

IL MAXI CANTIERE All'ultima riunione che ha visto attorno al tavolo i vertici di Apl Spa, le associazioni ambientaliste

Pedemontana e compensazioni: Comuni avanti in ordine sparso

di **Simona Galvi**

■ **Avanti in ordine sparso.** Si potrebbe riassumere così la situazione quando si parla di Comuni e compensazioni per il passaggio di Pedemontana.

L'ultimo incontro che si è tenuto a inizio mese fra i vertici di Autostrada Pedemontana Lombarda, le associazioni ambientaliste e i sindaci di Machero e Cesano come coordinatori delle due tratte B2 e C ha riportato di nuovo a galla il tema dell'assenza di un piano per così dire "sovracomunale" che

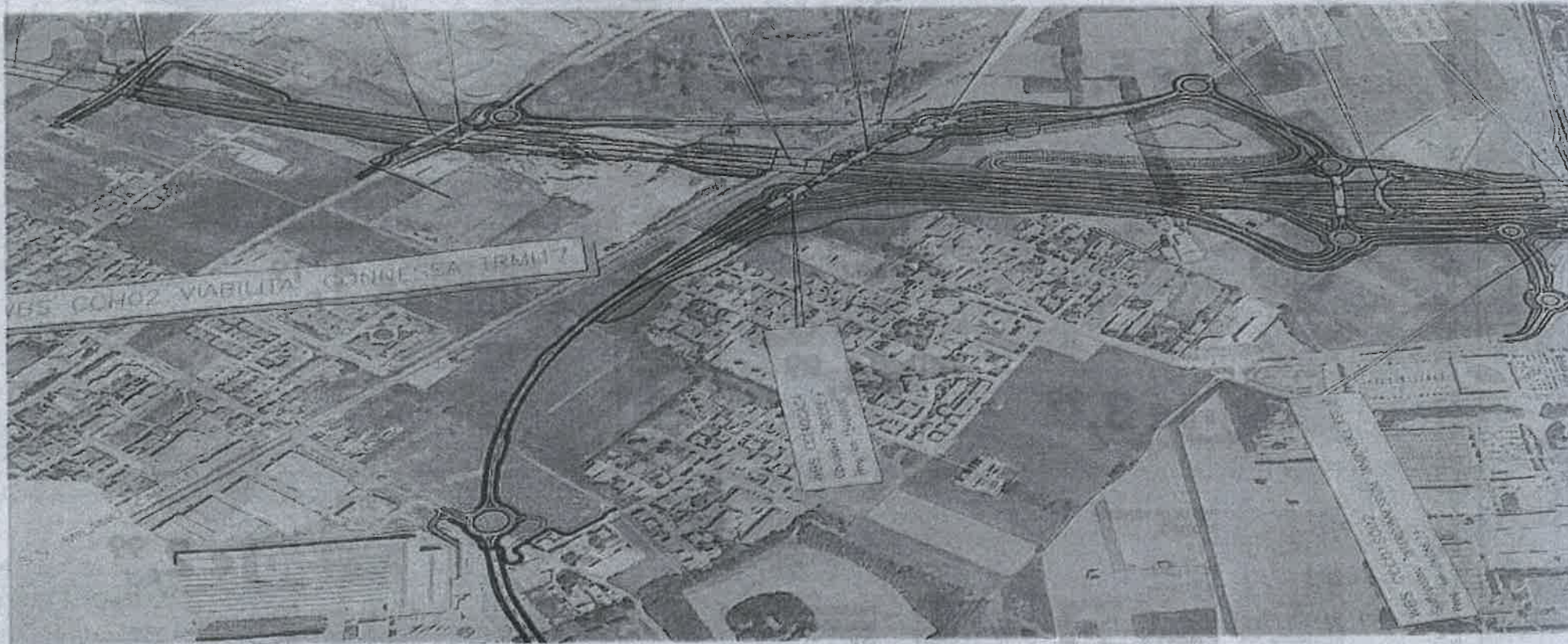
Le associazioni lamentano l'assenza di una visione complessiva riguardo alle compensazioni. Ogni Comune fa a sé e pensa alle proprie esigenze strettamente locali

riguardi gli interventi di ripristino e appunto di compensazione (ambientale e forestale) previsti per legge con l'arrivo dell'infrastruttura sul territorio. A dare voce a questa assenza, ancora una volta, le associazioni che da tempo si battono affinché l'opera - che difficilmente può essere fermata - possa in qualche modo essere contenuta nel suo impatto. Un approccio più pragmatico, ma all'atto pratico che si sta rivelando non privo di altrettante difficoltà. A cominciare proprio dal ruolo giocato su questo versante dai Comuni.

Che, al posto che immaginare uno sviluppo complessivo e una ricucitura del territorio, per ciò che concerne la parte forestale e più strettamente green - stanno come previsto giocando ognuno la propria partita.

Per la cronaca c'è anche chi sta cercando di ottenere alberi là dove prima non ce n'erano. Ma questo è un altro discorso. Tornando alle compensazioni, alcune delle posizioni sono tuttora aperte. Pedemontana su questo fronte ha fatto sapere che dovranno essere progettate e attuate - perché questo

compito è stato lasciato ai Comuni e non se ne occupa Pedemontana direttamente - entro i cinque anni dall'avvio dei lavori. Questione di gestione. Per il momento pare che nessuno sia così in ritardo, ma non si sa mai. Quel che è certo è che le associazioni questo aspetto lo hanno evidenziato con chiarezza, riassumendo l'esito dell'incontro in modo puntuale. Il masterplan 2009 hanno spiegato nelle ore successive all'incontro definitiva le tipologie di intervento per configurare le compensazioni, che comprendevano in varie combi-



L'ATTACCO I Cinque Stelle riprendono quanto stabilito dalla Corte dei Conti per il ponte siciliano e lo applicano all'opera

Prima D-Lunga, poi D-Breve, prima Bergamo ora Agrate, prima project ora finanziamento pubblici

■ **Pedemontana come il ponte sullo Stretto.** Solo che uno - consulenze a parte - esiste ancora solo nella fantasia, mentre l'altra ha acceso le ruspe. A tracciare il parallelo e a tornare sulle condizioni di realizzazione dell'opera è stato negli scorsi giorni il Movimento 5 Stelle che ha annunciato in occasione dell'audizione di Pedemontana in commissione regionale infrastrutture una serie di interventi che riguardano l'opera. «La Brianza e lo Stretto di Messina - spiega Marco Fumagalli, portavoce M5S per la

L'autostrada come lo Stretto di Messina M5S: «Modifiche sostanziali, gare da rifare»

Brianza - hanno in comune di essere due opere di grande interesse per il ministro Salvini, accomunate da costi elevatissimi, utilità discutibile e costrette a subire profonde modifiche rispetto ai progetti originali a causa delle mutate condizioni economiche e sociali» Fuma-

galli torna su alcune delle criticità già emerse in passato, ossia l'entità del debito, la fruibilità concreta della strada ma anche su quelle modifiche rispetto all'intervento originario su cui avevano messo il dito anche le associazioni ambientaliste locali nelle loro azioni per bloccare l'opera. «La Corte dei conti - riprende Fumagalli - occupandosi del Ponte sullo Stretto, ha affermato in modo chiaro che, quando un'opera pubblica subisce modifiche sostanziali rispetto al progetto originario, il mantenimento

dei medesimi rapporti contrattuali senza una nuova gara viola le normative comunitarie in materia di appalti e concorrenza. Un principio che solleva interrogativi evidenti anche nel caso Pedemontana». Prima D-Lunga poi D-Breve, prima destinazione Bergamo ora destinazione Agrate, prima project financing poi autostrada finanziata largamente da fondi pubblici, per i pentastellati è sufficiente a chiedere più che dei semplici lumi: «In occasione dell'audizione la consigliera Paola Pizzighini inter-

5 Mld

I costi raggiunti oggi dal cantiere di Pedemontana Lombarda



Matteo Salvini promotore del Ponte sullo Stretto ma anche di Pedemontana in Lombardia

e i sindaci è emerso di nuovo il tema dell'assenza di un piano complessivo

nazioni prati, siepi, filari, boschi e percorsi ciclopedonali. Elementi che dovevano essere utilizzati per parchi urbani, boschi urbani, agroambientale, connessioni forestali, consolidamenti e riqualificazioni dei paesaggi agrari. Una casistica poi ampliata da Ispra nel 2025. E qui sta il problema. Ispra ha infatti ampliato le compensazioni, includendo anche interventi più ampi che comprendono le aree di drenaggio acque, gli impianti di fitodepurazione, il ripristino di aree degradate in genere e strutture per attività didattiche am-

bientali. Il tutto si è tradotto in una "Disneyland" degli interventi. «Come prevedibile - spiegano le associazioni - mentre alcune amministrazioni hanno confermato le compensazioni ambientali così come previste dal masterplan del 2009, altre le hanno radicalmente modificate. Oggi le finalità "di sistema" è inficiata da scelte localistiche, con progetti sparsi poco attinenti agli obiettivi delle compensazioni ambientali». Che tradotto significa appunto avanti in ordine sparso.

Dei 15 Comuni interessati 8 (nessuno del Vercatese ad eccezione di Arcore che però ha modificato sostanzialmente le proprie richieste) ha confermato il masterplan, 4 tra cui Vimercate, hanno proposto un nuovo progetto e 3, di cui Lesmo e Usmate - Velate sono ancora in fase di valutazione. I fondi non sono infiniti e neppure troppi. Si parla ancora di circa 10 milioni di euro, ma la cosa che preoccupa di più i comitati è che alcuni municipi abbiano scelto di compensare Pedemontana con opere che avrebbero potuto finanziare altrimenti. E' il caso di chi ha optato per le vasche di recupero delle acque reflue, un intervento che proprio in questi anni sta vedendo impegnata, con investimenti milionari sul territorio, Brianzacque.

«Alcuni nuovi progetti comunali sostitutivi di quelli del Masterplan 2009 - concludono le associazioni - non rispondono alle originarie finalità delle compensazioni ambientali. Particolarmente grave è la rinuncia a una compensazione sovracomunale e di sistema come il PL24, che coinvolgeva Lissone, Macherio e Sovico. Lissone, Macherio, vista l'uscita di Lissone, ha confermato solo alcuni interventi, preferendo non concentrare le risorse sull'acquisizione delle aree del PL24.

Nuovi progetti a Bovisio Masciago e in altri Comuni prevedono riqualificazioni di piazze con verde limitato, senza contribuire a una reale riciclaggio ambientale». In tutto questo la Provincia poco o nulla può fare se non continuare a porsi come ente coordinatore, anche se più di una volta i Comuni hanno pensato bene di "sgusciare" dalle maglie provinciali e proseguire a marciare per conto proprio. I risultati si vedranno nel tempo. Intanto il prossimo appuntamento è per gennaio 2026 per l'attivazione di un nuovo organismo di coordinamento che dovrebbe riguardare le progettualità.

rogherà Pedemontana su questo, sia alla luce dei rilievi della Corte dei conti, sia se tutte le modifiche apportate siano state considerate non sostanziali. E nel caso chiederà la produzione degli atti e i pareri giuridici indipendenti che attestano la piena coerenza dell'opera».

D-BREVE: ESITO ENTRO FINE ANNO

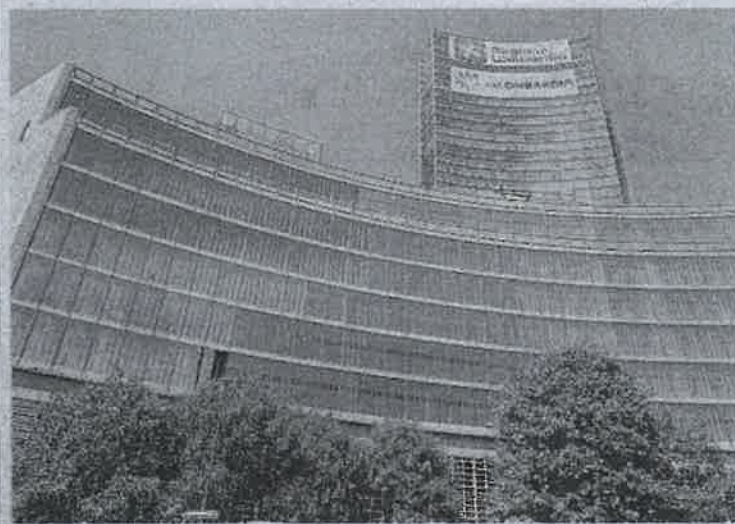
BOCCHIE CUCITE in Pedemontana. Ufficialmente nessuno si sbilancia anche se par di capire che le prospettive siano ottimistiche. Diciamo cauto ottimismo. E' quello che circonda ancora una volta la tratta D-Breve, l'ultimo pezzo di Pedemontana in Brianza che una volta arrivata al confine est, al posto che proseguire verso Bergamo, piegherebbe in direzione Agrate e da qui andrebbe a congiungersi con le autostrade. Il progetto è oggetto naturalmente di forte contestazione. Oltre a toccare direttamente il Parco Pane, correrebbe in parallelo ad un'infrastruttura che c'è già: la tangenziale Est. Proprio per questo motivo associazioni ambientaliste e Comuni avevano chiesto una revisione totale del progetto e il dirottamento di parte dei fondi proprio per potenziare l'esistente. La richiesta pare destinata a cadere nel vuoto. Oggi si attende - e i tempi sono sempre più ristretti - l'ultimo parere del ministero dell'Ambiente, quello che di fatto svincolerà la realizzazione della tratta. Che dovrà poi passare per il Cipess ma avrà le carte in regola per farlo. Dalle prime indiscrezioni il parere prevederebbe una serie di correttivi sulla base delle richieste avanzate illo tempore dai Comuni, ma nessuno è ancora riuscito a leggerne i contenuti. Stando alle previsioni il parere potrebbe arrivare sui tavoli di Pedemontana entro fine anno.



Mentre sui tavoli si cerca una quadra seppure difficile, proseguono però sul territorio le iniziative di protesta nella speranza che l'opera possa in qualche modo essere fermata. Ora sul piatto l'unico pezzo a mancare è quella della tratta di D-Breve la cui autorizzazione tuttavia potrebbe arrivare a breve

SULLA TRATTA B2

Milano - Meda, i sindaci a caccia dello "scontone" Riunione in Regione



Quattordici primi cittadini avevano votato una mozione per chiedere l'abolizione o una riduzione drastica dei pedaggi sulla Milano - Meda

La risposta, in realtà, c'è già. L'aveva comunicata tempo fa la stessa Pedemontana e stavolta è toccato ribadirla tra le righe all'assessore regionale Claudia Maria Terzi. Ma i sindaci dell'ovest brianzolo capitanati dal primo cittadino Jazzaatese Andrea Monti hanno deciso di provarci lo stesso. Così in settimana sono stati sentiti in audizione in Regione Lombardia per la questione del pedaggiamento della Milano - Meda. A caccia dello "scontone".

La questione è delicata e si trascina in realtà da anni. Già il Partito democratico aveva fatto propria la battaglia con una raccolta firme per chiedere l'abolizione del pedaggio per i pendolari che ogni giorno devono imboccare la Milano - Meda - gratuita - per raggiungere i posti di lavoro e che si ritroveranno con l'avvento di Pedemontana a pagare un pezzo di super strada. Un obolo che sta scatenando mal di pancia e malumori. Dal canto suo, Pedemontana aveva già chiarito in varie sedi che eliminare il pedaggio sarebbe stato impossibile, puntando gli equilibri finanziari della società proprio sugli introiti garantiti dai pedaggi. Circostanza ribadita durante l'incontro dalla stessa Terzi. Erano stati pochi mesi fa gli stessi vertici di Apl a spiegare che solo un successo oltre ogni previsione dell'opera avrebbe potuto riaprire il capitolo agevolazioni e sconti. Scenario che al momento non risulta.

Il rischio paventato dai sindaci è duplice: da una parte che i pendolari, proprio per evitare di pagare il pedaggio, finiscano per intasare le strade locali. Dall'altra - ma è speculazione politica - che la rabbia dei "tartassati" si trasformi in un boomerang elettorale.

Un cortocircuito che al momento però appare senza via d'uscita. «Intanto - fa sapere in una nota Monti - registriamo con piacere la partecipazione a questo confronto anche dei sindaci che non avevano condiviso la nostra mozione. Abbiamo ricondotto la discussione nei binari della realtà, evitando di illudere e prendere in giro i cittadini». «Abbiamo chiesto di quantificare i costi di un'esenzione totale della tratta dal pedaggio - ha proseguito - di illustrare gli scenari possibili e di lavorare su ipotesi che non si basino sul principio della residenza ma su quello d'utilizzo di quel tratto di Pedemontana: Siamo fiduciosi che dal confronto su opzioni realistiche e concrete possano uscire soluzioni di buon senso per tutti». Nell'attesa, l'unica sarebbe munirsi di calcolatrice, stimare l'entità del pedaggio, moltiplicarla per il numero di pendolari (che sono migliaia quotidianamente) e rimoltiplicare il tutto per un anno. La cifra rischia di essere significativa. Ora l'appuntamento è stato fissato al prossimo gennaio per scoprire se Regione Lombardia abbia valutato l'ipotesi e, essendo l'unico ente a poterlo fare, sia disponibile a garantire la copertura da mancati introiti.

«Abbiamo chiesto di calcolare i costi di una esenzione totale della tratta dal pedaggio