

La storia della Lecco-Colico *Che bella strada Costa solamente venticinque miliardi per ogni chilometro*

di ANTONIO CEDERNA

ALTA VALTELLINA, settembre

— Questa estate i partiti han dimostrato molto interesse per l'ecologia e questioni relative: dopo il gran dibattito alla Festa de l'Unità di Ferrara anche i democristiani hanno dedicato all'argomento una parte della loro festa regionale dell'Amicizia, con lo slogan «La tutela del territorio per un'organica crescita dell'ambiente naturale». Slogan un po' sibillino, per di più accompagnato dall'arrischiata affermazione che «la Dc lombarda ricomincia da Bormio» (dove appunto si è tenuta la manifestazione). La scelta della maggiore località turistica della Valtellina è apparsa singolare, perché da anni Bormio e dintorni, alle porte del Parco Nazionale dello Stelvio, sono al centro di aspri conflitti tra tutela ambientale e speculazione e la bellissima Conca alpina è stata sommersa dalle costruzioni. E altri guasti si annunciano in vista dei campionati del mondo di sci che si terranno da queste parti nel 1985.

Alla «Festa» abbiamo ascoltato la difesa di quello che ha fatto in questi anni la Regione Lombardia (fino alla legge quadro per i parchi e le aree protette che però appena approvata, è stata bocciata dal governo), ed è sembrata più l'autodifesa di un imputato che una dichiarazione di impegni per il futuro: e nemmeno si è accennato a qualcuno dei più scottanti problemi locali, dagli attentati al Parco dello Stelvio alla distruzione degli impianti termali, e in generale all'incontrollato dilagare dell'edilizia. A questo riguardo avrebbe raccontato almeno un cenno di riprovazione il caso del comune di Valdidentro, dove si rilasciano allegramente licenze in zone agricole e forestali con l'aberrante indice semiurbano di un metro cubo per metro quadrato, in base ad arcaici, inverosimili programmi di fabbricazione. Ed ha avuto ragione l'onorevole Zamberletti quando ha detto in sostanza che è inutile fare tanti discorsi sull'ambiente quando poi le amministrazioni locali democristiane si comportano in modo «incoerente».

Il discorso dei consensi

Gli altri oratori hanno preferito mettere sotto accusa quella che chiamano l'urbanistica «vincolistica», mera vigliando non pochi dell'ordinario, dal momento che da anni c'è da lamentare tutto il contrario: cioè l'assalto dell'urbanizzazione selvaggia e della stradomania indiscriminata. Basta dire che nell'ultimo decennio le seconde case sono aumentate del 176 per cento, e che ogni abitante della provincia di Sondrio risulta avere a disposizione il triplo di strade di qualsiasi altro cittadino lombardo (e sono spesso strade che coi più svariati pretesti agro-silvo-pastorali finiscono per favorire i lottizzatori). E ancora una volta si è fatto il vecchio discorso del «consenso» secondo il quale solo con il consenso della gente si può difendere l'ambiente eccetera, eccetera: e allora ci si chiede cosa è stato mai fatto per informare correttamente le popolazioni locali per far sì che il richiesto consenso non sia la semplice sommatoria degli egoismi privati e campanilistici, così bene alimentati dai maneggi della speculazione.

Manca dunque, a quanto sembra, la volontà di cambiare sistemi e criteri e viene da chiedersi come si potrà affrontare la nuova ondata di cemento e di asfalto che si scatenerà quando la Valtellina sarà più rapidamente collegata con l'area metropolitana lombarda: quando cioè sarà completata la nuova superstrada Lecco-Colico, da gran tempo in

corso di costruzione in sostituzione dell'attuale statale numero 36 che corre lungo la sponda orientale del lago di Como.

La storia di questa fastosa superstrada è miserevole. Il tracciato scelto risultò subito illogico, il progetto tutto sbagliato dovette essere completamente rifatto, ci furono difficoltà di ordine geologico, si susseguirono perizie contro perizie: alle avventate fanterie di politici locali regionali e nazionali, che ad ogni scadenza elettorale promettevano un pronto completamento della superstrada, sono corrisposti franche e crolli, opere iniziate ed abbandonate, incidenti mortali sul lavoro. Fatto sta che su quaranta chilometri, quelli agibili sono tuttora solo tre o quattro, a una quindicina di anni dall'inizio dei lavori.

La montagna “marcia”

Anni fa si assicurava che il costo complessivo sarebbe stato di una quarantina di miliardi, oggi si prevede che arriverà al trecento, con un costo tra i sette e gli otto miliardi per chilometro. Ma la superstrada servirà a poco se non si realizzerà l'attraversamento di Lecco dove tutto si intasa: e il progetto è pronto, meno di sei chilometri per un costo che si aggirerà sui 25 miliardi al chilometro ovvero 25 milioni al metro. Un record assoluto. Intanto è cominciata la perforazione del monte San Martino sopra Lecco — detto la montagna «marcia» perché ha il vizio ogliato di frana: ma perché è lecito chiedersi in tutti questi anni si sono costruite le case proprio sotto ai suoi più minacciosi strapiombi?

Comunque tra dieci o cinquant'anni la superstrada entrerà in funzione, e la Valtellina si sarà avvicinata di un'ora all'area milanese. E il valore di mercato dei terreni e degli immobili subirà un incremento secondo gli esperti del 30 per cento.

Quattro milioni di nuovi metri cubi sono previsti dai programmi delle comunità montane: mentre il «progetto integrato Valtellina» moltiplica le aree sciabili: quindi, circa nuovi posti letto sono previsti tra Livigno e Santa Caterina di Valfurva, un'altra ingente operazione è prevista in un'altra zona particolarmente suggestiva, nell'alta Valmalenco. Centocinquanta metri cubi per tremila posti letto, una strada asfaltata e svariati impianti di risalita sono progettati nella magnifica piana di Campagneda sui duemila metri, maestosa distesa di pascoli alpini circondata da cime culminanti nei 3323 metri del pizzo Scalino. Il comune di Lanzada ha già fatto la variante di piano regolatore e i relativi calcoli: il costo sarà di 72 miliardi.

Non ha niente da dire il Club alpino di fronte alla distruzione di una delle più belle conche alpine? Questa estate ha segnato il boom dell'escursionismo, un numero sempre maggiore di persone ha ripercorso gli antichi itinerari alpini, ha praticato le traversate alpine, alla scoperta della maestà inviolata della montagna la cui contemplazione presuppone necessariamente impegno individuale, silenzio, fatica, lenta conquista a passo d'uomo. E tuttavia in omaggio ancora a una visione attardata e anacronistica, si pretende di continuare a meccanicizzare, asfaltare e cementificare le valli.

Contro questo progetto distruttivo, un centinaio di giovani della Lega Ambiente appena costituita hanno in luglio inscenato una manifestazione nella piana minacciata: è la prima volta nella storia d'Italia che la protesta contro uno scempio si attua con «l'occupazione» di una montagna. Buon segno.