

Pedemontana lombarda, sulla tratta più controversa arrivano risposte elusive. O addirittura false

Adesso che i cantieri bussano alla porta, le preoccupazioni crescono, i media si scaldano e i sindaci cominciano a fare domande e presentare mozioni, le risposte invece che più chiare diventano elusive o addirittura **false**.

E' quello che sta accadendo nel territorio della tratta più complessa e critica di **Pedemontana**, quella chiamata "B2", dove invece di realizzare una nuova autostrada si trasformeranno in autostrada 9,5 chilometri della ex Strada Statale e poi Provinciale dei Giovi, o **Milano-Meda** che dir si voglia. Quella che dal tempo dei Romani è stata una strada gratuita, oggi utilizzata ogni giorno da decine di migliaia di pendolari.

La Milano-Meda è l'agnello sacrificale di Pedemontana, perché un quarto di secolo fa è stato il territorio a volere che Pedemontana passasse lì sopra, per non sprecare altro verde del poco che ne rimane in **Brianza**.

E' stata una scelta **illuminata** sotto il profilo ambientale 25 anni prima della paura dei cambiamenti ambientali, di Greta Thunberg e del Green New Deal europeo, ma che proprio come quelli pone sul tavolo il suo costo sul piano sociale, perché è vero che si sono risparmiati mezzo milione di metri quadrati di territorio verde, ma la tariffazione carissima di Pedemontana ne lascerà fuori gran parte dei **pendolari** (chi può permettersi per 20 giorni al mese i più di 5 euro al giorno che costerà all'apertura?) e porterà nel cuore dei centri abitati attorno alla nuova autostrada il traffico, l'inquinamento e i pericoli di decine di migliaia di veicoli.

E non è un'ipotesi ma una **certezza**, perché è quello che accade un metro prima della B2, sulla B1 quasi vuota, mentre un chilometro a nord la vecchia SP32 è trafficata come prima, solo che lì la provinciale è rimasta tale.

Un bilancio **difficile** da chiudere. Forse è per questo che per quasi 25 anni del pedaggio della B2 si è preferito non parlare, dall'una e dall'altra parte. Unica eccezione l'ex direttore di Pedemontana, che avendo osato mettere in discussione quella tratta (il mondo stava cambiando sotto l'urto della crisi economica mondiale) provocò l'intervento dell'allora viceministro ai Trasporti **Castelli** (invocato dalla Regione e dalla Provincia di Milano allora proprietaria di Pedemontana), con il risultato che il progetto è diventato un **dogma** (quando interessa, perché con la D Breve lo vogliono cambiare), l'eretico è andato al rogo, l'ex viceministro si è guadagnato la Presidenza di Pedemontana (uno dei 10 nominati e bruciati in 10 anni)... e alla fine dei conti il nodo è arrivato al pettine e a pagare saranno il territorio, i residenti e i pendolari.

Il risultato di tanta latitanza è che ora che non si può più far finta di niente, dal territorio fioccano le richieste di **chiarezza** sulla tariffa e gli appelli bipartisan a non applicarla – almeno ai residenti – e da Pedemontana arrivano risposte **elusive** quanto paradossali, tipo "...premature definire un valore in merito ai pedaggi, anche perché enucleare la tariffa sulla tratta è un processo che comporta molte variabili", ha detto il direttore di Pedemontana il 16 maggio scorso.

Il territorio, i cittadini, i pendolari che quel territorio lo attraversano **meritano risposte più serie**. E allora proviamo a farci da soli le domande che si ha paura a fare e a darci le risposte che chi deve non vuole dare.

Domanda 1: perché il DG di Pedemontana non vuole dire quanto costerà percorrere la B2? Che non lo sappia è una **menzogna**, perché per saperlo basta utilizzare il chiarissimo sito di Pedemontana e chiedere quanto costa la tratta precedente B1. Il risultato è 1,77 euro per 7,5 km. Considerato che la B2 è lunga 9,5 km (secondo lo stesso sito) la tariffa oggi sarebbe di 2,42 euro, che per un pendolare fanno 4,84 euro al giorno, **quasi 100 euro al mese**. Oggi, e cresce ogni anno.

Il DG di Pedemontana questo lo sa bene, almeno abbia l'onestà di ammettere che **ha paura di dirlo**, come tutti noi abbiamo paura degli effetti devastanti che questa tariffa avrà sul traffico nei centri abitati.

Domanda 2: gli appelli dei Sindaci a non applicare la tariffa hanno qualche speranza di successo? **La risposta è no**, perché la tratta B2 è la gallina dalle uova d'oro di Pedemontana, l'unica sulla quale molti automobilisti saranno costretti a passare non per scelta ma per **disperazione**, perché toglie loro la strada che usano da sempre.

Domanda 3, che è la madre di tutte le domande sulla B2: Ma è proprio indispensabile trasformare una superstrada esistente gratuita a due corsie in una autostrada **carissima** sempre a due corsie? Da sempre la politica dice di sì, che un'autostrada deve essere continua e collegata ad altre autostrade, ma anche questo non è vero e **la risposta è no**. E' la stessa Pedemontana a dimostrarlo, perché la Tangenziale di Varese che è un pezzo di Pedemontana (anzi, uno dei famosi capisaldi intoccabili) non è connessa alla A8, perché il nuovo svincolo previsto dal progetto (e richiesto dalla Concessione) **non è mai stato realizzato** e basta passarci o anche solo guardare su Google Maps per accorgersi che per andare da Pedemontana alla A8 si utilizza un pezzo della SP1 su cui possono passare perfino le biciclette!

Quindi delle due l'una: o la continuità autostradale non è un dogma, **e allora si rinunci alla B2** e si trasformi la riqualificazione della Milano-Meda in opera connessa, salvando il tempo e il portafoglio di decine migliaia di pendolari, la salute di decine di migliaia di residenti e alcuni miliardi di euro, oppure è un obbligo, e allora Pedemontana è **gravemente inadempiente**, il caposaldo toponomastico di Varese non è raggiunto, le tratte B2 e C vanno fermate e la concessione va rimessa a gara!