



SPECIALE PEDEMONTANA
La D-Breve? Pronta al via
Tempi ridotti per il responso
definitivo sulla variante

■ Simona Calvi alle pagine 14 e 15



AGRATE
Il gelso centenario
riconosciuto nell'elenco
degli alberi monumentali

■ a pagina 31

Brock Notes

Luca Faraone,
colpevole di essere
un calabrese...

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

C'è chi finisce nelle intercettazioni perché combina qualcosa. E chi ci finisce perché ha uno zio e degli amici troppo espansivi al telefono. Luca Faraone da Carate appartiene alla seconda categoria. In una recente inchiesta di giudiziaria, un signore con parentele ingombranti avrebbe "suggerito" ai suoi di votare per lui nelle elezioni amministrative di Carate di qualche anno fa. Novantatre (93) preferenze. A metterci il carico di briscola oltre ai "conoscenti" pure lo zio. Peccato che lo "sponsorizzato" non sapesse nemmeno di avere tanto tifo organizzato. Lui non è indagato, lo zio nemmeno, unico difetto che tutti e due arrivano dalle parti della Sila. Luca Faraone, giovane consigliere caratese, di Fratelli d'Italia, è l'opposto del cliché da sottoscala mafioso: studia i dossier, va ai consigli comunali, non mena le mani e, dicono, paga pure il caffè a turno. Il suo unico vero difetto? Essere un "terrone calabrese" come l'altro zio più famoso, Pietrogino (morto nel 2016). Cosa che, in Brianza basta a far partire la scomunica preventiva. A dire la verità ha anche un difetto che colpisce i più giovani: piace fare le foto sui Social (all'interno ampia documentazione in merito...). Chi conosce Luca Faraone lo descrive come un ragazzo serio, ambizioso e con una certa dose di ironia. Certo, il fatto che qualche "chiacchierato" amico abbia avuto la brillante idea di invocare il voto per lui non è un assist ideale. Ma da qui a trasformarlo in un romanzo criminale ce ne passa. Se bastasse una parentela per sporcarsi la fedina politica, mezza Italia dovrebbe ricorrere all'anagrafe protetta. "Sono calabrese e nessuno crederà alla mia innocenza". In un'epoca in cui molti politici faticano a trovare qualcuno disposto a salutarli, avere uno zio (vivo) che ti vota con troppa convinzione dovrebbe essere considerato, se non un vanto, almeno una rarità etnografica.

USMATE - VELATE Il club di serie A si è rivolto alla Finanza per un credito da 36mila euro

Nuova Usmate Asd altra tegola: Denunciata in Gdf dall'Udinese

La novità arriva dopo le dichiarazioni esplosive dell'ex portiere ■ Luciano Genovese a pagina 33



L'Asd Nuova Usmate e l'Udinese avevano siglato una partnership per il settore femminile

CARNATE Maxi pattugliamento giovedì sera
Stazione: è allarme
Arrivano i carabinieri

■ a pagina 34

BERNAREGGIO Chieste le sue dimissioni
Post su Pamela
Bufera sull'assessore

■ a pagina 35

CAMBIO ORA SOLARE

Tra **sabato 25**
e **domenica 26**
gli orologi verranno
spostati indietro di un'ora,



dalle **3:00** alle **2:00**

LA NOVITÀ Attesi a breve gli ultimi passaggi procedurali verso il via libera al tratto modificato dell'autostrada che

D-Breve: la tratta che non "ritratta" Il responso: «Questione di settimane»

di **Simona Calvi**

■ La tratta non "ritratta". Con buona pace del sindaco di Aicurzio che la scorsa settimana annunciava che il progetto si sarebbe fermato. La D-Breve, con ogni probabilità, si farà. E a darne, ancora fra le righe, la conferma, è lo stesso direttore generale di Autostrada Pedemontana Spa, Sabato Fusco.

L'ultima puntata nell'annosa vicenda della variante che all'altezza di Usmate - Velate virerà verso sud arrivando fino ad Agrate per poi congiungersi con le autostrade era il parere tecnico sulla valutazione di impatto ambientale arrivato lo scorso aprile. Parere positivo, seppure era trapelato - con delle prescrizioni.

A mancare nell'iter la chiusura della conferenza dei servizi e subito dopo il via libera da parte del Cipess, il comitato interministeriale per la programmazione economica. Ma sembra che i

tempi, infine, siano maturi. «Sappiamo che è imminente - spiega con tutte le cautele del caso il dg Fusco - Per D-Breve la questione più complessa era quella relativa alla compatibilità ambientale. Gli elementi sono stati forniti tutti e a breve, tempo probabilmente qualche settimana, dovremmo

ricevere notizie». E a giudicare dal cauto ottimismo, pare di capire che l'iter possa infine arrivare a conclusione.

Come si diceva, il parere della commissione ministeriale era condizionato ad alcune prescrizioni e su questo versante il documento - emerge oggi - avrebbe

sostanzialmente acquisito le richieste avanzate da Regione Lombardia e dalla stessa provincia di Monza e Brianza. Le richieste riguardavano più fronti. Circa un centinaio quelle elaborate due anni fa da Regione Lombardia che riguardavano prevalentemente alcuni svincoli, l'impat-

BIASSONO Edoardo Rixi ha visitato il cantiere, in particolare la galleria e il deposito terre



Tour del viceministro sui cantieri: «Infrastruttura strategica»

■ Si è svolto a Biassono martedì scorso il sopralluogo tecnico del viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi sui cantieri della galleria di Pedemontana. Presenti all'incontro anche l'assessore regionale Claudia Maria Terzi, l'ad di Cal, Gianantonio Airoldi e i rappresentanti di Apl, WeBuild e Impresa Pizzarotti. Le aree visitate quelle del deposito terre, la futura galleria Biassono 2, lunga 630 metri e realizzata tra diaframmi in calcestruzzo armato, attualmente in fase di scavo, e la trincea 09, il tratto a cielo aperto

da 100 metri con due paratie e tiranti. «Pedemontana - ha detto Rixi - è un'infrastruttura strategica che collega territori, imprese e persone. Oggi abbiamo verificato sul campo l'avanzamento dei lavori: dalle gallerie alle viabilità temporanee, dagli interventi di mitigazione ambientale concordati con gli enti locali al rispetto del cronoprogramma. Il completamento della Pedemontana è un investimento concreto per la crescita economica e la sostenibilità dei trasporti». ■

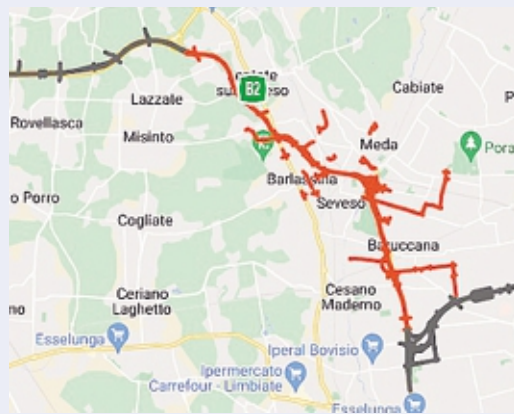
Sappiamo che la chiusura è imminente. Tra qualche probabilmente dovremmo avere notizie in merito

IL NODO PEDAGGI

Sconti pendolari sotto condizione: per ora solo a chi la usa 10 giorni su 30

■ Gli sconti? Condizionati. Per il momento l'unica agevolazione certa sarà quella del 20 per cento in meno, ma soltanto per chi utilizzerà Pedemontana per almeno dieci giorni al mese. La notizia che molti pendolari attendevano - specialmente i "forzati" della Milano - Meda - non è ancora da sospiro di sollievo. Nonostante le rac-

I pendolari della Mi - Meda avevano chiesto l'esenzione dal pedaggio



colte firme e gli appelli, al momento attuale l'unica "concessione" è questa. Sarà il futuro della stessa autostrada a dire se si potranno fare altre valutazioni. E' l'ultima parola e arriva

dai vertici di Apl Spa. «Non è facile tarare forme di agevolazione perché devono essere compatibili con gli impegni relativi al debito. - spiega il direttore generale di Apl Sabato Fusco -



arriverà fino ad Agrate

to ambientale della tratta (in particolare per la presenza del Parco agricolo nord est) e alcune carenze progettuali, mentre decisamente più sostanziose quelle auspiccate dai comuni della provincia brianzola. Su quest'ultimo versante, infatti, si erano avviati in concomitanza con l'apertura della conferenza dei servizi - e la presentazione delle osservazioni da parte dei comuni coinvolti - una serie di incontri tra le parti per ricomporre le posizioni che si erano tenuti proprio in provincia. Da una parte Apl e dall'altra i comuni. Le proposte avanzate da Pedemontana quelle di mitigare l'impatto complessivo della variante attraverso una riconfigurazione del tracciato, dall'altra le richieste dei rappresentanti del territorio di ridurre da tre a due le corsie di marcia, aumentare la parte della D-Breve in galleria, proprio per diminuire l'impatto sul Pane, e rivedere alcuni dei principali svincoli, come quello tra Bellusco e Vimercate. Con la pubblicazione del documento sarà infine possibile valutare quali prescrizioni il ministero ha deciso di richiedere. Che la battaglia si prepari però a proseguire è uno dei pochi elementi certi. ■

Per D-Breve la questione più complessa era quella relativa alla compatibilità ambientale per la presenza del Pane

Se Pedemontana avrà il successo che ci aspettiamo, siamo pronti a mettere sul piatto altri vantaggi per gli utenti, così come del resto prevede la stessa concessione. Per quanto riguarda la Milano - Meda - conclude il dg - compatibilmente con i conti, valuteremo certamente altre forme di agevolazione. Quel che posso dire è che Regione Lombardia sta prendendo molto seriamente le richieste che arrivano dal territorio. Se però oggi dicessimo che possiamo applicare degli sconti ulteriori - conclude - racconteremmo delle favole. La speranza è che la risposta in termini di traffico ci consenta di farlo». ■

I CONTI Il dg di Pedemontana Sabato Fusco sull'annosa questione dei finanziamenti

«Fondi pubblici, ma solo in parte, L'opera si pagherà con i pedaggi»

■ Soldi, soldi, soldi. Tanti. Per alcuni, troppi. Quasi cinque miliardi di euro, centesimo più centesimo meno. E' la cifra complessiva del progetto Pedemontana e da tempo è al centro di polemiche feroci, ma non solo. Anche di una relazione della Corte dei conti sulle partecipate di Regione Lombardia che nei mesi scorsi aveva messo in evidenza i profili debitori di queste ultime, calcolando per la sola Pedemontana un costo di 52 milioni di euro per chilometro. A fronte della recente marcia a Monza contro la sua realizzazione (che ha visto 15 amministrazioni comunali del vimercalese in apertura di corteo) e all'accusa di gravare sui conti pubblici, Pedemontana ha deciso di fare delle precisazioni: «La nostra opera - spiega oggi, il direttore generale di Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, Sabato Fusco - si finanzia con i proventi dei pedaggi. Buona parte di questi riguardano quello che incasseremo nei trent'anni di durata della concessione. L'altro canale - aggiunge - è invece quello della defiscalizzazione per circa 800 milioni di euro che proseguirà per la durata della concessione e scadrà nel 2061». Il grosso del finanziamento, spiega il dg, arriva tramite project financing finanziati dai prestiti degli istituti di credito. Sette in tutto.

In pratica i finanziamenti attualmente usciti dalle casse pubbliche direttamente sarebbero quelli degli 1,7 miliardi di euro da Cassa depositi e prestiti, i 550 milioni di euro provenienti da Bei, la banca europea per gli investimen-

ti per la realizzazione delle tratte B2 e C (ma non D-Breve) e un prestito di Regione Lombardia e Serravalle «che - rimarca - abbiamo preso a tassi di interesse di mercato o avremmo contravvenuto alla legislazione europea». Ed è la presenza della Regione il tallone d'Achille delle critiche. Pedemontana è, infatti, una società per azioni con capitale sociale di circa 650 milioni di euro partecipata da Milano Serravalle - Milano Tangenziali (al 68%), Equiter (20%), Banca Infrastrutture Innovazione Sviluppo (Intesa San Paolo al 6%) e Ubi Banca (5%). A sua volta Mila-

«Il grosso del finanziamento arriva tramite project financing finanziati dai prestiti bancari»



Sabato Fusco direttore generale di Autostrada Pedemontana Lombarda Spa

LE PREVISIONI La critica sul destino da cattedrale nel deserto della super strada

I flussi di traffico sufficienti al bisogno Le stime: «Le hanno fatte le banche»

■ «La capacità di generare oneri si fonda sugli studi del traffico, che vengono aggiornati continuamente, così come previsto dal rapporto concessorio con Cal (Concessioni autostradali lombarde, società del gruppo Anas che si occupa delle procedure di affidamento, realizzazione e gestione della rete autostradale regionale, nda)». Sabato Fusco, direttore generale di Apl difende l'utilità dell'opera anche sotto il profilo dei futuri incassi. Negli scorsi mesi, le associazioni ambientaliste impegnate sul territo-

rio per chiedere un ripensamento totale sull'opera avevano sottolineato come i flussi previsti all'epoca della progettazione si siano dimezzati e siano destinati ad un brusco dietrofront nell'arco di dieci anni. Un'opinione che naturalmente non è condivisa dalla direzione di Pedemontana: «I risultati del traffico sono in linea con le previsioni fatte - ribatte - e per il tipo di infrastruttura che stiamo realizzando. Come è noto ne abbiamo una parte già realizzata che sarà completata dal tratto brianzolo. E che quindi porterà

più traffico». A sancire secondo Pedemontana una situazione potenzialmente positiva non sarebbero gli studi però della stessa Apl, ma quelli eseguiti dagli istituti di credito che hanno concesso i prestiti: «Noi siamo andati sul mercato con il nostro progetto - conclude il dg - ma le banche hanno commissionato poi dei loro studi indipendenti e hanno appurato che l'iniziativa era sostenibile. Sono loro la nostra cartina di tornasole perché, in caso contrario, evidentemente non avrebbero rilasciato i prestiti». ■

no - Serravalle è controllata al 100 per cento da Ferrovie Nord Milano che, a sua volta, ha come azionista di riferimento Regione Lombardia per il 57,57 per cento. Da qui il problema dei fondi pubblici.

Detto questo, l'obiettivo dichiarato di Pedemontana è quello di stare in piedi tramite gli incassi. Un'impresa non da poco, considerato che i bilanci, come sottolineato proprio nella relazione della magistratura contabile, confermano che a fronte di 46 milioni di euro di entrate provenienti dai pedaggi, permangono un indebitamento di 1,1 miliardi di euro e perdite di esercizio per 1,7 milioni nel 2024 (cifra che va ad aggiungersi ai 97,9 milioni dal 2020 al 2023).

La riuscita del progetto, dunque, risiede nella capacità della maxi autostrada di produrre utili capaci di coprire i costi e restituire i prestiti. E secondo Pedemontana questo sarebbe possibile. Facendo quattro conti l'impresa è senza dubbio impegnativa: a fronte di 5 miliardi di costi e contando come introiti soltanto i pedaggi (per 30 anni, durata della concessione) gli incassi dovrebbero toccare quota 450mila euro (decimali esclusi) al giorno. E' lo stesso direttore Fusco a sottolineare come trent'anni, per un'opera di questo impatto, non siano in realtà molti per ottenere questo risultato.

E questo spiegherebbe a cascata, sottolinea sempre il dg, i costi delle tariffe applicate: «Il pedaggio - ammette - non è sicuramente basso, anche se ci sono esempi di autostrade anche più onerose. Questo perché dobbiamo costruire un'autostrada dal nulla, non c'è possibilità di ammortizzare intervenendo su una rete già esistente. E quindi dobbiamo spalmare le spese interamente sulla durata della concessione, che è un tempo relativamente breve. La tariffa è stata comunque individuata anche in base alla capacità dell'utente di Pedemontana di calcolare il valore del tempo risparmiato. Pagare da 0,16 a 0,18 euro, a seconda delle tratte, è sicuramente un valore più basso dell'alternativa di utilizzare la viabilità normale. Cosa che si sta verificando anche in altre situazioni analoghe come la Padova - Venezia».

Per sapere se Parigi varrà la sua messa toccherà attendere la fine dei cantieri e l'inaugurazione delle tratte, stimata per la maggior parte dei lavori in almeno tre anni. ■