

**LUNEDÌ SCORSO
L'EVENTO AL PRIMO
PIANO DI PALAZZO
LOMBARDIA CON IL
MINISTRO SALVINI**

di **Simona Calvi**

■ Pedemontana Show. L'autostrada si mette in vetrina. O meglio, mette in vetrina la sua utilità. Come? Attraverso due indagini affidate dalla stessa Pedemontana a due società private, la Analytics Arts di Milano, specializzata nell'analisi dei dati, e il Consorzio AAster, istituto di ricerche sociali.

Il risultato dello studio: entusiastico. Promossa sotto tutti i fronti. In poche parole, motore di progresso, benessere economico e molto altro ancora. Una mano santa.

IPARAMETRI

La ricerca di è stata effettuata tra il 2023 e il 2024 con dati che, in parte, risalgono al decennio precedente (data di inizio delle prime tratte). Nel dettaglio tre le fasi di elaborazione: l'analisi desk e sentiment analysis, la ricerca qualitativa e quella quantitativa. Compresa la raccolta di 1.800 recensioni su siti come Trustpilot e Google. E ovviamente l'app di Pedemontana. In pratica, di chi Pedemontana la usa già. Per l'analisi il campione complessivo ammonta a circa 2mila persone (su un territorio toccato dall'infrastruttura che ne conta centinaia di migliaia) e di 24 interviste a residenti, ma per lo più imprese, artigiani e commercianti. Per quanto riguarda Consorzio AAster - progetto ancora in corso - le interviste sono state 34.

IMPRESE E LAVORO

Secondo la ricerca - che ha isolato Comuni già toccati da Pedemontana e Comuni che non lo sono stati, i primi (gli ultimi dati ritenuti affidabili sono del 2020) sa-

Presentati due studi commissionati dalla stessa Pedemontana per mostrare i benefici che l'infrastruttura ha portato e porterà sul territorio

Pedemontana Va in scena lo spettacolo (non gratuito) dell'autostrada

rebbero cresciuti in utili aziendali. Questo dal 2015. Sarebbero nate nuove imprese e i ricavi di quelle cresciute all'ombra dell'autostrada sarebbero leggermente superiori agli altri. I Comuni nelle tratte A, B1 e B2 avrebbero registrato una crescita percentuale nell'anno successivo all'inaugurazione della tratta del 2 per cento contro

l'1,6 dei Comuni lontani da Pedemontana. Lo stesso per i negozi. Lo 0,4 per cento.

LA PERCEZIONE DEGLI UTENTI

Per gli intervistati, l'auto è il mezzo principe (ovviamente) e l'autostrada una soluzione soprattutto nelle emergenze. Secondo l'analisi, gli utenti avrebbero registrato anche un aumento del



TRATTA C
Galleria Arcore 3

valore immobiliare grazie alla sua vicinanza. Entrando nel dettaglio, tra gli utenti business il 21,6 per cento viaggia su Pedemontana ogni giorno contro il 14,3 dei privati. Il 41,9 dei professionisti la utilizza settimanalmente mentre i privati ne fanno un uso mensile (il 34,8 per cento) o settimanale (21,3 per cento). Secondo l'analisi

anche la percezione di Pedemontana - là dove esistente ovviamente - sarebbe migliorata dopo la sua realizzazione. Nelle tratte A e B1 le valutazioni positive sarebbero passate dal 51,1 al 64,4 e l'80 per cento del campione avrebbe migliorato la propria opinione grazie alla riduzione del traffico locale. Promosse dal campione l'accessi-

L'UTENZA Un pubblico "giovane", dinamico (e probabilmente ricco) contro Boomers e Generazione X

■ Pedemontana, un'autostrada "giovane". Il linguaggio non è nostro, ma della ricerca effettuata da Analytics Arts per conto di Pedemontana. Il campione è stato scelto, ovviamente, anche in base alle generazioni di appartenenza per comprendere chi maggiormente potrebbe optare per l'utilizzo della nuova autostrada. In gergo, un'analisi intergenerazionale. E proprio da

questa analisi emergerebbe questo appeal tutto giovanilistico. Il 40,5 per cento dei Millennials - cioè a dire coloro che sono nati tra il 1981 e il 1996 - e il 40,5 per cento della Generazione Z (dal 1997 al 2012) sono il pubblico di riferimento, con percorrenza delle tratte esistenti almeno una volta a settimana.

Una percentuale che scende mano a mano che si procede con

l'età. Le generazioni definite nell'indagine Generazione X (ossia i nati tra il 1965 e il 1980) e i "Boomers" - letterale - (dal 1945 al 1964) crollano in termini percentuali rispettivamente al 29,1 per cento e il 20,4 per cento. Tuttavia - precisa subito la ricerca - sarebbe quest'ultimo il pubblico più fedele. Il 39,1 per cento della Gen X e il 36,5 per cento dei "Boomers" utilizzano Pedemontana

mensilmente. Insomma, un uso "controllato". "Questi dati - si legge nella ricerca - raccontano una mobilità che si adatta agli stili di vita: più intensa e frequente tra i giovani, più costante e pianificata tra gli adulti. Autostrada Pedemontana Lombarda si dimostra così un'infrastruttura trasversale, capace di rispondere a esigenze diverse lungo l'arco generazionale". ■

LO STUDIO/2 L'analisi del Consorzio AAster

Un enorme boulevard da Cesano a Vimercate Così il maxi cantiere diventa la "Pedemetropolitana"

■ Praticamente un corridoio. O, detta bene, un "boulevard". E' così che secondo i rilevamenti emersi dalle 34 interviste condotte tra febbraio e maggio 2025 da Consorzio AAster di Milano apparirebbe Pedemontana ai Brianzoli.

Si tratta della seconda ricerca commissionata da Apl Spa per sondare l'aria che tira sul

territorio. Territorio che - sottolinea subito la ricerca - è in profondo cambiamento. Da terra di piccole imprese disseminate a landa costellata di abitazioni e residenziale, soprattutto nelle cosiddette città - snodo. Come Cesano (nella foto il maxi svincolo previsto dal progetto a Meda) o anche Vimercate. Ed è qui che, secondo i 34 intervistati (non tutti, ndr) si inseri-



rebbe la "bontà" di Pedemontana a svolgere il suo ruolo di arteria o "Pedemetropolitana". Su quattro ruote, naturalmente. Perché la metropolitana, quella vera, a

Monza passerà probabilmente tra altri cinque anni (ammesso che siano rinvenuti i 500 milioni che mancano all'appello) e a Vimercate attende ancora di uscire dai cassetti in cui è stata ricacciata anni fa.

Proseguendo, l'abstract della ricerca non evidenzia criticità, - che pure sono state esplicitate dagli intervistati - parlando di categorie economiche favorevoli all'intervento e di necessità di un rapporto stretto con le città che saranno interessate dal passaggio. "L'indicazione emergente - si legge - sottolinea l'importanza della costruzione di una logica coalizionale che posizioni l'infrastruttura come parte di una coalizione di sviluppo territoriale. Per accompagnare efficacemente queste

trasformazioni, occorre un riposizionamento delle infrastrutture come componenti della governance dei territori e in primo luogo un rapporto di alleanza con le città (nel caso Brianzolo le città - snodo). L'infrastruttura dovrebbe diventare un partner attivo e integrato, rafforzando la percezione del contributo che le reti e le infrastrutture possono dare a una trasformazione cosciente e non passiva del territorio in piattaforma metropolitana, delle opportunità oltre che dei costi in termini di consumo di suolo. Infine, diventa importante anche il potenziale di innovazione tecnologica e di mobilità sostenibile per costruire mediazione degli impatti territoriali". ■



La galleria che sarà realizzata sul territorio di Arcore sulla tratta C che da Cesano attraversa la Brianza fino al Vimeratese

ISTITUZIONI Il presidente Fontana: opera attesa da cinquant'anni

Dal gettito fiscale all'ambiente Per vertici regionali e Apl una "medicina" per la Brianza

■ All'appuntamento milanese c'erano tutti. Nessuno escluso. Dal padrone di casa, Attilio Fontana, con l'assessore regionale alle Opere pubbliche, Claudia Maria Terzi, dal presidente di Pedemontana, l'85enne Luigi Roth al re degli appalti tricolore in tutto il mondo, Pietro Salini, ad di WeBuild, ex Salini - Impregilo. A troneggiare naturalmente il ministro alle Infrastrutture, Matteo Salvini, arrivato appositamente a chiudere i lavori.



L'autostrada ha un ruolo sempre più sociale, contribuendo alla qualità dell'abitare e alla mobilità sostenibile

Un coro in difesa dell'opera (finanziati in quota parte da Regione Lombardia, Cassa depositi e prestiti, Bei e per la gran parte da istituti di credito privati con rientro ventennale dei debiti) già bacchettata proprio per i suoi costi dalla Corte dei conti. Ma, per i propugnatori dell'intervento, si tratterebbe di una "medicina". Decisamente amara visti i costi sottolineati dalla Corte dei conti. Per Fontana, Pedemontana è un'opera «attesa da 50 anni che collegherà territori di grande rilevanza economico-produttiva sull'asse est-ovest, sarà utile per le im-

LA CORTE DEI CONTI

Pedemontana? Una follia: 52 milioni per ogni chilometro

■ Pedemontana si conferma una spina grave nel portafoglio della Regione - e dei lombardi - secondo gli esiti della Corte dei Conti che ha stimato un aumento del costo della tratta fino a quasi 52 milioni di euro a chilometro. «L'operazione - scrivono - sembra prefigurare perdite pressoché certe per Regione Lombardia, considerato che, per l'ipotesi in cui l'opera non dovesse essere completata o non dovesse risultare adeguatamente profittevole, Regione Lombardia ne sarebbe pregiudicata sia in qualità di soggetto concedente sia in qualità di soggetto concessionario». Insomma, un salasso, scrive la magistratura contabile che sottolinea come «l'esposizione di Regione Lombardia nei confronti di Apl sia oltremodo cospicua e come il rischio dell'effettivo rimborso dei prestiti in conto soci, per importi ormai superiori al milione di euro, sia stato accollato alle generazioni future, con modalità che appaiono non improntate alla migliore prudenza». La conclusione arriva nel «Giudizio di parifica del rendiconto generale della Regione». «Nonostante un forte indebitamento (oltre 1,1 miliardi), continua a registrare perdite di esercizio. Il costo per km della tratta sale a quasi 52 milioni». Un'opera che continua a perdere nonostante gli aumenti di capitale e «i ricavi, pari a 46 milioni di euro, derivanti dai pedaggi delle tratte autostradali in uso». E a crescere nei costi: «La relativa spesa, già quantificata in 4 miliardi e 118 milioni, con il Piano Economico Finanziario (PEF) 2023 viene incrementata di 480 milioni, raggiungendo, in termini previsionali, l'importo di 4 miliardi e 598 milioni di euro». ■

prese e favorirà l'accessibilità verso Malpensa», seguito a ruota dall'assessore Terzi che ha sottolineato come otto corsie di autostrada comporteranno un risparmio di 45 milioni di ore annue in tempi di percorrenza e a una riduzione dell'inquinamento dovuto alle emissioni di carburante». Asfalto escluso. «Le autostrade - ha preso la parola Luigi Roth - costituiscono beni collettivi e svolgono funzioni sociali permettendo connessioni e mobilità sia di merci che di persone e si configurano sempre più come parte di un'offerta di servizi per la mobilità che va molto oltre la semplice utilità del muoversi. Si tratta di infrastrutture in grado di generare un impatto positivo sul territorio e di creare benessere economico per le comunità locali». Scomparsa degli ambienti naturali, non pervenuta. E sempre a beneficio del territorio su cui passerà, l'ad di Cal, la concessionaria, Gianantonio Arnoldi ha parlato di modello virtuoso di sviluppo che ha già generato un ritorno fiscale di oltre un miliardo di euro, ma soprattutto che «assume un ruolo sempre più sociale, contribuendo alla qualità dell'abitare». Insomma, la Brianza che esporta in tutto il mondo e che ogni anno contribuisce al Pil dirà grazie a Pedemontana. Per l'ad di WeBuild naturalmente si è aperta un'autostrada: «Le tratte B2 e C - ha detto - rappresentano un passo decisivo verso un'Italia più moderna e connessa. È questo l'obiettivo che dobbiamo porci come Sistema Paese per i prossimi vent'anni». La Brianza è avvisata... ■

bilità, la modernità, la rapidità (grazie all'assenza dei caselli) e il servizio di assistenza.

LE NOTE DOLENTI

Una su tutte. I pedaggi. Dalle interviste emerge tra i principali dati negativi proprio l'entità del costo. La ricerca in realtà non fornisce indicazioni ulteriori, se non l'apprezzamento generale da parte degli utenti di eventuali tariffe agevolate per i «clienti» più fedeli. Difficoltà sono state registrate anche nell'accesso ad app e sito che secondo la società di rilevamento riguarderebbe chi «ha poca dimestichezza con il mezzo digitale». Tra le proposte più ricorrenti quelle di aree di sosta con ricarica per vetture elettriche e il potenziamento della segnaletica.

IMPATTO AMBIENTALE: NON Pervenuto

Nell'abstract della ricerca nulla è indicato relativamente alla percezione sull'impatto ambientale e il consumo di suolo legati all'infrastruttura. ■

LE REAZIONI Minimizzate o tacitate le critiche e nemmeno una parola sui pronunciamenti della Corte dei Conti e sugli studi trasportistici

"Minestra da Dopoguerra", i comitati chiedono sviluppo intelligente

■ Se nelle ricerche commissionate da Pedemontana i nodi critici e le note dolenti appaiono con una certa riserva, a mettere il dito nella piaga nelle ore successive alla presentazione, sono stati i comitati che invece si battono contro l'opera. Ad aprire le danze è stata La Rondine di Concorezzo, movimento civico da sempre impegnato su questo fronte. «Quanto accaduto al palazzo di Regione Lombardia non sorprende - fanno sapere attraverso la loro pagina social - l'ennesimo convegno autocelebrativo organizzato a spese dei cittadini. Senza alcuno spazio riservato al punto di vista critico c'è una certa politica

che preferisce la propaganda al confronto. Questa è stata un'iniziativa unilaterale secondo i canoni fissati dal ministro Salvini». Secondo il comitato civico, l'evento avrebbe glissato completamente su temi fondamentali come la sostenibilità, la tutela ambientale, il piano economico - finanziario: «Pedemontana va nella direzione opposta: un progetto segnato da gravi criticità finanziarie che peseranno sulle future generazioni».

La solita "minestra" a base di asfalto. Così la definizione, anche più diretta, del blog ambientalista della Brianza centrale, subito dopo le dichiarazioni di Pietro Salini, ad

di WeBuild, diffuse al termine della presentazione: «Salini ci regala il solito discorso epico: il dopoguerra, il miracolo economico, la Lombardia locomotiva d'Italia. Una narrazione stantia, buona per galvanizzare platee istituzionali, ma che ignora una realtà banale: nel 2025, il futuro non si costruisce solo a colpi di viadotti e svincoli». Dalla crisi climatica alle città congestionate, dal consumo di suolo al fatto che Pedemontana potrebbe essere sottoutilizzata come dimostra la gemella veneta o altre imprese come Teem e Bre.be.mi. «La competitività delle imprese - precisano - passa pure da un sistema



Come apparirà il Bosco delle Querce

viario efficiente, ma anche da aria respirabile, territori non devastati e servizi pubblici dignitosi». Nelle ore successive ha preso la parola anche la politica, in particolare il gruppo provinciale di Brianza Rete Comune che mette insieme la sinistra. «I dubbi - dicono Francesco Facciuto e Vincenzo Di Paolo - non sono opinioni circoscritte, ma elementi documentati dalla Corte dei Conti, dagli studi commissionati dalla Provincia al Centro studi PIM e dalle osservazioni presentate da decine di amministratori locali». Per questo hanno annunciato la loro presenza alla manifestazione del 4 ottobre a Monza. ■

CANTIERI APERTI Nel frattempo si muovono le ruspe nell'area tra Desio e Lissone in direzione Macherio



RUSPE NEL PARCO GRU.BRIA

Galleria a quattro corsie e un solo rimpianto Prati e alberi sacrificati sull'altare dell'asfalto

di **Marco Mogni**

■ Mentre il Vimeratese attende di conoscere i dettagli sulla realizzazione della D - Breve (il sindaco di Vimercate ha annunciato una serie di riunioni in questi giorni di cui darà conto nel prossimo periodo), i Comuni interessati dalla tratta B2 - da Cesano fino ad Arcore - vedono l'avvio delle ruspe. Quelle vere. E addio ai parchi. Come il Gru.Bria.

Da alcuni giorni, i cantieri sono aperti e Pedemontana ha iniziato i lavori, lo spettacolo che si è mostrato agli occhi dei desiani, è da togliere il fiato. La denuncia di Suolo Libero, il comitato che si batte per difendere l'ecosistema del territorio desiano, è severa: «Dove fino a pochi giorni fa c'erano aree protette con fauna e flora di pregio, ora c'è un cantiere di smisurata vastità. Una delle più grandi aree di costruzione mai realizzata da Pedemontana Lombarda. E pochi hanno notato che sorge a poche centinaia di metri dall'Ospedale Pio XI».

I lavori procedono frenetici, tra rumori, polveri, caos e smog. Ruspe con bracci alti tre metri scavano buche a svariati metri di

profondità. Gru potentissime alzano in cielo componenti di acciaio e di cemento armato pesanti tonnellate, per poi adagiarli nel ventre del sottosuolo. Un via vai di decine, centinaia di camion che entrano ed escono dal cantiere spostando montagne di terra. «Un incubo a occhi aperti - raccontano gli ambientalisti - che si ripete così ogni giorno, dalle prime ore dell'alba fino al tardo pomeriggio. Un territorio calpestato». Un cantiere smisurato anche nei numeri: un investimento di un miliardo e 150 milioni di euro per la realizzazione della tratta B2 (da Lentate sul Seveso a Cesano a Desio) e della tratta C (da Desio a Vimercate) che proprio su Desio ha il suo snodo cruciale. E proprio in questa città che Pedemontana ha il percorso più lungo,



Qui ci sarà una delle più grandi aree di costruzione per la realizzazione di Pedemontana

e presenta i conti più gravi e dolorosi da pagare sul fronte ambientale: «Facciamo il nostro lavoro - replica il direttore dei lavori, Paolo Simonetta - C'è un progetto, approvato da Governo e Regione, e il nostro compito non è metterlo in discussione, è realizzarlo al meglio» I desiani, si

sentono umiliati, hanno i nervi a fior di pelle, con l'impressione di essersi risvegliati in un incubo indesiderato. Come i residenti di via Solferino, uomini e donne che cinquant'anni fa costruirono qui le loro case tirandole su con le loro mani. E ora si trovano i camion che entrano ed escono a tutte le

ore del giorno, a pochi metri dalle finestre: «E' una situazione pesante - protesta Francesca - I miei nonni fino a pochi giorni fa si svegliavano con il canto degli uccelli. Ora con i motori delle ruspe. E che ne sarà di noi quando Pedemontana entrerà in servizio?» ■



LISSONE/1 A Santa Margherita un passaggio indispensabile per la viabilità locale non sarà più percorribile

Commissione Territori lunedì sera per fare chiarezza sui cantieri: ma le risposte sono rimaste domande

di **Gualfrido Galimberti**

■ Poco si sa, tanto si teme: la commissione Territori convocata lunedì sera a Lissone doveva servire per fare chiarezza sul tema di Pedemontana, i partecipanti (consiglieri comunali) sono usciti dal municipio con le idee un po' confuse e con nuove paure.

Una sola certezza: si tratta di un'opera complessa e genererà disagi in quantità:

«Su questo - ha sottolineato Massimo Rossati, assessore con delega alla Pianificazione territoriale e alla Mobilità -, non ci sono dubbi. Ci sono disagi quando si asfalta una strada, qui siamo di fronte alla realizzazione di una autostrada. Non siamo qui per promettere per che andrà tutto bene, ma abbiamo invece il compito di lavorare per ridurre al massimo questi disagi. Proprio per questo motivo, coordinandoci con lo studio che ci supporta nello sviluppo dei piani del traffico, confrontandoci con i sindaci dei comuni limitrofi e relazionandoci con Pedemontana stessa oltre che con la regione Lombardia e la provincia di Monza e Brianza, stiamo facendo la nostra parte con richieste ben precise. Alcune sono state accolte, altre no, altre sono ancora in fase di valutazione».

Via l'uscita Cascina Aliprandi Statale 36 spostata a Ovest

Tra i no ce n'è uno che pesa in modo particolare: la Trmi10, la bretella destinato a collegare Monza e Vedano al Lambro fino allo svincolo dell'autostrada a Bareggia, sarà realizzata soltanto dopo il completamento di Pedemontana. Era una strada che da queste parti si attendeva con impazienza, destinata a risolvere i problemi di traffico già attuali, diventa fondamentale con l'autostrada. I tecnici di Pede-

montana, tuttavia, hanno spiegato che non sarà possibile lavorare contemporaneamente su tutte e due le strade.

Nell'incontro si è scoperto qualcosa di più sui lavori. Sono articolati in quattro fasi. Nella prima viene soppressa l'uscita della Valassina a Cascina Aliprandi. La stessa Valassina verrà spostata a ovest verso Desio. Da lì, insomma, a Lissone non si arriva.



La bretella che collega Monza e Vedano fino allo svincolo autostrada a Bareggia, sarà fatta solo dopo il completamento dell'opera

O si esce prima o, com'è più facile intuire, si esce a Seregno Sud con enorme appesantimento della situazione a Santa Margherita. La fase 2 e la fase 3 porteranno ripristinare l'attraversamento est-ovest a Cascina Aliprandi. In questa fase è prevista anche la realizzazione di una strada (con pista ciclabile) per percorrere via Lombardia, via per Seregno e la via Molinara di Desio.

Durante tutti questi lavori, secondo quanto raccontato da Rossati, Pedemontana si impegna a mantenere tre corsie per ogni senso di marcia sulla Valassina. Tra i sì, i no e le valutazioni, restano anche i dubbi. Uno su tutti. I tempi di realizzazione. La fase 1 è prevista dal secondo semestre 2025 fino al primo semestre 2026. Alla data di oggi siamo già in quel periodo, ma il cantiere ancora non c'è.

Secondo i tecnici tutto avrebbe dovuto essere completato entro la fine del 2028. Se tutto va bene. Il ritardo è già evidente, bisogna solo quantificarlo, ovviamente sapendo che su una infrastruttura di questo genere gli imprevisti sono all'ordine del giorno e la conclusione potrebbe slittare sempre di più, allungando il calendario dei disagi che i lissonesi dovranno subire di molti mesi, ma con ogni probabilità anche di anni. ■



MACHERIO Perfino per accedere al cimitero: per almeno un anno nell'ex isola felice una vita in trincea

Bareggia, tra vie off limits e cantiere vicino alla scuola

di **Elisabetta Pioltelli**

■ Macherio e in particolare la frazione Bareggia risulta fra le zone più colpite, in termini di cantierizzazione, dai lavori di realizzazione dell'autostrada. Se da una parte l'amministrazione ribadisce attenzione per cercare di limitare i disagi, dall'altra l'intervento avanza e i cittadini sono preoccupati. Ed è soprattutto da luglio che l'opera mostra gli effetti più marcati in Bareggia. L'1 luglio ha preso avvio il maxi cantiere. E la viabilità, subito stravolta. L'autostrada a otto corsie passerà vicino al cimitero. Proprio in questa zona ci saranno i lavori per la realizzazione della Galleria Macherio 1. Nell'ordinanza si legge che "a partire dall'1 lu-

glio e fino al termine dei lavori per una durata stimata di 12 mesi, salvo proroghe è chiusa l'area a cavallo tra via del cimitero (Bareggia) e via Sant'Ambrogio". Una chiusura sia per le auto sia per i pedoni. Tra le opere più impattanti c'è la costruzione dello svincolo, fortemente contestato dai cittadini e che l'amministrazione comunale di Macherio aveva più volte chiesto di eliminare. Ma da Pedemontana hanno spiegato che "è impossibile, altrimenti gli automobilisti non hanno imbocchi per immettersi sull'autostrada". Macherio ospita anche la grande area di deposito che sarà in corrispondenza dello svincolo di Macherio, con ingresso da via Santa Margherita e percorso verso il deposito della terra da



via Fratelli Bandiera. Il percorso proseguirà verso la Sp36 tramite la pista di cantiere fino a immettersi su via Lombardia. Un cantiere che durerà da settembre 2025 fino alla fine del 2027. C'è poi il cantiere vicino alla scuola primaria Rodari A poche decine di metri dall'istituto verrà realizzata la galleria con la costruzione dei diagrammi, che prevedono

perforazioni in verticale con un importante impatto sia a livello delle vibrazioni che del rumore. Un intervento che dovrebbe durare diversi mesi. A tal proposito Comune e Pedemontana hanno tenuto un'assemblea dedicata alle famiglie degli studenti per spiegare i dettagli. Circa 200 camion ogni giorno passeranno vicino alla scuola. ■

BIASSONO

Un muro alto cinque metri Via il Besanino

■ A Biassono, gli abitanti di cascina Grugagna si vedranno costruire davanti casa un muro nei punti più alti di cinque metri, perché la ferrovia verrà alzata per far passar sotto l'Autostrada. Molta anche la preoccupazione per i tempi, stimati in mille giorni ma che probabilmente saranno più lunghi, forse 4 o 5 anni se non più.

E poi la viabilità con il passaggio di oltre 100 camion al giorno. L'Sp6 verrà deviata, ci sarà strozzatura con tutti i riflessi sul traffico locale. La linea del Besanino sarà interrotta. La Giunta però sostiene Pedemontana. E il vicesindaco, Donato Cesana, dice: «Il tratto di autostrada per Biassono risulterà per il 97% in galleria. Verranno realizzate mitigazioni boschive e verdi in superficie» ■

IL COMMENTO

di Simona Calvi

Quelli che... la protesta sì, ma la devono fare gli altri

Ennio Flaiano disse una volta degli italiani: "Siamo un popolo di rivoluzionari. Ma vogliamo fare le barricate con i mobili degli altri". E' quel che sta accadendo in Brianza a proposito di Pedemontana. Perché a giudicare da chi scende in piazza contro l'opera, in 150 (seppur a luglio), si dovrebbe concludere ragionevolmente che il resto siano tutti favorevoli. Come dicono, del resto, le ricerche finanziate da Pedemontana su quanto è utile Pedemontana. E non ci sarebbe nulla di male, per carità. Il problema sono quelle centi-

naia di telefonate che in tempi recenti avevano intasato comitati e associazioni. Richieste di aiuto, di informazioni, iscrizioni alle newsletter "contro".

E dunque? La soluzione dell'enigma sta forse in una domanda che una delle associazioni aveva posto ai cittadini in cerca d'aiuto: "In caso di manifestazione - chiedevano - sareste disponibili ad essere presenti?". L'80 per cento delle risposte? Un candido "no". Così, sabato sui social network le barricate con il comò di nonna (di qualcun altro) si sono sprecate.

"Ormai è tardi - qualcuno ha scritto - dovevano protestare prima". E allora la domanda viene spontanea: ma dovevano chi? Ovviamente i comitati, mica loro.

E dire che quando vogliono i brianzoli sanno scendere in piazza. Sempre sabato, a Lesmo - zona che sarà fortemente interessata dal passaggio dell'autostrada - erano a decine. Forse centinaia. Agguerriti. Alla notte bianca, a fare il trenino sulle note dell'intramontabile Disco Samba. I video sono sempre sui social. A Concrezzo si sono presi persino a pugni. Quelli

finti dei wrestler milanesi. Un pionen.

Da ultimo c'è poi il fronte in servizio permanente effettivo degli anti - Salis. L'europarlamentare - che tra inni alle occupazioni abusive, libri su Amazon mentre combatte Amazon e shopping in centro Monza sicuramente non si è fatta amare -, era al corteo. Vergogna!

Certo è strano che una monzese, eletta in un partito che si chiama Sinistra e Ambiente stia a una manifestazione per l'ambiente in Brianza. Di sicuro ci deve essere sotto qualcosa... ■

ARCORE Sabato scorso i comitati hanno sfilato per le vie della città contro l'opera. E torneranno ad ottobre



“

«E' importante difendere i boschi, perché se ci arrendiamo ora, daremo modo di asfaltare ovunque. Dobbiamo difendere la Brianza verde»



Alcuni momenti della manifestazione che si è svolta sabato scorso nel centro di Arcore e che è poi proseguito verso i boschi (decimati) di Bernate dove il cantiere è attivo da febbraio



Il No: Pedemontana? E' un liberi tutti

■ Erano circa 150 i manifestanti che sabato scorso hanno partecipato alla manifestazione organizzata ad Arcore per dire ancora una volta no a Pedemontana. E circa una cinquantina le forze dell'ordine che hanno accompagnato il corteo.

Ambientalisti e cittadini da tutta la Brianza si sono mossi nel pomeriggio (l'appuntamento era alle 16.30, ma il corteo ha iniziato a muoversi verso le 17) dietro allo striscione "La Pede ci ammalierà, no asfalti vogliamo sanità" e "Pedemontana e WeBuild, siete voi i vandali", già mostrato in altri eventi. All'appuntamento, lanciato nei giorni precedenti soprattutto attraverso i social e promosso anche da Foa Boccaccio, il centro sociale monzese, e da Fridays for Future, ha partecipato in forma privata anche l'europarlamentare Ilaria Salis di Alleanza Verdi e Sinistra. Con lei c'era anche la collega sempre al parlamento Ue Benedetta Scuderi di Europa verde e non poteva mancare (come in altre occasioni) l'ex asses-

«

il conto lo pagano i brianzoli con una strada che passa a pochi metri da scuole e case

sore monzese Giada Turato, novella fondatrice di un'associazione pro ambiente e cultura.

Come si diceva tanti striscioni e tanti slogan cantati per tutto il tragitto: da "Regione senza ragione" di FermaEcomostro a "Più spazi verdi basta cemento" del Coordinato dei comitati e associazioni di Monza. "L'aria è vita, manteniamola pulita" del comitato Aria pulita di Monza o ancora "Dalla Brianza a Vicenza per i boschi resistenza". Durante la manifestazione si sono naturalmente alternati anche momenti di riflessione sull'impatto che Pedemontana avrà in concreto sul territorio: «Pedemontana non ha alcuna utilità tranne per coloro che ci guadagneranno - hanno commentato gli organizzatori - La Brianza è un territorio molto frastagliato e questa autostrada si mangerà quel poco che resta di verde». L'impatto? Non sarà su chi la realizzerà, bensì sui cittadini brianzoli: «Passerà a pochi metri da scuole e case». Le analogie, con il ponte sullo Stretto - altra

maxi opera miliardaria - e la mai tramontata (e sempre rinviata) Tav, la linea Torino - Lione ferma al palo da circa quarant'anni. Ma a differenza del treno ad alta velocità, Pedemontana ha ingranato la quarta e sta diventando realtà. Con tutto



quel che ne consegue. E che potrebbe conseguirne: «E' importante difendere i nostri boschi - hanno spiegato all'inizio della manifestazione - perché se noi ci arrendiamo ora, daremo modo di asfaltare ovunque, dobbiamo difendere la nostra Brianza verde».

Il corteo si è svolto pacificamente, solo con qualche "rallentamento" quando ha imboccato via Casati, la strada principale di Arcore dove fino a sabato mattina nulla indicava la presenza del corteo, salvo degli annunci generici su una "manifestazione". Il serpente è poi proseguito verso Bernate e i boschi dove da febbraio le ruspe stanno preparando l'arrivo dell'autostrada. L'area di Arcore è interessata dalla tratta C che attraversa il territorio da ovest a est per poi proseguire verso autostrade e tangenziali. Ma il fronte della protesta non si è esaurito sabato. Ad ottobre è già prevista infatti una nuova manifestazione, questa volta nel centro storico di Monza ■