



La storia infinita di un'autostrada nella "città centripeta"

L

'autostrada Pedemontana Lombarda è una delle grandi opere che vanta maggiore longevità tra l'ideazione e la realizzazione effettiva. L'idea di costruire questa infrastruttura nasce, com'è noto, più di quaranta anni fa, nella metà degli anni '60, ovvero agli albori della rete autostradale italiana. E' quindi coetanea dell'autostrada del sole A1, A2, A3. Nel frattempo sono state costruite una cinquantina di altre autostrade, senza che ad essa venisse assegnato un numero nella mappa stradale. L'idea originale, come si ricorderà un giorno in un voluminoso [fascicolo storico](#), era di collegare le città pedemontane, Verese, Como, Lecco, Bergamo e dare ad esse maggiore propulsione nel celebrato "miracolo economico" italiano degli anni '60. Per svariati motivi con il passare dei decenni il progetto non prese mai corpo, lasciando le città richiedenti a bocca asciutta.



1964 - Inaugurazione Autostrada del Sole

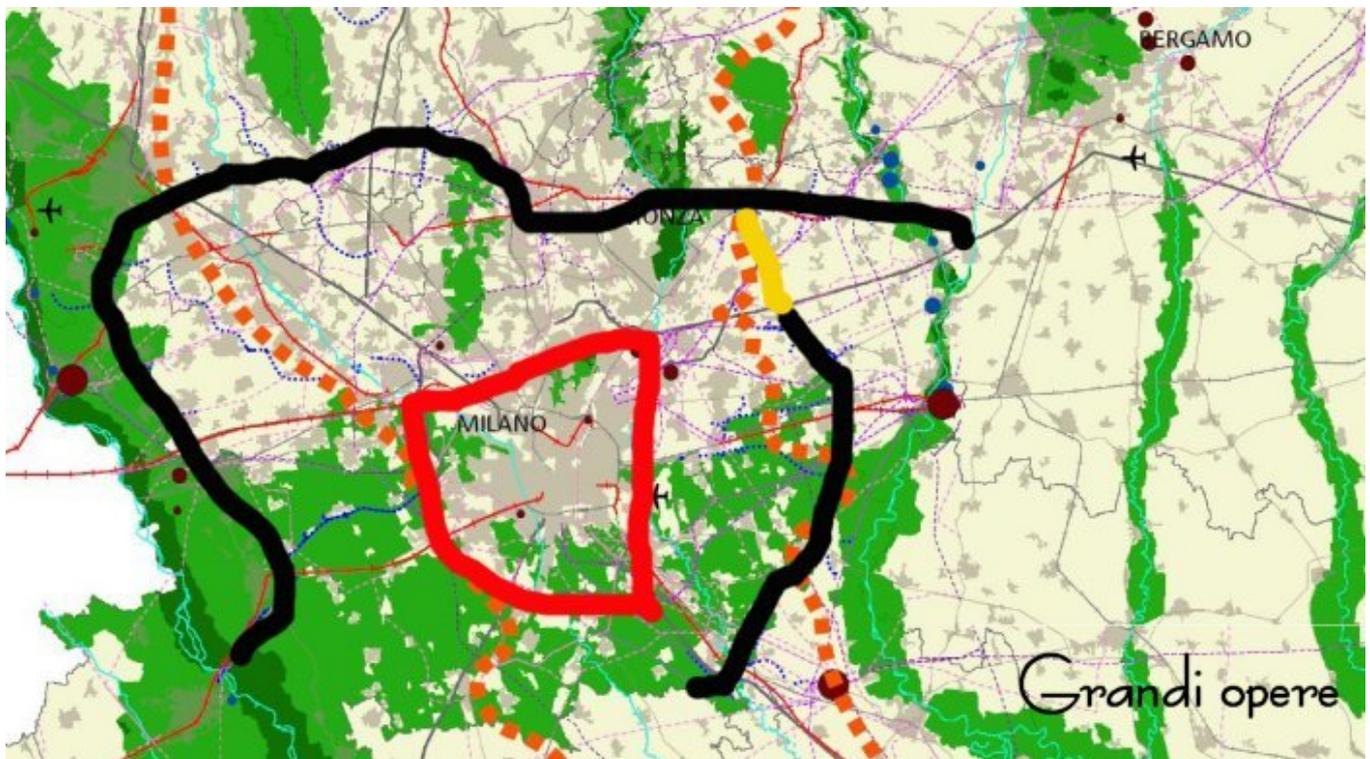
Negli anni '80, quando la richiesta ritornò alla carica, perché le città si percepivano svantaggiate rispetto ai flussi dello sviluppo, nacque un percorso turbolento nel quale si inserirono le nuove sensibilità ambientaliste emergenti, che diedero vita al Comitato della Brianza anti-Pedemontana, un insieme di associazioni e comitati di varie provincie denominato Cobra. [Fa savè in gir](#). Negli anni '90 il progetto del tracciato fu spostato più in basso nel cuore della Brianza, ben lontano dalle montagne. Dopo questo lunghissimo periodo d'incubazione, nel nuovo millennio l'opera ebbe una veloce accelerazione. Nel corso di pochi anni è entrata a far parte delle opere effettivamente realizzabili dal piano delle infrastrutture lombarde, grazie soprattutto al governo Prodi e al suo ministro Di Pietro che assegnarono al progetto lo stanziamento completo a carico dello Stato, 1,2 miliardi di euro, il primo vero finanziamento esecutivo all'opera.

Ma questa autostrada serve veramente? Il tempo impiegato e le deviazioni del progetto sono due elementi logici che negano la sua necessità. Gli assertori del progetto (GRL) nel corso del tempo avevano sostenuto diverse motivazioni a suffragio, tra cui la necessità di un collegamento degli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio. Motivazione abbastanza bizzarra, facilmente [confutabile](#) dalla deduzione che due aeroporti si collegano con traffico aereo veloce e non con mezzi lentissimi come le auto. Allora altre motivazioni sono giunte in soccorso. Bisognava aiutare la "città infinita", un regno di microimprese e camioncini che si estende tra le provincie di Varese, Como, Lecco, Monza. Tre milioni e 100 mila autoveicoli, quattro milioni e mezzo di abitanti, consumatori, produttori, esportatori e clienti. La "città infinita" non è l'unica definizione esistente, c'è anche la definizione di "città orizzontale" che ha maggior coerenza, avendo la città dei limiti naturali invalicabili dalla sua espansione come la catena delle alpi e trova anche evoluzione concettuale nella ["città continua"](#).

Noti studiosi della Bocconi, come Giuseppe Berta e sociologi come Aldo Bonomi si sono adoperati per dar un senso all'opera "orizzontale". Bonomi ha scritto [Pedemontana. Quando una strada può fare società](#), in cui sostiene la necessità di collegare la "fabbrica diffusa", composta da migliaia di imprese e impresine collegate in rete, da grandi agglomerati commerciali dell'intrattenimento e da grandi multinazionali dell'high-tech, come nel Vimercatese. La Pedemontana è per Bonomi un'opportunità di ri-territorializzazione, una ricucitura identitaria del territorio post-fordista, senza le grandi fabbriche e con nuovi modelli sociali produttivi.

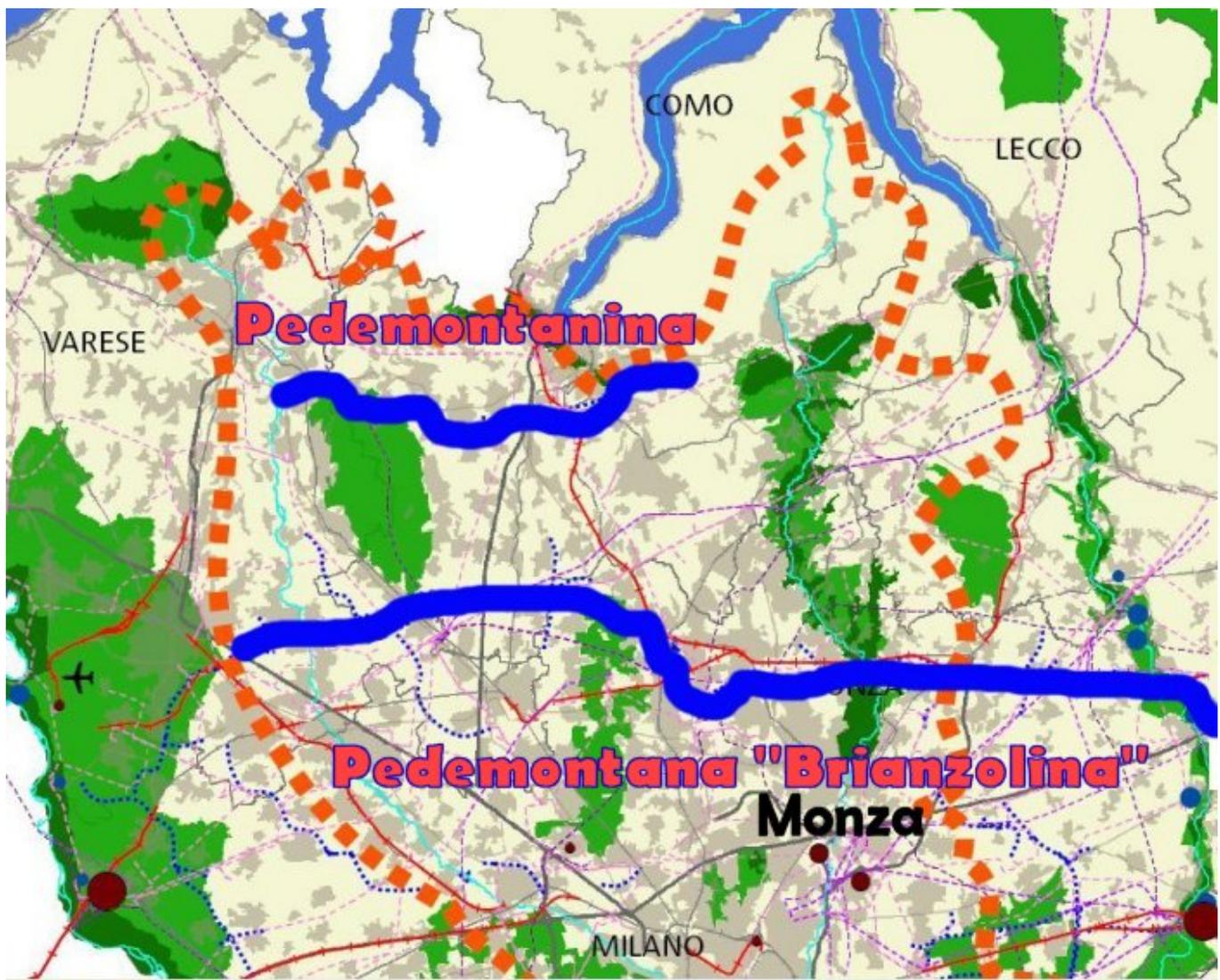
Un ulteriore anello di tangenziali intorno a Milano

Ma, guardando le mappe del [Piano Territoriale Regionale](#) approvato a luglio s'intravede un disegno un pò diverso da questo scenario futuribile. E' facilmente evidenziabile un ulteriore anello di tangenziali intorno a Milano, come se la città si volesse inghiottire in moto centripeto tutto quanto gli sta intorno, ripetendo lo schema di espansione a raggiera, perpetuato negli ultimi secoli. E' evidente anche un tracciato di vera Pedemontana, quella richiesta a gran voce negli anni '60 da Varese, Como e Lecco, dove ora esistono le condizioni sviluppatiste descritte da Bonomi. Le camere di commercio provinciali hanno spinto e finanziato lo studio di fattibilità, perchè lo hanno ritenuto indispensabile. Nella fascia inferiore stanno invece cambiando le localizzazioni di carattere produttivo a vantaggio degli agglomerati residenziali e commerciali. Quindi stanno venendo meno alcuni aspetti analizzati da Bonomi.



Allora, che avverrà della Brianza? La quasi estinzione delle aree verdi prefigura la stessa sorte di Precotto, Greco, Gorla, Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo, ovvero centri urbani ormai completamente assorbiti dalla città di Milano? Il ritardo di Pedemontana può essere spiegato

con la malattia centripeta milanese? Può una "città continua" ricostruire identità solo con un sistema di mobilità su gomma? Infine, il tracciato della AltoPedemontana, nome coniato per differenziarla dal tracciato che taglia in due la Brianza, voluta dalle camere di commercio di Verese e Como come vera Pedemontana fuori dalla forza centripeta di Milano, sarà veramente realizzata? Per il momento sembrerebbe che non avrà vita facile. L'assessore regionale al territorio Davide Boni ha recentemente emesso un comunicato dal titolo "giù le mani dal Parco Pineta", in cui si fa portabandiera di istanze di salvaguardia ambientali. Un fatto nuovo nel panorama politico regionale che potrebbe dar vita a un confronto non tanto semplice tra gli assessorati ai trasporti e al territorio.



Restiamo quindi in attesa di vedere all'opera l'azione del nuovo Cda di Pedemontana, recentemente insediatosi a sostituzione del gruppo guidato da Fabio Terragni, indubbiamente il presidente più attivo e meglio predisposto al relazionamento con i territori finora visto.

Vedi anche: [Il ROAD SHOCK si presenta](#)

C'era una volta la Pedemontana

Lunedì, 02 Novembre 2009 00:00
Di Pino Timpani
