



IN EDICOLA

Brianza 2020:
tra sette giorni
l'inserto gratuito
per i lettori

CONVEGNO

La sostenibilità:
l'unica rivoluzione
gentile che ci resta
■ a pagina 39



PEDEMONTANA

Il mistero della D-Breve
Il sindaco controcorrente
e la marcia contro l'autostrada
■ alle pagine 14 - 16 e 17

Brock Notes

Brianza in Movimento
in scena il Circo
degli Ingorghi Eterni

di **Marco Pirola**
m.pirola@ilcittadinomb.it

Se mai vi trovaste a raccontare una barzelletta in Brianza, vi consiglierei di scegliere quella sulla mobilità locale. Qui la comicità è involontaria ma irresistibile. Da decenni, il traffico brianzolo si conferma il perfetto cocktail di caos, ingorghi epici e soluzioni "innovative" degne di un episodio di Fantozzi. In Brianza, l'auto resta ancora la regina indiscussa, anche se spostarsi diventa un'impresa epica da "Mission Impossible". E non parliamo dei parcheggi: se non hai la pazienza di un monaco tibetano, lascia perdere. Tra strisce blu che cambiano colore come camaleonti e parchimetri che funzionano a singhiozzo, l'arte di trovare un posto auto è una skill rara e preziosa. E il trasporto pubblico? Ah, qui la faccenda si fa davvero divertente. Autobus che sembrano usciti da un museo, orari che fanno ridere i pendolari e corse saltate con la stessa frequenza con cui si prende il caffè. Chi si azzarda a lasciare la macchina per prendere il bus, deve avere il cuore forte e tanta pazienza. E non dimentichiamo le "soluzioni" delle Amministrazioni locali, che si susseguono come episodi di una serie tv che non smette mai di stupire. Tra rotonde che sembrano labirinti e sensi unici che trasformano ogni viaggio in un'avventura senza fine, la Brianza offre uno spettacolo da non perdere... peccato che i protagonisti siamo noi, costretti a rimanere bloccati nel traffico.

Insomma, la mobilità in Brianza è la barzelletta più lunga mai raccontata, un classico che si ripete ogni mattina e ogni sera, tra clacson, sospiri e smadonnate varie. E la morale? Se volete ridere a crepapelle, venite in Brianza... ma portatevi una scorta di pazienza e, magari, qualche barzelletta nuova per far passare il tempo.

CONCOREZZO Il Consiglio di Stato ha rigettato la richiesta di sospensione della bonifica

Asfalti Brianza: via la monnezza Il Tribunale respinge il ricorso

All'interno dell'area chiusa nel 2020 montagne di rifiuti ■ a pagina 31



Il caso era esploso a causa dei miasmi insopportabili sprigionati dall'interno dell'azienda

VIMERCATE Le iscrizioni dei bimbi al servizio

Furto alla farmacia: spariti i soldi mensa

■ a pagina 19

USMATE Ennesimo incidente del lavoro

Braccio stritolato Operaio in ospedale

■ Luciano Genovese a pagina 34

PATTINAGGIO

CORNATE D'ADDA

Mondiali Argentina
Un salto di...Gioia

■ a pagina 35



SPECIALE PEDEMONTANA

IL CASO Mentre il documento ministeriale sembra impossibile da trovare, c'è chi annuncia che l'opera non si farà



Il mistero della D-Breve: la tratta che "ritratta"?

di **Simona Calvi**

■ La tratta che "ritratta"? Una domanda che a questo punto non è più inopportuna. Visto il susseguirsi di silenzi, misteri, attese, imbarazzi e dichiarazioni dalle implicazioni esplosive buttate sui social con nonchalance. Ma andiamo con ordine e partiamo dalla fine.

Alcuni giorni fa il sindaco di Aicurzio Matteo Baraggia in un gruppo facebook scrive: «Il "sogno" si sta concretizzando! La proposta che ho manifestato dal lontano 2004 e che ho portato sul tavolo dirigenziale della società Autostrada Pedemontana Lombarda, e' stata presa in considerazione. Sono certo che la tratta D-Breve non verrà realizzata». E qui la prima sorpresa. Una boutade? Il sospetto è legittimo, tanto più che Baraggia ha lasciato la Lega

L'ultima tratta di Pedemontana è una modifica del percorso originario che prevede, dopo l'arrivo ad Usmate - Velate, una curva verso Sud in direzione Agrate toccando i Comuni di Bellusco, Bernareggio, Burago, Caponago, Cambiago, Carnate, Cavenago, Ornago, Sulbiate e Vimercate

per abbracciare Patto per il nord, formazione che nei corridoi di Palazzo Lombardia non è ancora arrivata. Poi però, il primo cittadino, rincara la dose e offre dettagli ulteriori: «La tratta C - scrive - si collegherà alla A51 e verrà utilizzata l'autostrada A51 per l'innesto in A4». Nella sua proposta «si raccomanda il prolungamento della Est almeno fino a Cernusco Lombardone, eliminando il tappo termi-

nale, così come la sistemazione del centro abitato di Vimercate attraversato dal 1990 dall'autostrada A51». Il quadro sembra fantascientifico, ma ha un pregio, quello di offrire un'alternativa ad un fatto invece noto e, diciamo, inequivocabile: ossia che il parere sulla valutazione di impatto ambientale relativa alla D-Breve licenziato dai tecnici del ministero dell'Ambiente lo scorso aprile è a

tutt'oggi materia di speculazioni. Nessuna certezza, nessuna pubblicazione ufficiale, nessun testo, nessuna indicazione sulle eventuali - e quasi certe - prescrizioni che conterrebbe il documento. Come un rotolo del Mar Morto, ma molto più difficile da scovare e forse pure da interpretare.

Inevitabile, allora, rivolgersi alla fonte. Dall'ufficio stampa di Pedemontana, interpellato esplicitamente sulla questione, arriva però un diniego ufficiale e un dichiarazione altrettanto granitica: «Per quanto riguarda la D-Breve - fa sapere - è ancora aperta la Conferenza dei servizi. Il progetto è in attesa di approvazione da parte di Cipess e Cal. Il progetto dell'opera resta quello già comunicato». E l'opera prevede, fino a prova contraria, una tratta ridotta di circa 13 chilometri che da Usmate

Pedemontana: «Il progetto è in attesa di approvazione da parte di Cipess e Cal. Resta quello già comunicato

-Velate correrebbe in parallelo alla tangenziale Est fino ad Agrate Brianza dove si connetterebbe con le autostrade. Secondo i piani di Pedemontana, la tratta sarebbe dovuta entrare in funzione entro la fine del 2031, ma viste le lungaggini e con ogni probabilità anche le eventuali azioni legali che potrebbero scaturire da un via libera definitivo, potrebbe risultare ottimistica. ■

MEZZAGO Scambi di accuse al vetriolo tra la sinistra che ha partecipato al corteo e il primo cittadino Rivabeni che la accusa di propaganda

Il sindaco controcorrente: «Un'opera necessaria, le proteste politiche»

■ «I Pedemontana no non mi troveranno mai in piazza. I Pedemontana "ni", nel senso di andare a trattare per via istituzionale, mi troverebbero tra i primi seduti al tavolo. Diversamente è tutta propaganda perchè sappiamo bene che queste proteste non avranno alcuna utilità se non politica. La vera politica si fa ai tavoli e Regione Lombardia ai tavoli si è sempre seduta. Magari in ritardo, ma si è sempre seduta».

E' la voce fuori dal coro in un territorio - il vimerchiese - che sabato con 15 amministrazioni in testa, si è dato appuntamento a Monza per la marcia contro Pedemontana. Massimiliano Rivabeni, sindaco di centrodestra dell'ex feudo rosso, non

benedice l'opera, ma sulla D-Breve ha adottato una posizione pragmatica: «Ai tempi finii sui giornali - ha detto in consiglio comunale - perché mi scagliai contro la D-Lunga, andando contro tutte le evidenze politiche. Oggi si dimentica che la D-Breve è necessaria, che la Pedemontana da qualche parte deve arrivare e le auto da qualche parte devono andare. Inoltre - ha precisato - la D-Breve consumerà il 30 per cento in meno di territorio rispetto alla D-Lunga. E' un'opera imprescindibile». E che la vicenda continui a giocare un ruolo anche politico è dimostrato dallo scontro diretto in aula con l'ex sindaco (oggi consigliere di opposizione e presidente del Parco

Massimiliano Rivabeni è uno dei pochi sindaci del centrodestra nel territorio del vimerchiese. Nella foto insieme a Giorgio Monti, sindaco uscente con cui ha avuto un forte diverbio in aula



Adda nord) Giorgio Monti, accusato in buona sostanza da Rivabeni di non avere fatto la battaglia e di avere sposato in passato posizioni di-

verse. Accusa che Monti ha definito oltre che falsa anche lesiva della propria persona, tanto da abbandonare l'aula per protesta dopo che lo stesso sindaco gli aveva tolto la parola perché scaduti i tempi dell'intervento. «Oggi si dimentica - ha rinfocolato Rivabeni - chi senza tutto questo trambusto si mosse quando i territori erano quelli della D-Lunga. Oggi abbiamo tutto questo movimento appoggiato da istituzioni, le stesse che al tavolo della provincia che cercava una direzione unica per trattare con Regione, poi per orientamento politico fecero interrompere le interlocuzioni per andare a fare politica sul campo. Erano tutte di sinistra». ■

IL CORTEO Oltre un migliaio di persone hanno partecipato sabato scorso alla mobilitazione contro l'autostrada

La Brianza sfilava contro Pedemontana «È solo un incubo che toglie il sonno»

Le stime sono come al solito ballerine. C'è chi dice un migliaio e chi due. Quel che è certo è che sabato scorso, per le vie di Monza, erano in tanti. Non tutti, va detto, rispetto almeno alle 150 sigle che hanno sottoscritto il documento redatto dalle associazioni promotrici del corteo che si è snodato per le vie del capoluogo. Ad unire i partecipanti, però, un solo messaggio: stop a Pedemontana. L'iniziativa,

promossa dai comitati Suolo libero, No Pedemontana, Comitato per la difesa del territorio e No tratta D-Breve, ha incassato anche i patrocini di quindici amministrazioni tutte del vimercalese che hanno sfilato, nelle persone di sindaci e assessori, in capo al corteo: Agrate Brianza, Bellusco, Bernareggio, Burago Molgora, Busnago, Cambiago, Carnate, Cavenago Brianza, Cornate d'Adda, Lesmo, Ornago,

Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate e Vimercate. A fare gli onori di casa c'erano gli amministratori monzesi Arianna Bettin, Egidio Riva Marco Lamperti e Carlo Abbà.

La lunga marcia contro l'autostrada è cominciata nel pomeriggio dai giardini della stazione di via Arosio per procedere poi verso il cuore della città. Bandiere, cartelli, anche una coppia di artisti sui trampoli che, rullando i tamburi,

hanno aperto il corteo con un cartello con la scritta "Fermiamo Pedemontana". Tutto davanti agli attoniti sguardi dei "passeggianti" del sabato nel salotto buono monzese che, probabilmente, pensavano ad una nuova manifestazione per Gaza. Per inciso, alla scoperta che si trattava di una protesta contro Pedemontana, qualche passante ha esclamato: "Questa manifestazione sì che serve a qualco-

sa". Pazienza. Il corteo è proseguito poi per via Manzoni, fino all'incrocio con via Zucchi e Mantegazza, per poi confluire in piazza Trento e Trieste, dove la manifestazione - ordinata e pacifica - ha fatto una breve tappa poco dopo il liceo Zucchi per poi proseguire lungo via degli Zavattari e risalire verso la stazione dove si sono svolti alcuni degli interventi previsti. All'appello come si diceva hanno aderito



DA ARCORE A LISSONE, DA DESIO, MEDA E CESANO, TUTTI PER DIRE NO

I CITTADINI Le voci di chi ha visto il proprio quartiere letteralmente ribaltato dall'arrivo del tracciato. Aree verdi e boschi che spariscono nel nulla per fare posto a sterrate, recinzioni e mezzi pesanti

Quando l'autostrada è sotto casa Le testimonianze dei residenti

Ci sono anche i racconti di chi, oggi, aprendo le finestre si scontra con una realtà che non è più quella che conosceva. Una Brianza che non è più la Brianza nota. Quella di casa. E' la voce dei cittadini che hanno deciso di unirsi alla marcia contro Pedemontana. Voci che peraltro sono anche quelle degli stessi comitati, nati per lo più proprio da cittadini che hanno deciso di lasciar perdere le polemiche sui social e rimboccarsi concretamente le maniche

Come Elena Segantini, residente a Santa Margherita, a Lissone: «Quando è stato abbattuto il boschetto tra Lissone e Santa Margherita - racconta - sono stata male per giorni, ho provato rabbia, tristezza, malessere. Il paesaggio è stato trasformato, strade prima poco battute ora sono per-



corse da camion, siamo solo all'inizio e già stiamo vivendo grandi disagi. Non vogliamo lasciare in eredità ai nostri figli altro cemento». Un messaggio cui fa eco, dall'altra parte della Brianza, quello di Tatiana Piazzini e Chiara

Castelletti di Bernate, frazione di Arcore, la prima ad avere visto le ruspe in azione abbattere decine di alberi per fare spazio ai cantieri: «Abbiamo sempre frequentato il bosco della nostra zona - spiegano - era un angolo di pace ricco

di biodiversità, riscoperto da tanti altri durante la pandemia. Non possiamo fare finta di nulla, non vogliamo che, con gli alberi, abbattano anche la nostra capacità di dire no». E l'attenzione alla fauna che i cantieri stanno mettendo in crisi è stata ribadita anche da Giorgio Riva, presidente di Enpa Monza: «Quest'opera inutile sta distruggendo l'habitat di migliaia di animali - ha spiegato durante il corteo cui ha partecipato sotto l'egida dell'Ente protezione animali - Stiamo registrando decine di arrivi di animali selvatici feriti. Sono in pericolo tantissime specie autoctone della Brianza». E anche se il cantiere non interesserà direttamente Monza, molti sono i comitati di quartiere del capoluogo che hanno deciso di unirsi alla lotta. Come il Comitato

Sant'Albino, nella zona est della città a ridosso delle principali arterie di collegamento con Milano: «L'autostrada Pedemontana è devastante sul piano ambientale - ha detto Paola Sacconi del comitato - e non migliorerà le condizioni del traffico, prosciuga risorse per altri interventi che potrebbero essere più utili. Chiediamo



Non vogliamo lasciare ai nostri figli altro cemento in eredità

per questo al sindaco di Monza, in quanto capoluogo di provincia, di fare il possibile per bloccare il progetto». Il sindaco, Paolo Pilotto, in verità non c'era. E nemmeno il suo vice Egidio Longoni. C'erano però gli assessori all'Urbanistica, Commercio e Parco. All'appello hanno risposto anche i giovani dei Friday's for Future di Monza e Vimercate. La manifestazione si è chiusa con la lettura di tutte le realtà che hanno aderito. ■



numerosi comitati e realtà da tutto il territorio brianzolo, dai comitati di quartiere monzesi ad associazioni culturali e per i diritti brianzole, non è mancata qualche bandiera di partito e anche i vessilli della Palestina. Numerosi i giovanissimi che hanno preso parte all'iniziativa, così come famiglie con bambini e anche qualche amico a

quattro zampe. L'obiettivo della manifestazione, come sottolineato a più riprese sia prima dell'evento sia durante, è stato quello non solo di ribadire la contrarietà all'opera, ma anche di chiedere apertamente uno stop definitivo. Non soltanto alla D-Breve (che è il tratto che interesserà il vimercate da Usmate - Velate scendendo

verso Agrate e che si trova ancora in fase di istruttoria al ministero dell'Ambiente) ma anche le tratte i cui cantieri sono stati avviati. Rivedendo integralmente il progetto - possibilmente cancellandolo - e destinando i 5 miliardi di euro stimati (52 milioni per chilometro, come ha sottolineato la Corte dei Conti, anche se Pedemontana precisa che si tratta di un project financing con concorso di operatori privati e non di uno stanziamento complessivo di fondi pubblici, ndr) al potenziamento dell'esistente e alla creazione di infrastrutture alternative come le linee metropolitane e la famosa "cura del ferro" di oramai antica memoria. Con la possibilità, vista l'entità del capitale a disposizione, di potenziare la tangenziale Est e mettere mano alla martoriata Milano - Meda. ■

Il controprogetto: destinare i 5 miliardi di euro stimati per la realizzazione dell'opera (52 milioni per chilometro) alle reti del trasporto pubblico e al potenziamento di quanto già esistente

I SINDACI Hanno aperto il corteo

Opera vecchia Servono metro, linee ferroviarie e mobilità green

Quindici le amministrazioni (tutte del Vimercatese e tutte di centrosinistra) che hanno appoggiato ufficialmente la manifestazione. Assente illustre Desio

■ Fasce tricolori e in apertura di corteo. Le amministrazioni del vimercate hanno aderito in massa alla manifestazione contro Pedemontana.

Quindici in tutto quelle che hanno patrocinato l'evento. Tutte governate dal centrosinistra. Tra queste naturalmente Vimercate che, proprio nelle scorse settimane, aveva chiuso le trattative in corso con Apl Spa per ottenere una revisione dell'intervento che interesserà il territorio comunale. Non cosa da poco, visto che sul piatto c'era il maxi svincolo di Velasca. La vittoria, va detto, è piccola cosa rispetto all'entità dell'intervento, ma - come ha sottolineato a suo tempo il sindaco Francesco Cereda - si è ottenuta oltre ad una revisione delle dimensioni dell'opera, con allontanamento dalle aree edificate - anche un collegamento diretto (per la direzione verso Milano) con la tangenziale, prima inesistente. L'ideale, ovviamente, sarebbe una revisione totale, con la cancellazione dell'intervento tout - court ed è per questo motivo che il primo cittadino era presente sabato al corteo e ha parlato di un «bel segnale di partecipazione grazie ai comitati», aggiungendo poi che «Pede-

montana è figlia di una visione di sviluppo che Regione Lombardia porta avanti da decenni, ma che non è più attuale. Ora bisogna fare investimenti su trasporto pubblico, su metropolitana e potenziare le linee ferroviarie». Al suo fianco l'omologo di Agrate, Simone Sironi. Agrate, con l'avvento della D-Breve, si è vista infatti arrivare addosso

una vera doccia scozzese: «Partecipare oggi - ha spiegato - è un onore. Pedemontana è un progetto assurdo, sta distruggendo quello che abbiamo tutelato per decenni come il parco agricolo Nordest. Le alternative ci sono, siamo vicini ai cittadini e continuiamo a lottare insieme». E della tutela del Pane - che verrebbe attraversato longitudi-

nalmente da Pedemontana - hanno parlato anche Daniel Siccardi, sindaco di Ornago e Rosella Maggiolini di Carnate: «La nostra speranza - ha detto quest'ultima - è che sia possibile ancora intervenire. Per questo siamo qui». E per quanto esista un Ptcp provinciale che parla di tutela del suolo, per la Provincia di Monza e Brianza, l'unica delegazione MB presente era quella di Brianza Rete Comune. «Questa autostrada - ha commentato Francesco Facciuto, consigliere provinciale e comunale a Concorezzo per La Rondine - è una violenza contro il territorio. Gli ecosistemi sono già fragili, sarà un danno e un debito ingente che cadrà sulle spalle delle prossime generazioni. Pedemontana non risponde ai bisogni di mobilità del territorio».

Alla conta dei municipi presenti, mancava Desio, rappresentata però dalla consigliera Iaia Piumatti di Desio Rete Comune: «Da oltre quindi ci anni - ha spiegato - sono attivista No Pedemontana. Spiace che il Comune di Desio (attualmente di centrosinistra, ndr) non abbia dato il patrocinio alla manifestazione. Occorre insistere insieme per fermare la realizzazione della autostrada, per noi è possibile». ■



LE RICHIESTE DEL CORTEO

Se lo stop a Pedemontana è la richiesta prioritaria, il problema del post - annullamento è già stato affrontato dai comitati promotori dell'iniziativa. E le richieste avanzate sono chiare e sempre le stesse. Investimenti sull'esistente e potenziamento delle infrastrutture che non impattino sul territorio come un'autostrada. In prima fila ci sono i progetti per le linee metropolitane, da quella di Monza alla metrotramvia che da Cologno dovrebbe arrivare a Vimercate e che - se tutto va bene - dovrebbe vedere un prossimo incontro con i Comuni interessati entro la fine dell'anno. Qui a mancare sono anzitutto i soldi. E poi c'è la "cura del ferro", con la riattivazione di linee sospese come la Carnate - Seregno su cui Regione Lombardia si era dichiarata possibilista, in attesa del parere di Rfi. Infine la tangenziale Est che peraltro corre in parallelo al tracciato della D-Breve. Con i soldi risparmiati di Pedemontana potrebbe essere potenziata e perfino allargata. Ultima ma non ultima la Milano - Meda, praticamente un calvario quotidiano per migliaia di pendolari. ■

