

I contestatori: "Pedemontana è un'opera insostenibile"

Pubblicato: Sabato 24 Gennaio 2015



"Grandi opere, grandi affari". Sotto questo striscione si sono riuniti, sabato mattina, i contestatori di Pedemontana, una **rete di comitati locali** che si battono per fermare opere infrastrutturali (o per ridurne l'impatto): il **presidio alla rotonda di Gazzada** ha visto partecipare No Pedemontana, No Varesina Bis e anche l'Assemblea Popolare No Elcon.

Davide del Comitato No Pedemontana viene dalla Brianza che sarà attraversato dalla tratta B, che è stata già avviata nella sezione B1 fino a Lentate sul Seveso. Sottolinea che Pedemontana è «un'opera che ha **un impatto devastante dal punto di vista del consumo di suolo**» in zone molto urbanizzate e con suolo permeabilizzato, «in Brianza poi dà il colpo di grazia». L'attenzione ora è tutta rivolta alle tratte future: «La tratta B attraversa la zona del disastro Icmesa di Seveso del 1976, c'è ancora la presenza di diossina nel terreno. L'opera metterà in circolazione le polveri, mettendo a rischio la salute degli abitanti».



Riccardo rappresenta invece il **Comitato No Varesina Bis**, che **si oppone alla realizzazione di una parte della superstrada** alternativa all'attuale Statale Varesina Saronno-Varese, uno delle tante nuove strade connesse al progetto e – verrebbe da dire – al fortunato *brand* Pedemontana: «La Varesina Bis, parte da Uboldo e arriverà a Lonate Ceppino, per una lunghezza di 14 km: intacca l'ultima striscia verde del Nord Milano, ultima area verde in una zona ultraurbanizzata». **Molta attenzione il comitato rivolge alle aree di bosco residue**, come «il Parco dei Tre Castagni a Tradate e il Rugareto a Cislago», piccoli polmoni verdi rimasti a disposizione di territori «che hanno già dato molto, ad esempio con le discariche» (il Comitato in particolare ha chiesto di evitare il tratto finale salvaguardando i Tre Castagni).

Al di là dell'impatto ambientale c'è poi **la contestazione dal punto di vista economico**. «Dal punto di vista finanziario, la parte di finanziamenti privati – prevista all'80% – non è più garantita, **per queste opere ormai si mettono solo risorse pubbliche**. Mentre anche in Lombardia si tagliano risorse al trasporto pubblico e al diritto allo studio, i soldi per queste opere ci sono sempre». Proprio in queste settimane Regione Lombardia da un lato ha tagliato 50 milioni al trasporto pubblico (Trenord, Atm Milano e reti di autobus locali), dall'altro ha [confermato un finanziamento di 60milioni in 3 anni per salvare i conti di BreBeMi](#), la nuova autostrada "privata" tra Milano e Brescia, già [alle prese con difficoltà finanziarie](#).

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it