

## SULL' AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA GLI AMBIENTALISTI NON CAMBIANO OPINIONE

I gruppi, le associazioni ambientaliste e le liste civiche organizzatrici dell'iniziativa #Fermiamo Pedemontana del maggio 2021 hanno scritto al Ministro Cingolani e per conoscenza al Presidente del Consiglio Draghi e al Ministro alle Infrastrutture Giovannini, chiedendo un incontro ed evidenziando le motivazioni di contrarietà al completamento dell'autostrada Pedemontana Lombarda.

Il Ministero, cosiddetto della Transizione Ecologica, retto da Roberto Cingolani, ha purtroppo assunto recentemente un ruolo di rilievo nel consentire un passo in avanti nel finanziamento dell'infrastruttura. A sorprendere sono state le inusuali motivazioni di sostegno all'autostrada, utilizzate dal Ministero e da una pluralità di soggetti istituzionali e non. Un'opera non connotata da elementi innovativi e incompatibile con l'ambiente è stata trasformata in intervento meritorio di appartenere alla transizione ecologica. Un ribaltamento della realtà.

Le associazioni, i gruppi ambientalisti e liste civiche della Brianza da anni impegnati sul territorio per rendere possibile una migliore qualità della vita contrastano la realizzazione di un'autostrada su questo territorio. Con sforzo e serietà, questi soggetti hanno anche analizzato la documentazione tecnica, cercando di valutare i pro e i contro della Pedemontana Lombarda.

Di questa autostrada, le tratte A e B1, le tangenziali di Como e Varese finora realizzate e già in esercizio, con l'esborso di 1,2 Mld di denaro pubblico, hanno percorrenze lontane da quelle preventivate (22.000 veicoli giorno invece dei 60.000 ipotizzati). Il bilancio è poi disastroso per l'ambiente con lo sventramento del Bosco della Moronera a Lomazzo, il dimezzamento di quello della Battù a Lazzate e con terreni agricoli distrutti o frazionati. Delle previste compensazioni ambientali, alcune non sono ancora state realizzate, altre sono state ridotte o snaturate rispetto al progetto originale.

Il completamento delle due successive tratte, la B2 e la C (la D è stata temporaneamente stralciata) insisterebbe su un territorio fortemente urbanizzato, con il rischio che comporta l'attraversamento delle aree ancora contaminate dalla Diossina TCDD del disastro Icmesa del 1976 a Meda, Seveso, Cesano Maderno, Bovisio Masciago e dove v'è un progetto di bonifica insufficiente e al risparmio già approvato. Su entrambe le tratte B2 e C, la Pedemontana occuperebbe e distruggerebbe aree verdi e boscate, anche di pregio all'interno di Parchi e per questo coperte da tutele (PLIS GruBria, Parco Regionale Valle Lambro, PLIS Colli Briantei, PLIS della Molgora e PLIS del Rio Vallone – ora raggruppati nel Pane). Un disastro per l'ambiente e gli ecosistemi che nessuno può negare e che non si può ignorare.

L'autostrada non produce poi soluzioni reali ai problemi viabilistici per i quali è stata pensata ormai decenni fa. Come evidenziato da studi, analisi tecniche e proiezioni, il pedaggiamento di una arteria con un traffico di breve e media percorrenza comporterà il travaso di flussi sul sistema viario locale, esattamente il contrario di quanto viene affermato per giustificare l'avanzamento dell'opera. Non vi sarà dunque un alleggerimento del traffico locale bensì un incremento.

E' stata dunque mera propaganda da parte degli ostinati fautori dell'infrastruttura, definire l'opera come una GreenHighway, sminuendo o negando l'impatto pesantissimo su un territorio che ha un bisogno estremo di preservare le aree verdi e libere assediate da cemento e asfalto.

Il progetto Pedemontana è andato incontro a grandi difficoltà perchè è sempre stato ritenuto non appetibile per i soggetti privati che avrebbero dovuto finanziarne la realizzazione con il Project Financing. Per concretizzarla s'è dovuto ricorrere in extremis al concorso benevolo del Ministero della Transazione Ecologica che ha spinto, dopo la Brebemi anche per la Pedemontana, per concedere ulteriori risorse pubbliche. Del privato si continua a veder ben poco, considerando che le due autostrade continuano a produrre perdite e non profitti. Le associazioni, i gruppi e liste civiche non si sono mai rassegnate a limitare il proprio ruolo a quello di una critica che comunque potrebbe risultare positiva se producesse un contenimento dei danni.

Nel corso degli anni siamo stati portatori di proposte alternative alla realizzazione di Pedemontana, indicando un approccio differente su trasportistica e mobilità con azioni e investimenti diversificati. Non siamo soli in questa azione di critica e contrasto all'autostrada perchè nel tempo l'insofferenza all'antropizzazione e all'urbanizzazione del territorio è cresciuta così come è cresciuta la voglia di ecologia e naturalità nella qualità della vita.

Molte comunità del territorio ci sostengono e anche numerosi rappresentanti di istituzioni e forze politiche disapprovano e manifestano perplessità verso il completamento della Pedemontana. E' anacronistico e segno di un'incapacità in una corretta ed equilibrata gestione del territorio continuare imperterriti a proporre e a realizzare infrastrutture autostradali che il territorio lo divorano senza rispetto per la vita umana, animale e vegetale, portando per altro nuovo traffico veicolare senza nemmeno risolvere le criticità della locale rete viabilistica.

Certamente simili scelte si pongono fuori della tanto evocata "transizione ecologica", obiettivo che tutti, dal Governo, ai Ministeri, alle Regioni, alle Provincie e ai Comuni dovrebbero perseguire con impegno e costanza.

**Associazione Colli Briantei,  
Alternativa Verde Desio,  
Legambiente circolo Laura Conti Seveso,  
Legambiente Seregno,  
Legambiente circolo Gaia Usmate e Velate,  
Coordinamento No Pedemontana,  
Comitato Ambiente Bovisio Masciago,  
Casa della Sinistra Seregno,  
Sinistra e Ambiente Meda,  
Impulsi Sostenibilità e Solidarietà Meda,  
Seveso Futura,  
Un Parco per Bernareggio,  
Passione Civica per Cesano,  
ImmaginArcore  
Gruppo Acquisti Solidali GAS Vitale Arcore**