

L'INIZIATIVA Associazioni, Comuni, politici e cittadini il 4 ottobre a Monza. Ma da piazza Roma i manifestanti sono

Fermare Pedemontana: sogno o realtà

Ad ottobre presidio contro l'autostrada

di **Simona Calvi**

■ Sarà la più grande manifestazione contro Pedemontana in Brianza. E infatti avrebbe dovuto svolgersi in piazza Roma, cuore della città. Invece, a una manciata di giorni dal 4 ottobre, la piazza è risultata occupata.

Così "la più grande manifestazione contro Pedemontana" si è trasferita di peso nei giardini della stazione ferroviaria. Tra pusher e immigrati clandestini. Un caso fortuito, sicuramente. Un calcolo sfortunato. Forse l'ingresso di Mercurio in quarta casa in congiunzione con Saturno.

Quel che è certo è che l'evento ci sarà. E all'appello hanno già risposto - firmando il documento unitario presentato dai comitati promotori - un centinaio di realtà diversissime tra loro. Una risposta che fa ben sperare. All'appuntamento (ore 15 in via Arosio) parteciperanno anche rappresentanti istituzionali, consiglieri comunali e provinciali e persino gruppi provenienti da fuori provincia. E - si spera - molti cittadini, «perché spesso - spiegano Giacomo Mosca, referente del Comitato in difesa del territorio, Isotta Como di Suolo Libero e Manuela Meloni di Ferma Ecomostro D-Breve - quando si affrontano queste situazioni, uno pensa che il problema sia qui, sia solo nostro. Invece non è così. Le dinamiche di prevaricazione sono sempre le stesse ovunque, stessi gli iter di non avvisare i territori, di non

I rappresentanti dei comitati che hanno promosso l'iniziativa che si terrà a Monza il prossimo 4 ottobre in via Arosio

far partecipare i Comuni. Questa manifestazione ha anche questo scopo, quello di fare rete». E all'appello hanno risposto anche municipi che hanno benedetto l'iniziativa. Il Vimercatese compatto, nelle aree centro e ovest (governate prevalentemente dal centrodestra) l'ade-

sione è stata sporadica se non assente. Del resto al centro della "ragnatela" delle infrastrutture c'è Regione Lombardia e l'imbarazzo si taglia con il coltello. Ma alla presentazione della manifestazione, che si è tenuta giovedì al centro civico di viale Libertà, a Monza, di politica non si è par-

lato. Obiettivo dell'evento è quello di "fermare" Pedemontana. Rebus sic stantibus, più simbolico che effettivo, anche se - per quanto riguarda proprio il Vimercatese - l'attenzione è puntata sulla famigerata relazione del ministero dell'Ambiente che ha dato il via libera



LE PROPOSTE Quel che manca e quel che invece si dovrebbe fare

Un territorio troppo fragile per sostenere l'autostrada

Il rilancio? Metro e treni, passando dalle tangenziali

■ Dagli occhi pollini a Desio ai mancati monitoraggi sulla fauna selvatica. Dalle analisi rassicuranti sulla diossina ai cantieri che sorgeranno a due passi da case e ospedali.

Dentro lo scatolone di Pedemontana c'è tutto questo e di più. O meglio non c'è. E' l'altra faccia della luna, quella su cui pongono l'attenzione i comitati.

A cominciare proprio dalla tenuta del territorio. Gli occhi pollini rilevati a Desio sono un fenomeno che riguarda in realtà diversi Comuni. Si tratta di erosioni del terreno che possono dare vita a crolli improvvisi. E' facile intuire il pericolo. Non solo c'è poi tutto il capitolo su flora e fauna. «E' stato disatteso il monitoraggio sull'ambiente - spiegano - Sul sito di Pedemontana do-

ve sono presenti i monitoraggi suddivisi per sezioni, si trovavano dati scarni, alcuni risalenti al 2010. Dovevano attivarsi per monitorare e contenere gli impatti, poi magicamente sono apparse società come Socotec proprio per colmare le lacune nei monitoraggi che avrebbero dovuto eseguire. Criticità cui si aggiunge anche quella legata a WeBuild». Anche sul tema diossina, che ha turbato i sonni dei cittadini - e forse anche di qualche politico - i comitati hanno sottolineato giovedì soprattutto l'assenza di informazioni puntuali e costanti: «C'era stato un consiglio a Cesano Maderno dove era stato presentato l'elenco dei siti per lo stoccaggio suddivisi per codice.



stati trasferiti in stazione

alla variante. Su quella - che resta materia di fede - un margine di intervento, forse, ancora c'è. Per il resto, invece, la macchina "mostruosa" è stata accesa, anche se poi dal punto di vista di scavi e cantieri siamo ancora, in molte aree della Brianza, allo stadio zero. Le previsioni di tre anni di lavori - sottolineano anche i comitati - sembrano scricchiolare sensibilmente.

«A Macherio - ricordano - c'è una grande retorica sulla questione dei cantieri vicino alla scuola. Ma il famigerato martello pneumatico per la galleria non è ancora stato acceso e non si vede quando inizierà. E' uno dei temi, così come la situazione a Bernate. O a Desio dove stanno scavando a due passi dal pronto soccorso. Subito dietro sono apparsi 300 container che dovrebbero ospitare la cittadella della forza lavoro. La verità è che non si sa ancora in termini di impatto cosa succederà. E quindi la preoccupazione resta alta».

Ed è proprio la mancanza di comunicazione uno dei grandi nodi della manifestazione che si terrà il 4.

«Se Regione Lombardia fa passare il messaggio che un progetto, una volta approvato, non è più materia di comunicazione - sottolineano ancora i promotori - vengono a mancare i criteri stessi della democrazia. E infatti non c'è un politico che su questa vicenda ci stia mettendo la faccia. Il 4 ottobre ha proprio il senso di riportare in primo piano questo punto. Pedemontana è un bene per il territorio? In realtà Regione Lombardia non ha mai fatto una vera analisi di costi (arrivati a quota complessiva di quasi 5 miliardi di euro, nda) e benefici. E su questo siamo fuori tempo massimo». ■

Noi, incuriositi, avevamo allora scritto agli altri Comuni interessati per sapere se fossero stati avvisati. E la gran parte non ne sapeva nulla. Ora hanno individuato tre siti che possono accogliere le terre. Dicono che la soglia di diossina è talmente bassa da poterle considerare terre di smaltimento normali». I comitati, riassumendo il documento firmato, tornano a ribadire che le priorità della Brianza sarebbero altre. Stop a Pedemontana, stop al consumo dei territori - anche pregiati - della Brianza. Investimenti su metropolitane e treni (con la riattivazione della Seregno - Carnate ad esempio) e il potenziamento delle tangenziali esistenti, oltre alla congestionata Milano - Meda. ■

LA TRATTATIVA Presentate le novità nell'assemblea pubblica di mercoledì sera

Intanto Vimercate va al tavolo e porta a casa 1,3 milioni in opere

■ Via i camion da Oreno e alcune modifiche ai progetti originali. Compreso quello che riguarda il maxi svincolo di Velasca e gli accessi alle tangenziali. Con un solo "se". Alcuni degli interventi sono già appaltati, ma altri sono stati rinviati ad una seconda fare che - essendo quella legata alla realizzazione della variante D-Breve - non è ancora chiaro se e quando vedranno l'avvio dei lavori. Forse tra anni.

E' un po' questo il sunto e il frutto delle contrattazioni tra il Comune di Vimercate e Pedemontana Lombarda Spa. Il tavolo si era aperto nei mesi scorsi, ma ancora prima dell'estate di decisioni definitive nemmeno l'ombra. Palazzo Trotti non aveva nascosto un certo ottimismo, almeno per quanto riguardava le proprie richieste. Che, infatti, sono state parzialmente accettate.

Di questo si è parlato mercoledì sera all'assemblea pubblica indetta dal Comune per illustrare ai cittadini impatto, tempi e tutte le informazioni sulle modifiche richieste. Il cantiere di Velasca, che riguarda la tratta C della maxi autostrada, era quello che preoccupava maggiormente. Non fosse altro che per le dimensioni. Su questo versante, il sindaco Francesco Cereda ha annunciato - ed è forse il risultato più vistoso - l'accoglimento da parte di Apl di buona parte delle modifiche proposte. Seppur non tutte.

Il nuovo disegno dovrebbe prevedere un intervento più "leggero" e rampe d'accesso mi-



L'assemblea pubblica si è svolta all'auditorium

gliorate. Meno volumi nel tratto che riguarda l'area della tangenzialina di Arcore all'altezza della Bergamina con un minore impatto sulle abitazioni.

Tra le richieste c'era anche quella di collegare direttamente Pedemontana alla Tangenziale Est, in modo da evitare il riversamento del traffico alla fine della tratta C sulla viabilità cittadina. Il progetto riveduto e corretto prevede almeno le connessioni per quanto riguarda la direzione Milano, mentre per Lecco tutto è rinviato alla cosiddetta seconda fase. La pillola resta amara, ma il Comune è riuscito a spuntare per Velasca tutta un'altra serie di interventi per un valore di ulteriori 1,3 milioni di euro che vanno ad aggiungersi ai circa 4 già stimati in compensazioni e che riguarderanno proprio la frazione.

Qui sarà realizzata una ciclabile, nuove aree sport e il re-

Ridotto e snellito il maxi svincolo di Velasca, mentre Oreno sarà esclusa dal passaggio dei camion

styling dei giardini di via De Amicis, oltre alla riqualificazione di piazza Giordano Bruno. Tutti interventi - va detto - che per Pedemontana rappresentano "briciole" sia in termini di bilancio sia di spesa specifica, dal momento che sono realizzati da un gigante mondiale delle co-

struzioni qual è WeBuild.

Ultima, ma non ultima, tutta la questione dei trasporti terra che riguarda Oreno. Qui società e Comune hanno concordato una "tregua" definitiva con l'esclusione della frazione dal va e vieni dei mezzi pesanti. Un danno apocalittico per lo storico gioiello vimercatese. Pedemontana ha accettato di utilizzare la tangenzialina di Arcore (sotto forma di pista di cantiere) al posto che la viabilità del borgo. Le stime ipotizzavano il passaggio di 150 camion al giorno per un totale di 55mila mezzi all'anno. Uno sforzo che Oreno non avrebbe potuto sopportare senza uscirne devastata.

Che non siano miracoli e che la situazione resti seria lo ha ammesso anche lo stesso sindaco Cereda. Che tuttavia si è dichiarato almeno soddisfatto dell'esito del tavolo di contrattazione. ■

NEL MIRINO La ex Impregilo - Salini è uno dei colossi mondiali delle costruzioni

WeBuild, il "grosso nodo" del progetto Dai ponti "sbullonati" al porto di Genova



La protesta avvenuta a Bernate

■ E poi c'è WeBuild. I comitati promotori lo definiscono semplicemente "un grosso nodo". Grosso di sicuro, dal momento che la società (ex Impregilo Salini) è una delle più grandi realtà in materia di costruzioni in tutto il mondo.

Basta un'occhiata su google per scoprire cantieri per dighe in Africa, ponti avveniristici e molto altro ancora. All'orizzonte c'è anche il ponte sullo Stretto che collegherà Calabria e Sicilia. Progetto che vede nel ministro alle Infrastrutture Mat-

teo Salvini uno dei principali - se non l'unico - sponsor. Però c'è un però. Che sfogliando tra le pagine digitali emergono anche i problemi, «Da un lato - spiegano - è la più potente azienda di costruzioni nel mondo. Dall'altro presenta però importanti criticità. Basti pensare al ponte sul Danubio o agli interventi al porto di Genova o a Reggio Calabria».

La vicenda del ponte Braila, in Romania, era stata portata alla luce dalla trasmissione Report ancora a inizio anno. Il ter-

zo ponte sospeso dell'Ue - realizzato proprio da WeBuild - aveva iniziato a dare segni di difficoltà già un mese dopo. Era emerso che centinaia di bulloni dei parapetti non erano stati avvitati. Che, per un ponte, non è un segnale incoraggiante. Anche a Genova. Oltre ai cassoni incrinati della diga foranea al porto, è notizia di pochi giorni fa che la diga stessa è stata realizzata su un fondale non in grado di reggerla. La questione, in realtà, si è trasformata in un vero affare per la società che è stata finanziata con altri 300 milioni di euro per porre rimedio alla questione. Soldi che vanno ad aggiungersi al maxi appalto appena siglato con Rfi: 1,6 miliardi per la nuova linea dell'alta velocità in Calabria. ■