

SaronnoNews

Pedemontana, botta e risposta su MBNews tra Andrea Monti e Matteo Riccardo Speziali

Tommaso Guidotti · Wednesday, March 17th, 2021

Sul futuro di Pedemontana da mesi è in corso un botta e risposta non solo tra la politica di diversi colori e le diverse associazioni ambientaliste.

Il dibattito è particolarmente acceso tra due esponenti di spicco in Brianza, nella fattispecie **il consigliere regionale Andrea Monti**, lazzaiese, capogruppo del Carroccio da una parte e **Matteo Riccardo Speziali**, giornalista e direttore di **MBNews**, quotidiano online molto seguito nell'ampia fascia di territorio brianzolo.

Se Monti con diverse prese di posizione ha ribadito la necessità di terminare l'opera, in particolare la tratta B2 (riqualifica della ex SS35 da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno) e C (dalla ex SS35 a Cesano Maderno alla Tangenziale Est di Milano A51), **in linea con quanto più volte promesso dal presidente di Regione Lombardia Attilio Fontana: in più circostanze ha replicato alle accuse degli ambientalisti** pubblicate da MBNews, rimarcando la versione leghista sul progetto complessivo.

La posizione del direttore del quotidiano brianzolo è articolata e spiegata bene nell'ultima dichiarazione pubblicata da Speziali, basata sull'analisi di un progetto nuovo, ma vecchio allo stesso tempo, che impatterà in maniera importante sull'ambiente di un territorio dove il consumo di suolo è a livelli altissimi. **Ecco alcuni estratti dell'ultimo (per ora) intervento di Speziali:**

Ha ragione nel sostenere che Pedemontana è un'opera moderna: sistemi di pagamento innovativi che consentono un migliore scorrere del traffico e minor consumo di suolo rispetto alle autostrade tradizionali. Ma "vecchia" è nel fatto che si basi su un'esigenza che ha preso corpo nel 1986 (io avevo 9 anni, oggi ne ho 43). A quel tempo, forse, avrebbe avuto un senso, anzi uno spazio: oggi significa aprire una ferita non sanabile nel territorio.

Ritengo che le due parole autostrada e ambiente non possono stare nella stessa frase. Non possono stare in una delle province più urbanizzate d'Italia. Nel 1986 c'era ancora margine perché il progetto fosse sostenibile? Oggi no: paesi come Lissone o Arcore hanno consumato tutto il suolo che si poteva consumare. I vari presidenti di provincia hanno fatto di tutto per limitare questo. A Lissone il suolo consumato è oltre il 70%. Monza non svetta mai tra le città dove si vive meglio, nonostante il

grande Parco, perché l'inquinamento presente è costantemente alle stelle.

Anche se verrà realizzata, come da lei ben descritto secondo i migliori standard ambientali e secondo i migliori propositi, il progetto attuale dell'opera nella tratta C, che è, come leggo dallo stesso sito dell'infrastruttura, "è la tratta maggiormente problematica sia dal punto di vista urbanistico che ambientale, a causa del passaggio a ridosso degli insediamenti edilizi e dell'attraversamento di aree di pregio naturalistico, come il parco del fiume Lambro, le colline di Arcore e numerose aree agricole, è da rivedere (anche se di fatto sarebbe meglio non farlo...)

L'ideale è che il tracciato in quel tratto sia per la maggior parte in galleria, se non del tutto. Ma la mancanza di fondi ha fatto sì che adesso sia per lo più in trincea. Non è la stessa cosa! Di 16,5 km circa di realizzazione a tre corsie per senso di marcia, la tratta C si sviluppa per soli 6,5 km in galleria artificiale e 9,5 km in trincea.

Non sono contrario alla modernità e alla mobilità, ma se Pedemontana deve essere, che sia realmente moderna, popolare e ambientalista. Perché non vogliamo farlo? Solo per maggiori profitti?

Se la modernità significa avere un'autostrada tra le più care in assoluto, e lo è già, significa che è e sarà una modernità per pochi. E questo non mi sta bene. E dato che speriamo di uscire presto da questa Pandemia, di certo la gente nei prossimi anni non avrà il denaro da buttare dal finestrino e preferirà le code ai portafogli vuoti. Gli artigiani preferiranno comprare pane e salame, fare una polenta taragna ricca di formaggio che arrivare 10-15 minuti prima a casa. Invito anche i finanziatori dell'opera a riflettere su questo aspetto. Il problema di questo modello è lo stesso che si ha per la TEEM: l'intervento dei privati alza inevitabilmente le tariffe dei transiti. Ciò determina che un'opera anche strategica sia meno utilizzata di quanto servirebbe per alleggerire realmente le "vecchie" strade dove rimangono le cose. La Teem ne è l'esempio, in quanto in tangenziale Est c'è ancora sempre coda.

Ricordo che i costi per tutti sono anche quelli che non si vedono nel progetto: permeabilità dei suoli persa da recuperare, calore in più, emissioni e polveri non assorbite.

Matteo Riccardo Speziali
Direzione Editoriale Mbnews.it

This entry was posted on Wednesday, March 17th, 2021 at 4:26 pm and is filed under [Brianza](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.