

UN NUOVO ESEMPIO DI DISORDINE NELLA COSTRUZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Nasce con mille incongruenze la superstrada Lecco - Colico

Fra modifiche, rettifiche e stanziamenti aggiuntivi, i 35 chilometri dell'arteria finiranno col costare più di ottanta miliardi - Monti che franano e cervelotiche espansioni edilizie - Il problema di salvaguardare il paesaggio

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE
Colico, settembre.

Gli ottimisti dicono che, se tutto va bene, la superstrada Lecco-Colico, definita « prioritaria » nei documenti della Regione lombarda, sarà pronta nel duemila. Progettata per eliminare le strozzature dell'attuale vetusta statale n. 36 lungo la sponda orientale del lago di Como e per collegare rapidamente pianura padana e Valtellina (togliendo questa dal suo relativo isolamento), essa è un classico esempio del disordine e dell'approssimazione che in Italia presidono alla costruzione delle grandi infrastrutture.

Approvata dall'ANAS nel 1967 su progetto di una società privata (che ovviamente a tutto penso fuor che ai complessi problemi urbanistici, ambientali, economici che ne sarebbero derivati), essa venne subito messa in discussione dal consiglio superiore delle antichità e belle arti, e contestata dagli enti tecnici e di cultura. Si fece presente la fragilità geologica dei terreni attraversati. Farsurdità di un tracciato in cornice che sfasciava tutta la pendice del lago e mescolava ogni tipo di traffico, i deleteri effetti di congestione e saturazione edilizia che avrebbe indotto nei comuni rivieraschi sprovvisti di adeguati strumenti urbanistici o dotati di piani e programmi deplorabili.

Non si contano le modifiche che negli ultimi anni si sono dovute apportare alla superstrada per renderla meno rovinosa, ed avviare ai più grossolani errori del progetto originario. La Regione l'ha praticamente sottoposta a revisione completa, al fine di meglio selezionare le sue funzioni di traffico, attribuendo ad essa quello veloce e di transito e lasciando alla vecchia statale 36 quello locale e turistico; gli svincoli sono stati ridotti da sette a tre, lunghi tratti progettati allo scoperto sono stati trasformati in gallerie (come quello lungo il lago di Piona, fra Dorio e Colico); e si è anche cercato di ridimensionare le micidiali previsioni di sviluppo degli otto comuni attraversati (22.000 abitanti esistenti,

82.000 previsti, con un incremento fantademografico e fantaurbanistico del 365 per cento).

Non si contano le traversie incontrate dai lavori di una simile superstrada: monti che franano, cervelotiche espansioni edilizie dei comuni (ad Abbazia Lariana si son dovute demolire case appena costruite), esaurimento dei fondi ANAS. In concreto, su dieci lotti, oggi solo due sono agibili, i lavori di un terzo sono in corso, un altro è in appalto, i rimanenti ancora di là da venire. Meno di una decina di chilometri sono percorribili, tra Lecco e Abbazia Lariana, ma a careggiate alternate per il continuo rotolare di massi dal monte S. Martino (per consolidare il quale si sono spese somme ingenti), mentre verso il lago si son dovuti costruire superpilastri congelando l'acqua, e tutta la riva è stata distrutta da una soletta di cemento. Rettifiche, verifiche, modifiche, stanziamenti aggiuntivi: si calcola che i 35 chilometri della superstrada finiranno col costare più di ottanta miliardi, cioè più del doppio del costo preventivato in origine; mentre continua a restare insoluto il problema dei problemi, l'aggiramento di Lecco, dove tutto si ferma e si intasa,

Colata di cemento

Un'altra cosa è straordinaria di questa superstrada. E' stata così mal concepita, mal predisposta e progettata, è mancato talmente il coordinamento coi comuni interessati, che essa appare oggi invisibile a parte degli stessi che l'avevano entusiasticamente salutata. E' il caso di Colico, che si oppone alla scelta del tracciato nel suo territorio: un tracciato che spacca in due le pendici, taglia prati e coltivazioni, separa nettamente il nucleo centrale dalle frazioni. In luglio il consiglio comunale, « preoccupato dai dissesti urbanistici e paesaggistici che esso procurerebbe », si è pronunciato contro alla unanimità, e una relazione sull'argomento, sottoscritta da oltre un migliaio di persone, è stata

inviata alle autorità, suggerendo una soluzione più a monte. Da allora, nessuno ha risposto.

Non vogliamo entrare nel merito della questione, perché sappiamo troppo bene quali trappole, nel nostro Paese, può nascondere una diatriba intorno a un tracciato stradale. Il richiesto spostamento più a monte potrebbe infatti essere delatato da ragioni che nulla hanno a che fare con lo interesse pubblico, e nascondere la volontà di imprenditori, costruttori e proprietari di avere mano libera nell'edificazione indiscriminata dei terreni: ma d'altra parte, non è certo l'ingombro di una superstrada il mezzo migliore per impedire la colata di cemento e favorire un minimo di ordine urbanistico. Il carattere unanime dell'ostilità al tracciato attuale vorrà pur significare qualcosa, a meno che a Colico tutti i partiti indistintamente siano legati alla speculazione edilizia. Ragionevole almeno appare il disappunto per la procedura spicciativa che è stata seguita: il tracciato viene comunicato il 10 luglio, appena tre giorni dopo vengono fissate le gare d'appalto, e i lavori (lasciata passare senza risposta la protesta) dovrebbe cominciare il prossimo ottobre.

Una superstrada non può essere come una trave che cade in testa agli amministrati. Il minimo che Regione, prefetto, ANAS, soprintendente, eccetera possono fare è quello di esaminare le proposte alternative avanzate e « vedere » il gioco di Colico. La quale cittadina, per suo conto, ha molto da rimproverarsi, soprattutto di non essere minimamente in regola coi propri doveri urbanistici. C'era un sommario programma di fabbricazione del 1955 che prevedeva un'espansione edilizia senza capo né coda, in ordine sparso; un altro programma venne adottato nel 1969, ma esso moltiplicava per quattro (da cinque a ventimila) la capacità insediativa del comune e saldava centro e frazioni (proprio quello che adesso Colico è sospettata di voler fare con la sua opposizione al tracciato della superstrada), e quin-

di fu respinto dal provveditorato alle opere pubbliche, perché venisse modificato. L'amministrazione comunale (allora dc) non ottemperò alle prescrizioni, quella successiva (« indipendenti » più PSI) addirittura revocò quel piano per far rivivere il pasticcio del 1955; poi c'è stato il periodo del commissario prefettizio, e infine, dal novembre 1972, una nuova maggioranza (indipendenti più DC: come si vede le parti sono intercambiabili) che è rimasta finora con le mani in mano e, si assicura, solo adesso sta pensando a un nuovo programma di fabbricazione.

Congestione

C'è anche da domandarsi, di passaggio, come intendano salvaguardare i magnifici colli e promontori sul lago (Olgiasca-Piona, Montecchio sud, Montecchio nord, Forte di Fuentes). Tornando ai problemi del traffico, non si può non ammirare la costanza con cui i comuni della provincia di Sondrio continuano ad assecondare con nuove case e nuove fabbriche la statale che percorre la Valtellina, trasformandola in una congestionata strada-corridoio (tra Colico e Bormio abbiamo contato poco meno di quattrocento edifici a pochi metri dal ciglio), così da annullare completamente gli auspici benefici della superstrada lungo il lago.

E' quindi prevedibile che tra qualche tempo un'altra superstrada sarà invocata, e altre decine di miliardi saranno spesi: anzi, pare che studi in proposito siano stati affidati alla stessa società che ha progettato con tanto successo la Lecco-Colico. Qualche bello spirito già vede il fondo dell'illustre valle (nuovi trafori aiutando) ridotto a una grande pista di asfalto, e i valtelinesi guardare immobili i turisti in rapido passaggio dal nord al sud e le merci fluire velocemente dal centro Europa al triangolo industriale, saltando a piè pari quella che il poeta chiamò « delle convalli italice regina ».

Antonio Cederna