

LA MOBILITAZIONE

La rabbia del territorio



Ditelo al Giorno



Mauro Manteca

5 miliardi della Pedemontana potrebbero essere utilizzati come investimento per i prolungamenti di M1, M5 e per la tratta tra Cascina Gobba e Vimercate. Spostarsi individualmente non è più sostenibile e la futura autostrada creerà un debito sulle nuove generazioni. I privati vogliono rientrare delle spese sostenute



Lorenzo Gardin

Ho firmato una petizione a Lissone per oppormi a Pedemontana. Ora vogliono mettere a pagamento la Milano-Meda. Chi lavora non solo deve pagare tasse e benzina, ma anche pedaggi altissimi



Carmelo Vinciguerra

La Pedemontana non è un'infrastruttura che porterà vantaggi ai lombardi. Abbiamo problemi di qualità dell'aria e a causa dell'arrivo dell'autostrada i terreni agricoli verranno distrutti



Filippo Sala

Il denaro andrebbe speso in sanità e trasporti pubblici. Abito ad Arcore e ho visto il parco di Bernate distrutto a causa dei lavori. Servono ulteriori opere di compensazione



Rossana Verderio

Vivo a Seveso, la città colpita dal disastro della diossina. Un'altra strada inutile comporterebbe fuoriuscite di materiale tossico, sono molto preoccupata»



Rivolta anti Pedemontana «Parchi devastati e traffico Un progetto da cancellare»

La preoccupazione dei cittadini legata all'impatto ambientale dell'autostrada A scatenare i malumori anche il conto da 5 miliardi per realizzare l'opera La protesta: meglio investire quei soldi nella sanità e nei trasporti pubblici

di **Viola Mangano**
MONZA

Pedemontana è un progetto nato negli anni Venti del Novecento pensato per unire Como, Varese, Milano e Monza e Brianza, creando un nuovo sistema di mobilità. In parte già realizzato, con le tratte A e B1, si sta espandendo attraverso la costruzione delle tratte B2 e C. E sul tavolo c'è anche la variante D.

I cittadini si domandano se la futura autostrada sia conveniente alla viabilità, portando una diminuzione del traffico e spostamenti più veloci, oppure se comporti svantaggi eccessivamente ingenti per il territorio. In modo particolare dal punto di vista dell'ambiente. «Pedemontana è un progetto che nasce vecchio e non è allineato con le nuove politiche della mobilità. Più strade non significano meno traffico, ma sono attrazione per ulter-

iore mobilità privata. La Brianza è uno dei territori più devastati per il consumo di suolo», è il commento di Marco Lamperti, assessore monzese a Governo del territorio, Edilizia privata e Lavori pubblici.

L'interrogativo che riguarda il possibile aumento di traffico dovuto alla Pedemontana non è il solo dubbio dei cittadini. L'enorme investimento di 5 miliardi destinato alla costruzione dell'autostrada viene da alcuni considerato eccessivo e tanti pensano che le risorse siano da indirizzare verso altri servizi più utili alla comunità.

«Lavoro nel settore della sanità e ho sempre preso il treno per spostarmi, per questo motivo credo che il denaro andrebbe speso per potenziare la sanità e i trasporti pubblici. Abito ad Arcore e ho visto la devastazione nel parco di Bernate a causa dei lavori. Grazie a noi ambientalisti sono state ottenute alcune compensazioni, ma ne servono ulteriori vista la deriva climatica e il deserto idrogeologico che vivremo nel 2050», è l'opinione di Filippo Sala, che mostra grande preoccupazione per i danni all'ecologia del territorio. Sul fronte delle compensazioni, Autostrada Pedemontana Lombardia ha stanziato 200 milioni di



La protesta per dire no all'autostrada

euro, destinati alla costruzione di ciclabili, riqualificazioni ambientali, opere di inserimento paesaggistico-ambientale e mitigazioni acustiche. Compensazioni che però non soddisfano a pieno secondo Tommaso Castoldi, rappresentante del gruppo "Monza Attiva": «È ovvio che

IL MESSAGGIO

«Un'infrastruttura vecchia che ormai non è più allineata alle nuove politiche della mobilità»



Ruggiero Barbato

A livello economico non stiamo sicuramente parlando di un buon investimento. Se le altre autostrade non vengono utilizzate, saremo di fronte all'ennesimo consumo di suolo inutile



Andrea Pusineri

Tempo fa ho partecipato a una manifestazione contro Pedemontana. Ero con mia mamma a Vedano al Lambro. Allora non ero consapevole, ma oggi ho 31 anni e ancora mi oppongo a quest'opera



Tommaso Castoldi

È ovvio che si parli di compensazioni ambientali quando ci sono investimenti di questo tipo, ma non possono giustificare qualunque intervento. Non deve essere una resa al ribasso

**Sindaci in tricolore alla testa del corteo
«Una scelta irrazionale e sbagliata»**

Per leggere l'articolo inquadra il Qr code a lato



Sabato scorso a Monza è andata in scena la grande manifestazione dei comitati brianzoli contro la Pedemontana

**Sos dei comitati
«Effetti pesanti
anche su Monza»**

La bretella di collegamento con viale Stucchi finisce nel mirino dei gruppi di attivisti
Appello a Pilotto: dia una dimostrazione di coraggio



si parli di compensazioni quando ci sono investimenti di questo tipo, ma non possono giustificare qualunque intervento. Non deve essere una resa al ribasso. Per le tratte già costruite ha senso parlare di compensazioni, ma per quanto riguarda i percorsi in costruzione e quelli futuri siamo ancora in tempo a fermarli».

Particolarmente interessati a bloccare la cementificazione sono i cittadini che abitano proprio nelle zone di passaggio della Pedemontana. È il caso di Rossana Verderio: «Vivo a Seveso, la città colpita dal disastro della diossina. Un'altra strada inutile comporterebbe fuoriuscite di materiale tossico e sono molto

preoccupata». Rossana ha 23 anni e si sente coinvolta nella causa Pedemontana in quanto teme per il suo futuro, ma secondo Carmelo Vinciguerra non sono solo i giovani a dover si mobilitare: «Per il comitato Bene comune San Fruttuoso la Pedemontana non sarà un'infrastruttura che porterà vantaggi ai lombardi. Abbiamo problemi di qualità dell'aria e a causa dell'arrivo dell'autostrada i terreni agricoli verranno distrutti. I giovani hanno compreso il problema ambientale, ora tocca anche alle generazioni adulte darsi da fare contro un'opera dannosa e inutile».

Secondo Mauro Manteca, presidente del comitato Bene comu-

ne San Fruttuoso, «i 5 miliardi potrebbero essere utilizzati come investimento per i prolungamenti delle metropolitane M1, M5 e per la tratta da Cascina Gobba e Vimercate. Spostarsi individualmente non è più sostenibile e Pedemontana significa creare un debito sulle spalle dei giovani».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA LOTTA
«Continueremo a dare battaglia per fermare i percorsi già in costruzione e quelli futuri»

MONZA

Dopo la mobilitazione di sabato scorso, i comitati monzesi seguiranno le future proteste dei colleghi della Brianza per continuare a dire «no» alla Pedemontana. «Monza è il capoluogo di provincia, quindi siamo comunque coinvolti», sottolineano gli attivisti monzesi. Anche i comitati condividono la denuncia sugli effetti che questa infrastruttura comporterà in termini di distruzione ambientale. L'opera è stata pensata decenni fa, oggi controproducente sul piano del traffico, come ormai ampiamente dimostrato anche da Brebemi, semivuota a causa degli alti pedaggi. È devastante sul piano ambientale, con la distruzione di interi ecosistemi boschivi, oltre a impegnare ingenti risorse finanziarie che potrebbero essere destinate a interventi per la mobilità assai più utili. «Monza ne subirà le conseguenze dal punto di vista del traffico e del relativo inquinamento - osserva Paola Sacconi, in prima linea nella Consulta e nel Comitato Sant'Albino - a causa della bretella di collegamento con viale Stucchi, che dovrebbe essere realizzata all'altezza di Arcore. Una percorso che canalizzerà sulla circosollazione Est di Monza, già intasata nelle ore di punta, un sacco di traffico aggiuntivo, provocato da coloro che vorranno evitare un pezzo di pedaggio». Inoltre Monza ne

subirà le conseguenze anche sul piano ambientale, perché la «verde Brianza è patrimonio di tutti, anche dei monzesi, e sono proprio le dorsali green Est-Ovest e Nord-Sud, teoricamente aree protette, che verranno devastate dalle tratte C e D breve. A Nord Pedemontana correrà a poche decine di metri dal Parco Reale di Monza. A Est la variante della tratta D, con la devastazione del Parco Agricolo Nord Est, colpirà il più vasto ecosistema cui partecipano anche le aree agricole strategiche di Monza».

«Crediamo che ci sia spazio per fermare o ridurre drasticamente questo sciagurato progetto - sottolinea Sacconi -. Pensiamo che limitarsi a chiedere compensazioni per mitigarne gli effetti sia rischioso. Ne abbiamo esperienza noi a Monza con Elesà a Sant'Albino e con il bosco al Polo istituzionale. Quindi Comitati e associazioni di Monza chiedono ai vertici di Piazza Trento e Trieste di dar seguito alla deliberazione del Consiglio comunale del 26 giugno 2023, che espresse parere contrario all'opera». Monza, in qualità di capoluogo, come ricordano gli attivisti, «ha la responsabilità di farsi parte attiva per fermare, o quantomeno ridurre drasticamente, la tratta C e per bloccare completamente la tratta D breve. Chiediamo al nostro sindaco - termina Sacconi - una dimostrazione di coraggio nel contrastare questo inutile e dannoso progetto».

Cristina Bertolini

Maria Camilla Zelaschi

Io lotto da oltre 20 anni. Il progetto non impatterà su di me, ma sui miei figli e i loro bambini. Per un po' il tema è rimasto nel dimenticatoio, ma la ferita è sempre aperta e ci siamo risvegliati



Arianna Bettin

Il trasporto su ferro è indispensabile ed è quello che va incrementato. I prezzi dei caselli di Pedemontana sono totalmente folli e poco accessibili a tutti i cittadini



Lorenzo Spedo

L'attuale bilancio dell'opera è assolutamente carente e credo che gli investimenti dovrebbero andare alla sanità. Pedemontana rischia di compromettere la situazione portando ulteriore traffico

