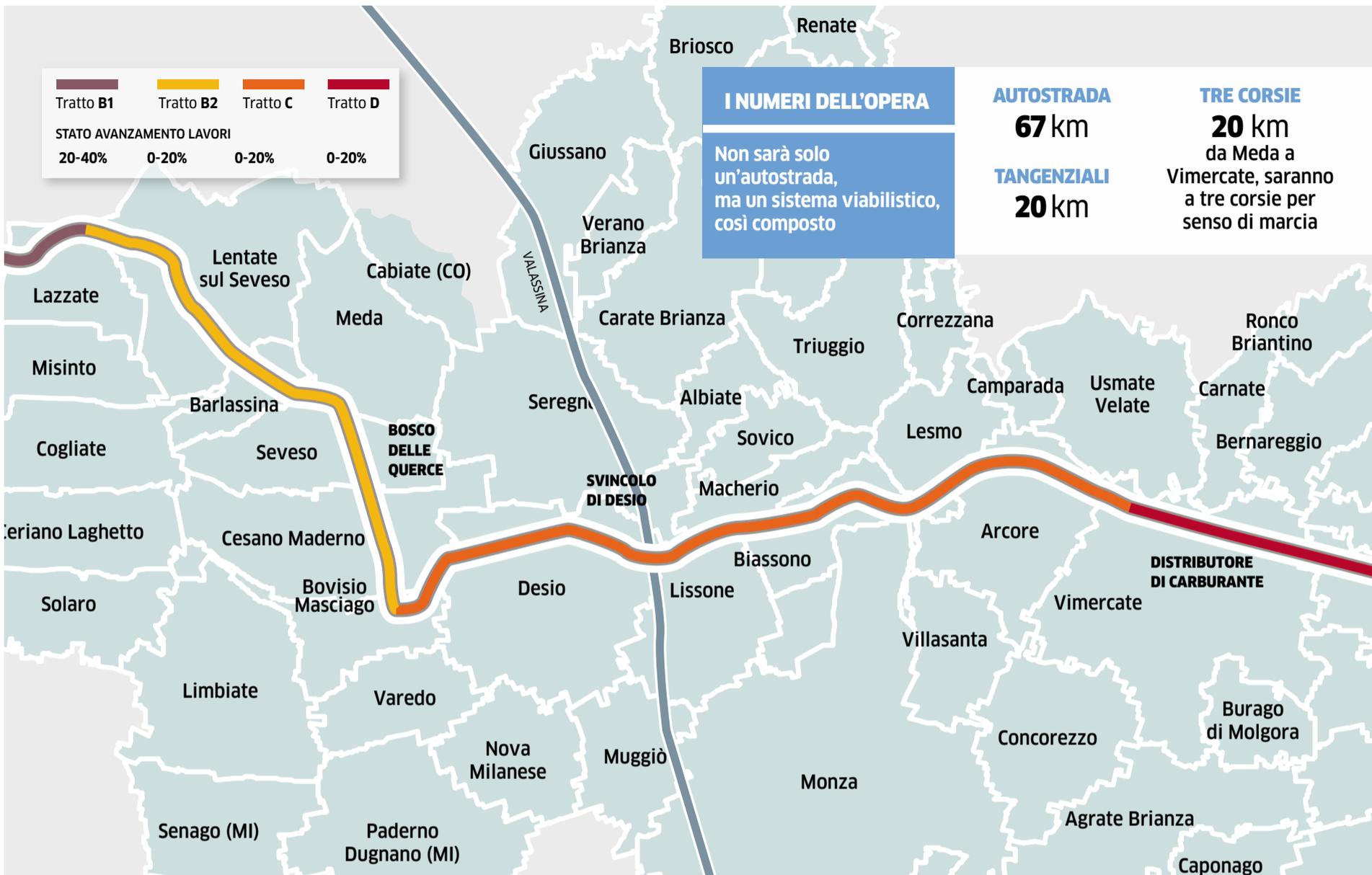


GRANDI OPERE Roma sblocca il piano finanziario, Corbetta (5 Stelle) insorge: «Siamo sempre stati contrari».



PEDEMONTANA

Il Ministero stanZIA 400 milioni di euro

di Paola Farina

Il Ministero dei Trasporti ha dato il via libera al "secondo atto aggiuntivo" al piano economico finanziario di Pedemontana e ha stanziato 400 milioni di euro per l'opera. Un provvedimento che riporta l'attenzione sul progetto dell'autostrada che dovrà collegare gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio, passando anche da Vimercate. Le prime tratte sono state realizzate.

Lo stato di fatto

La tratta B2, da Lentate a Cesano, è bloccata a Lentate sul Seveso. La tratta C, da Cesano a Vimercate, non è ancora stata realizzata: il progetto negli anni ha preso diverse forme e i tempi di realizzazione non sono definiti.

Le ultime novità di tipo finanziario e burocratico annunciate in settimana hanno fatto reagire il senatore brianzolo dei 5 Stelle Gianmarco Corbetta che ha diffuso una lunga nota di critica, anche nei confronti dei suoi referenti nazionali. «Il Movimento 5 Stelle è

sempre stato contrario alla realizzazione di Pedemontana lombarda, dimostrando l'inutilità e la dannosità di un'opera che devasta il territorio. Era doveroso da parte del nuovo governo fermarsi e fare una valutazione del persistente interesse pubblico alla prosecuzione dell'opera, così come richiesto dalla Corte dei conti pochi mesi fa».

«Il nuovo governo - continua - doveva fare un'operazione verità sullo stato di quest'opera, a partire dalla gravissime inadempienze alla concessione da parte di Autostrada Pedemontana Lombarda s.p.a., che giustificavano ampiamente il ritiro della concessione e la conseguente possibilità di far tornare l'opera in mano pubblica. Il MS5 al Governo - conclude Corbetta - doveva confrontarsi con i propri portavoce del territorio e aprire un confronto serrato con il Pd. C'erano i presupposti per trovare una posizione comune. Ora non resta che sperare che la Regione a guida leghista non riesca a trovare i finanziatori privati per proseguire quest'opera folle».



Il Comitato

Secondo il comitato No Pedemontana, il finanziamento del governo "è una mezza bufala": «Non si tratta di nuovi finanziamenti ma di un vecchio stanziamento, ovvero 380 milioni di defiscalizzazione.

Nell'inserto sulla storia di Monza (al centro del giornale) il progetto del 1996

È l'ennesimo tentativo di dare l'idea che su questa mezza opera morta qualcosa si muova. Ma non è così» sostiene il comitato.

«Noi continuiamo a dire no a Pedemontana, senza se e senza ma - dice il referente Davide Biggi - È un'autostrada inutile che porterà solo ulteriore consumo di suolo e inquinamento».

Il comitato è critico anche verso il piano di bonifica dei terreni, annunciato dopo le analisi di caratterizzazione sul livello di diossina nelle aree già interessate dagli effetti della nube tossica sprigionata durante l'incidente dell'Incisa ed ora destinate ad essere rivotate per la realizzazione dell'autostrada. La bonifica non riguarda Desio: il terreno analizzato in città, nella zona definita industriale, quella del tracciato dell'autostrada, è risultato sotto i limiti di presenza di diossine, fissati a 100 nanogrammi di PM10, ben superiori ai limiti stabiliti per la zona residenziale, 10 nanogrammi. ■

Il Comitato del no: «È una mezza bufala»

VIABILITÀ LOCALE

70 km

TRAFFICO

80 mila
mezzi previsti
nella Brianza
centrale



IL PUNTO

1

L'attuale opera collega l'autostrada Milano-Como-Varese a Lentate sul Seveso

2

Il progetto originario prevede di collegare Malpensa a Orio al Serio

3

I problemi Costi, impatto ambientale e ponte sull'Adda

4

La diossina La tratta in territorio di Cesano, se realizzata, sconvolgerebbe l'area del Bosco delle Querce dove è sepolta la diossina

LE REAZIONI Dubbi diffusi su costi e impatto ambientale

I sindaci: sono oltre dieci anni che non s'è sentito più nessuno

Vorremmo capire che vogliono fare

■ Dal Governo e dalla Regione tutto tace: le novità relative a Pedemontana non riguardano il vimercate. Gli amministratori locali, del resto, appaiono piuttosto scettici sul possibile arrivo di notizie fresche in tempi brevi: in pochi sembrano credere che la tratta D, da Vimercate a Brembate, possa di fatto partire. «Il percorso - commenta il sindaco di Vimercate **Francesco Sartini** - mi pare lacunoso e incerto sia per quanto riguarda l'equilibrio economico sia sotto l'aspetto della sostenibilità ambientale. Non abbiamo avuto alcuna comunicazione formale su un eventuale avanzamento del progetto. Credo che i tempi saranno ancora lunghi».

«Negli ultimi tre anni se si esclude un incontro con l'allora presidente di Pedemontana Antonio Di Pietro, i Comuni della tratta non sono stati coinvolti: dopo decenni dalla definizione del tracciato è necessario valutare altre alternative come la realizzazione di un collegamento tra Arcore e Villasanta e lo svincolo di Vimercate sud. La Bananina». Inoltre, potrebbe proseguire in direzione Bergamo: «La tratta D chiuderebbe Vimercate con un anello percorso da mezzi pesanti. Il piano che prevede la costruzione di un nuovo ponte sull'Adda sarebbe, oltretutto, molto oneroso». Il risul-



Francesco Sartini Roberto Invernizzi



Andrea Esposito Matteo Baraggia

tato finale, ipotizza, rischierebbe di ricalcare quello di Brebemi e Teem, quasi deserte a causa degli elevati costi dei pedaggi. «Da quando l'opera è stata pensata è cambiato il mondo. Ora non vedo nessun buon motivo per completarla».

Roberto Invernizzi, ex presidente della Provincia e presidente del Consiglio comunale di Bellusco, è tra i più disincantati: «Nel vimercate - molti sono convinti che nessun vivente oggi viaggerà mai sulla tratta D. I sindaci non vengono convocati da anni così come il comitato

di vigilanza: al di là di qualche carteggio fatto da Strabag non vediamo nessuno da un decennio e gli ultimi atti formali sono gli avvisi di esproprio, rimasti lettera morta». Il tracciato e le aree di rispetto rimangono, comunque, nei Piani di governo del territorio. «Vorremmo capire che intenzioni ha chi dovrebbe realizzare l'autostrada e come il progetto inciderebbe sulla viabilità». Ogni variante, ricorda, dovrebbe comunque ripassare dal Cipe.

«Lo sblocco delle risorse - constata il primo cittadino di Bernareggio **Andrea Esposito** - riguarda solo la B2. Nessuno, finora, ha parlato della C e tanto meno della D» che al suo Comune non donerebbe benefici. «L'autostrada - chiarisce - sventrerebbe molti campi e come unica compensazione porterebbe solo la realizzazione di un collegamento esterno che eviterebbe il passaggio del traffico in paese».

«Il territorio - afferma il sindaco di Aicurzio **Matteo Baraggia** - chiede risposte che, invece, non arrivano. Io sono per il completamento di Pedemontana, ma vorremmo sapere cosa pensa il Governo e se ci sono le risorse per terminarla. Il 6 dicembre, in una assemblea pubblica dedicata ai trasporti e al nuovo sistema di tariffazione, parleremo anche di questo». ■ **M.Bonal.**