

MONZA

TESORETTO
INUTILIZZATA BUONA PARTE
DEI 13 MILIONI SUI 55 TOTALI
STANZIATI PER IL PARCO

COMMISSARIAMENTO
LA REGIONE FARÀ GESTIRE
GLI APPALTI DIRETTAMENTE
A INFRASTRUTTURE LOMBARDE

Caso Parco, è scontro fra sindaci

Scanagatti: con Allevi il consorzio ha appaltato solo 5 progetti su 19

di MARCO GALVANI

-MONZA-

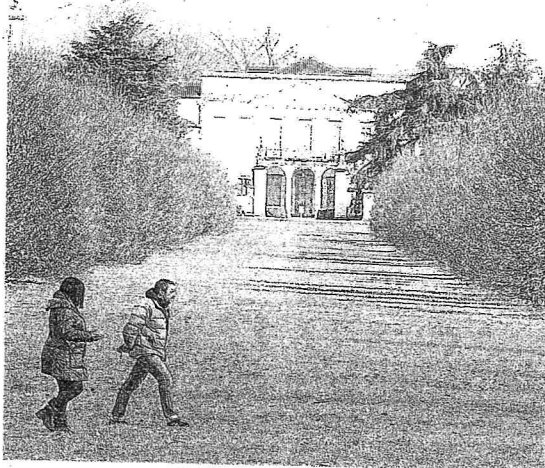
LA GUERRA del Consorzio non è finita. Anzi. E non si combatte solo su questioni burocratiche. Diventa anche tema politico. Di scontro fra l'attuale sindaco di Monza nonché presidente del Consorzio Villa Reale e Parco, Dario Allevi, e il suo predecessore, Roberto Scanagatti. Un botta e risposta ognuno a difendere il proprio operato. Prospettive differenti con un comune punto di partenza: la delibera con cui la Giunta regionale ha, di fatto, commissaria-

L'EREDITÀ LASCIATA

Quattro interventi su cinque erano già stati progettati e il quinto è l'affidamento al Politecnico degli atti per il bando del Masterplan

to il Consorzio che, in oltre un anno, non è stato capace di spendere i 13 milioni (prima tranche sulla somma complessiva di 55 milioni) messi a disposizione da Regione Lombardia.

PROVVEDIMENTO che farebbe entrare in scena Infrastrutture lombarde (il braccio operativo di Regione) per gli appalti più importanti che necessitano di bandi europei. Almeno per ora visto che a partire dall'anno prossimo sarà Aria, la nuova centrale unica regionale, a gestire anche le attività di Infrastrutture. E ai puntini messi dal sindaco Allevi sulla reale situazione del Consorzio, l'ex Scanagatti risponde facendo la spunta (e le pulci) alla memoria



POLEMICA Botta e risposta tra il sindaco e presidente del consorzio Dario Allevi e il suo predecessore Roberto Scanagatti (in foto)

difensiva del suo successore. Per «rammentare ciò che non vorrei fosse stato dimenticato». E, prendendo a riferimento la tabella del programma di interventi prioritari previsti nella cosiddetta Fase 1 del mega piano di riqualificazione del complesso Parco e Villa, Scanagatti ricorda che «i progetti inferiori a 350mila euro sono 19. Quindi mancano almeno altri 14 interventi per un totale di circa 3,3 milioni rispetto ai 5 progetti appaltati dal Consorzio da maggio a oggi». Oltretutto, «di quei 5 interventi, quattro erano già stati interamente progettati dalla precedente amministrazione. Il quinto è l'affidamento al Politecnico degli atti per il bando del Masterplan». E anco-

ra, «Allevi ricorda che la struttura del Consorzio è snella e non può provvedere a svolgere la funzione di stazione appaltante». Ma l'ex sindaco non ci sta: «In meno di due anni la struttura è stata letteralmente decimata di competenze, sei persone (delle quali due con i titoli per svolgere la funzione di responsabili del procedimento) sono state perse e almeno due pensionamenti non sono stati reintegrati». Capitolo a parte merita anche la questione Parco Valle del Lambro che l'atto integrativo all'accordo di programma appena deciso dalla Giunta regionale vorrebbe coinvolgere per progettare e realizzare i principali interventi del verde: «Il Consorzio, con la precedente amministrazio-



L'AFFONDO POLITICO

Il prestigio di una città si rafforza anche in ragione della capacità di dimostrare autonomia e autorevolezza nei confronti degli altri

ne, si è occupato direttamente di questo aspetto e il servizio di manutenzione del verde è stato appaltato dalla struttura del Consorzio per un importo superiore a 700mila euro - rimarca Scanagatti -. Quindi per un valore soprasoglia rispetto ai 350mila euro di cui parla Allevi». Un appalto deciso in autonomia. Ed è proprio questo il nocciolo della questione: «Il prestigio di una città si rafforza anche in ragione della capacità di dimostrare autonomia e autorevolezza nei confronti degli altri soggetti istituzionali - la stoccata di Scanagatti -. Ma la delibera regionale del 12 febbraio scorso va esattamente nel senso opposto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INSIEME Sindaci e prefetta

PREFETTURA

In Provincia il saluto alla Vilasi

di BARBARA APICELLA

-MONZA-

IL PRESIDENTE della Provincia e i sindaci ringraziano la prefetta di Monza e Brianza per il lavoro svolto. Parole di gratitudine verso Giovanna Vilasi, che, dopo sette anni di servizio a Monza, a fine mese lascerà l'incarico.

«SONO tanti i momenti che abbiamo condiviso e che ci hanno aiutato a conoscerci reciprocamente imparando a lavorare insieme al servizio dei cittadini - commenta il presidente Roberto Invernizzi -. Sono contento che la nostra Brianza sia l'ultima tappa della sua lunga carriera professionale, perché mi auguro possa portare con sé il ricordo di una terra che custodisce, con orgoglio e fierezza, le sue tradizioni, la sua storia e la sua cultura».

Invernizzi ha affermato che i brianzoli solo all'apparenza sembrano chiusi, ma riescono a dimostrare la grande generosità e attenzione verso il prossimo.

RICORDANDO il grande lavoro che in questi anni la prefetta di Monza ha svolto sui temi caldi dell'immigrazione e dell'ospitalità, oltre ai grandi eventi istituzionali come la visita di Papa Francesco.

«La ringrazio per avere ridato risalto alle celebrazioni istituzionali - conclude il presidente della Provincia -. Coinvolgendo i giovani e contribuendo a diffondere quel senso di appartenenza ad una comunità che deve riconoscersi in valori positivi».

IL CASO

CORRIDOIO FERROVIARIO INTERNAZIONALE
LA MILANO-CHIASSO RIENTRA NEL CORRIDOIO
ROTTERDAM-ZURIGA-GENOVA PER RAGGIUNGERE
IL MEDITERRANEO DALLA SVIZZERA

«Treni bomba sotto Monza»: l'allarme dei

La Tav merci fa paura. Il portavoce Giampietro Mosca: «In transito convogli sempre

di MARTINO AGOSTONI

- MONZA -

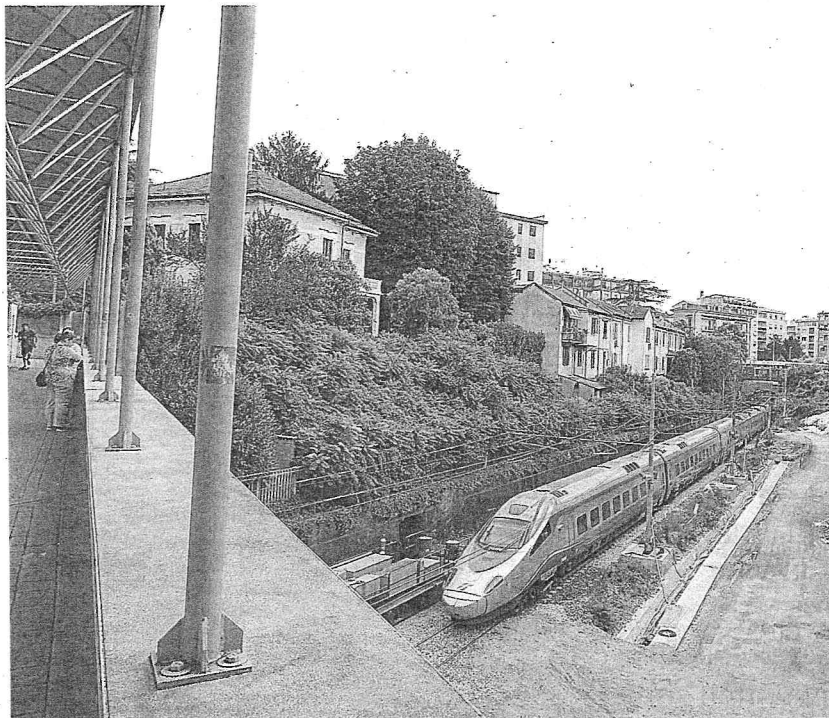
«CHIEDIAMO ATTENZIONE come per la Tav Torino-Lione. Perché è già partita la Tav merci di Monza e non manca molto tempo perché dalla nostra città, ma anche da Milano e da tutto il territorio circostante densamente abitato, passino centinaia di «treni bomba». Non siamo cittadini di serie B rispetto a quelli della Val di Susa ed è urgente intervenire per la sicurezza e qualità della vita di migliaia di persone». Cresce l'allarme attorno alla Milano-Chiasso, la linea ferroviaria che

NON SIAMO DI SERIE B

Si parla tanto della Val di Susa È urgente intervenire per la nostra sicurezza e la qualità della vita di migliaia di persone

nel tratto monzese taglia in trincea il quartiere San Biagio, si immette nella galleria realizzata nel 1857 sotto il centro che arriva alla stazione e quindi prosegue verso Sesto e Milano, dove dal 2016 sono stati avviati una serie di interventi di potenziamento in vista del progressivo aumento dei transiti di convogli merci in arrivo dalla Svizzera. La Milano-Chiasso rientra nel corridoio ferroviario internazionale Rotterdam-Zurigo-Genova ed è il percorso usato per raggiungere il Mediterraneo dalla Svizzera che da anni sta predisponendo, con investimenti miliardari come per i nuovi tunnel del Gottardo e del Ceresio

sio Lugano-Como, una nuova superlinea su ferro dedicata alle merci che dal 2020 potrà entrare a regime con il transito continuo, anche ogni 10 minuti, di maxiconvogli da 2000 tonnellate l'uno e 800 metri di lunghezza diretti al porto di Genova. Treni che, entrati in Italia, passeranno sulle attuali linee ferroviarie e quindi anche in tratti urbani, come quello monzese della Milano-Chiasso, densamente abitati. Dal 2016, dal completamento dei lavori con cui Rfi ha adeguato la galleria urbana che porta in stazione in previsione dell'aumento dei convogli merci, c'è già stata una crescita dei transiti di treni soprattutto in orari notturni ed è nato nei quartieri vicini alla ferrovia di San Biagio e San Rocco il «Comitato Antirumore No Tav in Monza» per denunciare i disagi e il rumore continuo ma soprattutto «per i gravi problemi di sicurezza che portano - spiega Giampietro Mosca, medico residente a San Biagio, ex assessore e oggi portavoce del comitato -. Oltre alle questioni legate al rumore notturno in interi quartieri con treni merci lunghissimi che già oggi passano in particolare tra le 4 e le 7 di mattina, ci sono quelle della sicurezza: questi convogli trasportano di tutto, anche materiali pericolosi e sostanze chimiche, e basta ricordare cos'è accaduto a Viareggio o in altri incidenti per capire i rischi che ci sono a far-



INTERI QUARTIERI IN PERICOLO

Non si dorme più dalle 4 alle 7 Ma non c'è solo il rumore questi treni trasportano di tutto anche materiali pericolosi e sostanze chimiche

li passare in aree densamente abitate come Monza. Da tempo chiediamo di sapere quali sono le misure di sicurezza che Rfi ha predisposto per la linea merci che passa davanti alle nostre case, ma non abbiamo mai avuto risposte».

E LA PREOCCUPAZIONE cresce giorno-dopo giorno con l'aumento dei treni merci in transito. Al primo potenziamento della linea Milano-Chiasso avvenuto dopo il 2016 è seguita nelle scorse settimane una seconda crescita del traffico dovuta alla dismissione da parte di Rfi della linea Seregno-Carnate che ha deviato su Monza i treni diretti a Bergamo. Ma la vera paura è in vista del 2020, quando gli svizzeri avranno completato il nuovo tunnel del Ceresio e saranno pronti a dirigere verso Genova i loro maxiconvogli merci.

«QUELLO CHE CI PREOC-

CUPA di più è l'impostazione che è stata data in Italia al potenziamento di queste linee merci - dice Mosca - Se in Svizzera hanno realizzato con miliardi di investimenti gallerie e linee nuove per deviare i treni dai centri abitati, in Italia si sta invece intervenendo sulle vecchie linee ferroviarie che passano dalle città e sono usate anche dai treni passeggeri. Diventano linee ad uso misto per treni normali o ora anche per maxiconvogli da 2000 tonnellate, ma basta pensare alla situazione di Monza per capire che è una follia: faranno passare questi treni «bomba» in quartieri con migliaia di residenti e poi da una galleria in mattoni del 1857 sotto il centro storico che ha una curva stretta che entra nella stazione passeggeri».

LE RICHIESTE del comitato No Tav merci di Monza sono nell'immediato che i treni merci nell'area urbana non superino i 30 o 50 chilometri orari, mentre in prospettiva che siano dirottati su altre linee esterne alle città. Per il futuro della Milano-Chiasso propongono il progetto della cosiddetta Gronda Est, «una nuova linea dedicata ai merci che da Seregno devia verso Treviglio, Melzo, Pavia e quindi Genova, evitando tutta l'area milanese. Per la Tav in Val di Susa, dove ci sono

UNA GRONDA EST COSTEREBBE MENO

Treni normali e superconvogli sulla stessa linea: è una follia Chiediamo la riduzione della velocità e in prospettiva dirottare i treni fuori realizzando una nuova Gronda

alleggi e piccoli centri abitati, c'è un clamore tale per cui il governo stesso rischia di cadere - commenta Mosca - mentre per la nostra Tav merci che mette a rischio un territorio densamente abitato con centinaia di migliaia di persone, non si dice nulla. E in più rispetto alla galleria nelle montagne della Val di Susa, qui si sta parlando di fare un'opera come la Gronda Est molto più semplice, senza gallerie, che costerebbe molto meno».

IL PRIMO OBIETTIVO del comitato è ricevere attenzione da parte delle istituzioni e per il 5 aprile, a San Biagio, stanno organizzando un grande incontro pubblico, con invitati tutti i rappresentanti delle istituzioni locali «perché ci sia una mobilitazione del territorio e ci si faccia sentire verso Rfi - spiega Mosca -. La situazione peggiora continuamente dal 2016 e in vista del 2020 bisogna agire per la nostra sicurezza».

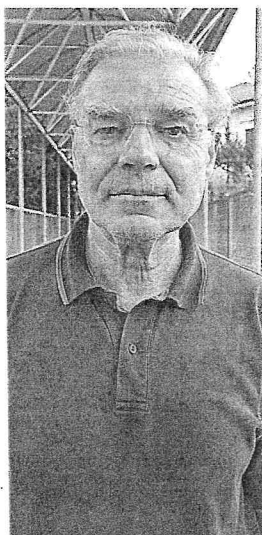
A rischio Sta cedendo

- MONZA -

SONO A RISCHIO crollo i parapetti in mattoni del ponte di via Turati sopra la ferrovia, come sta cedendo la protezione metallica di largo Mazzini all'uscita della galleria che porta in stazione.

È RFI, LA SOCIETÀ operativa della rete ferroviaria italiana, ad aver segnalato l'urgenza di intervenire per evitare il cedimento dei muretti lungo i percorsi pedonali e la loro caduta sui binari sottostanti, una comunicazione inviata a fine 2018 al Comune perché spetta al municipio pagare la manutenzione delle strutture stradali sopra la ferrovia.

MA SPETTA invece a Rfi programmare tutti gli interventi che interessano le linee ferro-



© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SUPERLINEA SU FERRO
LA SVIZZERA DA ANNI STA PREDISPONENDO
CON INVESTIMENTI MILIARDARI
LA TRATTA DEDICATA ALLE MERCI

L'AUMENTO DEI TRANSITI
IL PASSAGGIO DI MAXICONVOGLI CRESCIUTO
DOPO LA DISMISSIONE DELLA SEREGNO-CARNATE
DEVIANDO A MONZA I TRENI DIRETTI DA BERGAMO

LE TRATTE ATTRAVERSANO LA CITTÀ
IN ITALIA SI INTERVIENE SULLE VECCHIE
LINEE FERROVIARIE CHE PASSANO DALLE CITTÀ
E SONO USATE ANCHE DAI TRENI PASSEGGERI

comitati sulla sicurezza

più grandi e pesanti in aree abitate su linee promiscue»

2020

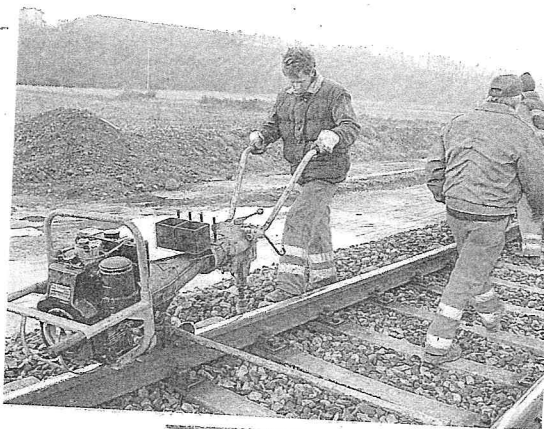
L'anno in cui
la nuova superlinea
dedicata alle merci
potrà entrare a regime
col transito di supertreni
ogni 10 minuti

2.000

Le tonnellate
dei maxi-convogli
lungi 800 metri
che entreranno in Italia
diretti a Genova
sulle attuali linee

1857

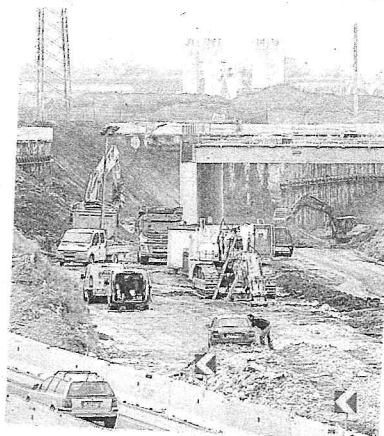
L'anno di costruzione
della galleria
sotto il centro
che arriva alla stazione
e prosegue poi
verso Sesto e Milano



IL CASO
Se in Svizzera
hanno realizzato
con miliardi
di investimenti
gallerie e linee
nuove per deviare
i treni dai centri
abitati in Italia si
sta intervenendo
sulle vecchie linee
ferroviarie che
passano dalle città
usate anche dai
treni passeggeri



RUSPE
Nuovi carotaggi
e un progetto
definitivo
in corso
di validazione
Così Apl
si prepara
a riaprire
i cantieri
fermi
dopo
l'inaugurazione
della tratta B1



Doppio esame per Pedemontana Nuovo progetto e diossina

di MONICA GUZZI

-MONZA-

A CACCIA di diossina sotto la Milano-Meda. Mentre l'iter di validazione del nuovo progetto definitivo per la realizzazione dell'autostrada nelle tratte B2 e C, da Lentate sul Seveso fino a Vimercate passando proprio dalla ex Statale 35, è alle strette finali, Pedemontana ha chiuso anche l'ultima campagna di carotaggi nella zona del disastro Icmesa.

diossina anche in corrispondenza del tracciato della superstrada Milano-Meda. Tale operazione ha permesso di acquisire alcuni campioni del terreno sottostante l'attuale superficie stradale su cui poter effettuare specifiche analisi di laboratorio e valutare, così, l'eventuale concentrazione di diossine. Il timore sul territorio è che l'arrivo delle ruspe dell'autostrada, mettendo in movimento il terreno, possano liberare la diossina seppellita sotto, con gravi rischi per la salute.

Pedemontana fa sapere di avere trasmesso tutti gli atti alla Regione, che «il 31 agosto ha emesso il proprio nullaosta all'esecuzione

ECONOMIE

Stralciata la tratta D
Il definitivo sotto la lente
della società di validazione

delle indagini», cui sono seguite le autorizzazioni della Provincia e del Comune di Seveso per l'esecuzione di un sondaggio in corso Isonzo. «Il 31 gennaio 2019 è stato organizzato un incontro propeedeutico tra Apl e i Comuni interessati dalle indagini per chiarire ogni aspetto esecutivo - continua Apl -. Tutte le indagini sono state svolte nei tempi previsti dall'ordinanza provinciale tra il 5 e l'8 febbraio 2019, e ogni attività è stata costantemente supervisionata da Arpa Lombardia, che ha provveduto a prelevare alcuni controcampioni di terreno per la validazione. I risultati, conclude Apl, saranno poi condivisi con la Regione e con gli enti territorialmente interessati e «consentiranno di redigere il progetto operativo di bonifica del sito (attualmente in fase di predisposizione), che seguirà l'iter di approvazione previsto per legge».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

crollo i parapetti ferroviari

la protezione metallica di largo Mazzini



LAVORI URGENTI I parapetti del ponte di via Turati

viarie, perché durante l'esecuzione dei lavori sarà necessario interrompere temporaneamente il transito dei treni nei tratti interessati dal cantiere così come dovrà essere tolta la corrente alla linea elettrificata.

PER RISPETTARE entrambe le competenze e quindi poter dare avvio ai lavori di manutenzione dei parapetti pericolanti sopra la ferrovia, è stato necessario stipulare un accordo tra Comune di Monza e Rfi per la ripartizione degli interventi spettanti

all'uno e all'altro.

LA SCORSA SETTIMANA l'Amministrazione comunale ha approvato il protocollo d'intesa che stabilisce che il municipio pagherà l'intervento secondo il valore preventivato da Rfi di 45mila euro e metterà a disposizione gli spazi del cavalcavia di via Turati e largo Mazzini per allestire il cantiere, mentre Rete Ferroviaria Italiana fornirà il supporto tecnico per eseguire la messa in sicurezza dei parapetti e incaricherà una propria impresa di manutenzione per realizzarla.

AL VIA LIBERA dell'accordo, segue il versamento da parte del Comune dei 45mila euro per i lavori e, appena ricevuto il pagamento, Rfi avrà trenta giorni di tempo per avviare il cantiere ed eseguire le manutenzioni.

M.Ag.