GIORNALE DI VIMERCATE
MARTEDÌ 8 LUGLIO 2025

Il documento di alcuni amministratori del Vimercatese attacca le scelte trasportistiche della Lombardia

# «Regione fuori strada»

## «Dbreve, ponte sull'Adda, MM2 e Gronda: scelte incoerenti»

(tlo)Soluzioni parziali, incoerenti, scollegate e senza capacità di visione.

Una presa di posizione netta e un giudizio del tutto negativo. E' quanto esprimono alcuni amministratori dei Comuni del Vimercatese, interessati in particolare dalla tratta Dbreve di Pedemontana, alla luce della politica messa in atto in questi anni da Regione Lombardia sul fronte della mobilità. Una torta indigesta fatta di tante fette: innanzitutto le scelte fatte in merito al progetto di Pedemontana e alla Dbreve, ma anche: la sostituzione del ponte San Michele di Paderno, la progettazione di un nuovo ponte sull'Adda tra Trezzo sull'Adda e Cornate d'Adda, la Gronda ferroviaria Nord Est con una sorte poco chiara. A firmare il documento i sindaci di Bellusco (**Mauro Colombo**), di Agrate (**Simone Sironi**) e di Cornate (**Andrea Panzeri**). Con loro anche il consigliere provinciale **Francesco Facciuto**. Documento che parla di «interventi non coordinati che evidenziano un preoccupante disallineamento strategico».

I sindaci di Bellusco, Agrate e Cornate e il consigliere provinciale Facciuto parlano di «negazione della responsabilità pubblica» e chiedono rispetto per un territorio «che ha saputo mantenere un'alta qualità della vita»

«La proposta della Tratta D breve, un collegamento limitato da Vimercate alla A58-TEEM, rappresenta un grave errore di pianificazione - attacca nel documento diffuso nel fine settimana il sindaco di Bellusco, Colombo - Non risponde alle esigenze strutturali del territorio, non tiene conto delle relazioni est-ovest verso Bergamo e Lecco, e di fatto duplica il tracciato della Tangenziale Est, generando un'opera ad alto impatto ambientale e paesaggistico, ma priva di reale utilità trasportistica. Se da un lato la Tratta D originaria appariva come un'infrastruttura sovradimensionata e gravemente impattante, la D-Breve è pure peggiorativa dal punto di vista della mobilità».

«Abbiamo lavorato per costruire un'alternativa alla D-Breve che fosse economicamente più sostenibile, attenta alle ragioni dell'ambiente e più razionale dal punto di vista dell'utilità trasportistica - aggiunge il collega di Agrate (pesantemente impattata dalla Dbreve, ndr), Sironi - Forti delle analisi tecniche del Centro Studi PIM, abbiamo proposto di potenziare e riconfigurare la Tangenziale Est, intervenendo a nord per migliorare il collegamento con il Meratese e a sud con la realizzazione dell'interconnessione A4/A51, che da sola risolverebbe moltissimi dei problemi di congestione del territorio. Regione Lombardia non è stata in grado di aprire un'interlocuzione su questo».

«Il quadro si complica ulteriormente se si considera il contesto più ampio - prosegue il documento allargando la riflessione alle altre infrastrutture e accusando Regione di non avere un quadro complessivo - L'abbandono della Tratta D lunga ha comportato la perdita di una progettazione strategica che, tra gli obiettivi principali, includeva lo scavalcamento dell'Adda per collegare direttamente Malpensa e Orio al Serio. A fronte di questa rinuncia, Regione Lombardia non ha mai presentato una proposta organica di sostituzione. Il risultato è un sistema frammentario di opere locali, scollegate tra loro, che scaricano traffico e criticità su una rete viaria già fragile e congestionata, senza risolvere i nodi reali della mobilità interprovinciale».

«Questa modalità di intervento per frammenti, senza un'analisi sistemica e integrata, mina alla radice la logica della pianificazione pubblica - incalza il sindaco di Cornate, Panzeri - Occorre promuovere una valutazione complessiva della mobilità dell'intero quadrante est lombardo, che tenga conto delle reali dinamiche del territorio. Invece, Regione continua a procedere con progetti scollegati, tecnicamente autosufficienti ma strategicamente incoerenti, ignorando l'importanza di una pianificazione razionale e sostenibile».

Emblematico, secondo i firmatari, il caso della progettazione del nuovo ponte sull'Adda: «a pochi giorni dall'avvio del dibattito pubblico per la sostituzione del San Michele, Concessioni Autostradali Lombarde (società controllata da Regione Lombardia) ha avanzato un'ulteriore ipotesi di attraversamento, in conflitto con l'iter già avviato e presentandola alla sola sponda bergamasca». «Per questo - prosegue Panzeri - abbiamo chiesto ufficialmente la sospensione del procedimento, affinché si possa ricostruire un quadro unitario e coerente».

Senza dimenticare... il dimenticato prolungamento fino a Vimercate della MM2. «L'assenza di visione emerge anche su interventi già da tempo riconosciuti come prioritari, come il prolungamento della metropolitana M2 da Cologno Nord a Vimercate - scrivono ancora gli amministratori - Un'opera attesa da oltre trent'anni, sostenuta da studi approfonditi, da tutti gli enti locali e da migliaia di cittadini, ma ancora oggi priva di risorse e un'adeguata programmazione».

Su questo si concentra in particolare Francesco Facciuto, consigliere provinciale: «L'inerzia sulla progettazione della M2 è il sintomo evidente di un problema più ampio: l'incapacità dell'attuale governo regionale di definire vere priorità e allocare le risorse pubbliche secondo criteri di utilità sociale e sostenibilità. Prevalgono altre logiche, spesso scollegate dalle reali esigenze del territorio. Lo dimostra la palese incoerenza tra le scelte concrete di Regione Lombardia e gli obiettivi dichiarati nei propri documenti ufficiali, come il Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti».

«Il Vimercatese è una delle aree più dinamiche e rappresentative della Lombardia - concludono gli amministratori del Vimercatese - Accanto a siti industriali d'eccellenza, protagonisti nell'innovazione tecnologica, convivono numerose realtà del Terzo Settore, attive e intraprendenti. In questo contesto, il territorio ha saputo mantenere un'elevata qualità della vita, grazie a politiche lungimiranti e virtuose promosse nel tempo da diverse generazioni di amministratori pubblici, capaci di coniugare sviluppo e sostenibilità, a misura di cittadino. Proprio in questo territorio è ormai maturata la convinzione che sia necessario ricostruire un quadro coerente e razionale in materia di infrastrutture e mobilità. Proseguire per frammenti, come sta procedendo l'attuale governo di Regione Lombardia, accelerando soluzioni parziali e scollegate, non è una via d'uscita: è la negazione della responsabilità pubblica e della capacità di visione. Serve una regia istituzionale seria e lungimirante, che riconosca la complessità del territorio e sappia affrontarla con strumenti adeguati soprattutto attraverso il coinvolgimento reale del territorio e delle comunità locali. In assenza di tutto questo si rischia di compromettere un'area che ha saputo promuovere nel tempo una crescita armonica ed equilibrata».