

PEDEMONTANA: IL CAHIER DE DOLEANCE NON DETTO ALL'INAUGURAZIONE POST EXPO

Il 5 novembre 2015 è stata inaugurata la Tratta B1 della Pedemontana, la cosiddetta variante EXPO, che arriva a compimento però ora che EXPO è terminata da qualche giorno.

Dunque una grottesca commedia all'italiana in cui, ancora una volta ci troviamo ad assistere a un taglio di nastro per inaugurare un "pezzo" dell'autostrada Pedemontana. Un pezzo di autostrada privo di opere di connessione e che si immetterà su una superstrada Milano - Meda, già saturata, con due possibili scenari: o si aggravano per il territorio le già critiche condizioni di viabilità locale per i flussi aggiuntivi o i volumi di traffico in uscita dall'autostrada, replicando quelli scarsissimi della tratta A, non incidono. In questo caso però si dimostra la totale inutilità dell'autostrada.

Così, mentre i Sindaci del territorio si sfilano dall'inaugurazione e finalmente alzano la voce per dissentire da quanto sta avvenendo, Regione Lombardia e Pedemontana continuano a diffondere proclami sulla bontà e sull'utilità di questa autostrada e lo fanno con arroganza, continuando ad ignorare la realtà dei fatti.

Fatti che invitano ad un ripensamento, a dire che "non si deve andare avanti" perché:

- Il progetto del completamento è insostenibile dal punto di vista economico per la totale mancanza dei finanziatori privati che erano stati previsti con il "project financing"; i 3 miliardi di euro necessari proprio non ci sono, anche perché, non credendo più nella redditività di questo progetto, banche e privati si tengono lontano dai bandi di ricerca fondi di Autostrada Pedemontana Lombarda.
- L'unica risorsa economica certa (1,2 miliardi di euro) è stata utilizzata per realizzare la tratta A, le tangenziali di Como e Varese e la B1. L'intera autostrada doveva invece essere realizzata con apporto di capitali privati a completamento dell'unica risorsa certa, quella pubblica appunto, così come pubbliche saranno le risorse derivanti dalla defiscalizzazione per 349 milioni di euro.
- Sulle tratte in esercizio i volumi di traffico si sono rivelati totalmente insufficienti pure nel periodo di "gratuità" della percorrenza, dimostrando l'inutilità di quest'autostrada rispetto all'effettiva domanda. Questa "gratuità" è stata pagata con altri soldi pubblici da Regione Lombardia con 60 milioni di Euro, una vera e propria sovvenzione ad APL.
- I pedaggi previsti sono i più alti in Italia tant'è che APL, in modo goffo, ha tentato di correre ai ripari con "sconti" che però, in un circolo vizioso, aggraveranno proprio la situazione dell'ammortamento delle tratte e della creazione di nuove risorse per proseguire nei lavori.
- Il costo realizzativo è elevatissimo: circa 40 milioni di euro a km con sperpero evidente!

C'è poi il bilancio ambientale che è pesantissimo per la Brianza.

Intere aree agricole, verdi e boschive (Rugareto, Moronera, Battù) spazzate via o compromesse dal passaggio dell'infrastruttura e dai suoi enormi svincoli.

La realizzazione delle Compensazioni Ambientali che è ancora al palo e la prevista *greenway* che addirittura rischia di non essere mai realizzata perché vincolata al completamento dell'intera infrastruttura.

Nel lungo elenco – un vero e proprio “cahier de doléance”, non può mancare la criticità DIOSSINA sulla tratta B2, fino a poco tempo fa volutamente sottovalutata e che solo ora, dal marzo 2015, ha avuto attenzione grazie alle pressioni continue dei gruppi ambientalisti, fatte poi proprie da alcuni Sindaci, con almeno un piano di caratterizzazione dei suoli per verificare il livello di contaminazione da TCDD e decidere come agire, non risolvendo comunque l'incognita e i rischi collegati ad una bonifica.

Ecco, è questo un elenco sintetico e sommario di tutte le cose che non vengono dette durante le “inaugurazioni”.

Sono motivi che certificano sia il fallimento del programma dell'infrastruttura “autostrada pedemontana” sia la necessità di fermarsi per l'incompatibilità ambientale di quel che si vuole realizzare.

Coordinamento ambientalista **INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE**