

Monza Brianza

Dalla provincia

# Gianetti, mobilitazione in Prefettura

Oggi a Monza, e domani si replica sotto la sede della giunta regionale per rinnovare l'attenzione sulla fabbrica

**CERIANO LAGHETTO**  
di **Gabriele Bassani**

**Questa mattina** una delegazione di lavoratori della Gianetti di Ceriano sarà a Monza, sotto la sede della prefettura per chiedere attenzione sul caso della fabbrica di ruote chiusa all'improvviso dallo scorso 3 luglio. Faranno lo stesso domani sotto la sede della giunta regionale della Lombardia, mentre giovedì 9 è attesa la sentenza del Tribunale di Monza, da cui dipenderà in maniera determinante lo sviluppo della vicenda che vede i 152 lavoratori fuori dall'azienda ormai da oltre 2 mesi e in presidio fisso, a turno, giorno e notte, davanti ai cancelli.

**Se il Tribunale di Monza** darà ragione ai sindacati, che hanno denunciato l'azienda per la violazione dell'articolo 28 della dello Statuto dei lavoratori, la procedura di licenziamento verrà di fatto azzerata. Ma se il giudi-



I 152 lavoratori ormai da oltre 2 mesi in presidio fisso, a turno, giorno e notte

ce dovesse ritenere corretto il comportamento dell'azienda, allora resterebbero solo 8 giorni per trovare un accordo (quasi impossibile visto quel che è accaduto nelle ultime settimane) ed evitare l'applicazione della legge sui criteri per i licenziamenti con l'effetto di coinvolgere anche i lavoratori dello stabi-

limento di Carpenedolo (Bs) che dopo l'acquisizione del 2018, costituiscono un'unica azienda, la Gianetti Fad Wheel.

**Una situazione** molto ingarbugliata che sta facendo crescere la tensione, dopo la relativa calma del mese di agosto, interrotta solo dalla visita a sorpresa

dell'amministratore delegato che ha suscitato le reazioni degli operai in presidio. Nei giorni scorsi sono stati respinti alcuni autotreni che avrebbero voluto caricare merce pronta e ferma nei magazzini dallo scorso 3 luglio, mentre sono state fatte entrare le cisterne per lo spurgo delle vasche di depurazione, dopo lo sversamento di schiuma nel torrente.

**Tra oggi e domani**, con le due manifestazioni in programma a Monza e Milano, i lavoratori Gianetti, hanno spiegato di voler restare comunque «di guardia» davanti alla fabbrica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**GUARDIA ALTA**

**In attesa della sentenza del giudice sui licenziamenti prevista per giovedì**

Il consigliere Salvatore Russo torna a chiedere le Forze dell'ordine sui mezzi

# «Metti la mascherina o non sali» Autista del bus minacciato di morte

**MONZA (snr)** Quando lo ha visto salire senza la mascherina, gli ha subito fatto notare che, qualora non l'avesse indossata, avrebbe dovuto fare dietro front e scendere immediatamente dall'autobus. Solo che il giovane, a sentirsi rivolgere tale perentoria richiesta, ha dato in escandescenze, iniziando a insultare l'autista e arrivando pure a minacciarlo di morte.

I fatti si sono verificati lunedì intorno alle 14.30 sulla linea 208 che collega Monza ad Arcore. Il ragazzo stava attendendo l'autobus alla fermata di via Lecco insieme a una

**E' accaduto lunedì nel primo pomeriggio sul pullman della linea 208 in direzione Villasanta. Il giovane ha inveito e insultato il conducente che, sconvolto, ha proseguito con la corsa**

coetanea. Quando il mezzo si è fermato e le porte si sono aperte, ha cercato di salire nonostante non avesse indossato la mascherina.

Il conducente, un 57enne alle dipendenze di Net, se n'è subito accorto, facendoglielo quindi notare. E scatenando subito una reazione contrariata. Ha provato a farlo ragionare, facendogli presente che l'utilizzo di tale dispositivo sui mezzi pubblici è obbligatorio.

Tutto invano. Il ragazzo ha reagito inveendo contro di lui e insultandolo. «Ti ammazzo se mi fai scendere», gli ha anche intimato. Poi, dopo qualche minuto (e dopo aver rotto la catenella di plastica che



A sinistra la catenella che separa l'area del conducente da quella dei passeggeri, rotta dal minorenne, accanto il consigliere della Lega Salvatore Russo

fisiche, sono all'ordine del giorno. Senza arrivare a casi limite, quotidianamente abbiamo a che fare con utenti "difficili" che si rifiutano di mostrare il biglietto o che faticano a osservare le norme anti Covid. Un'istanza che ora il consigliere della Lega Alessandro Corbetta sta portando avanti in Regione.

«E' un tema molto importante - ha ribadito Russo - Anche perché, con questi comportamenti, si rallenta il servizio e si va a disturbare l'autista mentre sta guidando. Un tempo c'era un cartello che faceva notare come fosse vietato parlare al conducente. Ora sono praticamente spariti, purtroppo».

Un episodio, quello che si è verificato lunedì, che non rappresenta altro che la punta dell'iceberg di un fenomeno che pare acuirsi nel tempo. A luglio un altro autista era stato aggredito, sempre sulla linea 208, da un giovane. Il motivo? Gli aveva semplicemente chiesto di abbassare il tono della voce mentre parlava al telefono. Cosa che non aveva fatto. Anzi. Aveva aumentato il volume, facendosi forte del fatto che si trovava in compagnia del suo gruppo di amici subito accorsi a dargli manforte.

«E' indispensabile che a bordo dei mezzi pubblici vi siano le Forze dell'ordine per garantire la sicurezza, non solo dei conducenti, ma anche degli altri passeggeri - ha detto il consigliere comunale della Lega Salvatore Russo (che di professione è anche lui autista e ben conosce i rischi del mestiere) - Lo avevo già detto in Aula e ho intenzione di tornare a chiederlo. Sare un deciso intervento perché le violenze verbali, e talvolta anche quelle

separa l'area del conducente da quella in cui possono stare i passeggeri), si è finalmente deciso a scendere dal pullman, seguito dalla ragazza che era con lui. Sconvolto, l'autista non ha potuto fare altro che proseguire nel servizio.

«Purtroppo anche a me succede spesso di avere a che fare con passeggeri come questi. Ogni corsa è un po' un terno al lotto - ha concluso il consigliere - Speriamo sempre che tutto vada per il meglio, ma spesso non è così».

## «Siamo in balia dei delinquenti»

«Dall'inizio della pandemia i controllori non salgono più E' per la loro sicurezza, ma chi pensa alla nostra?»

**MONZA (snr)** «Non passa giorno che non temiamo per la nostra incolumità. Ogni fermata è un'incognita, non sappiamo mai chi possa salire e cosa possa accadere». A dirlo è uno dei sindacalisti di Net, la società del gruppo Atm che si occupa del trasporto pubblico locale. «Ciò che lunedì è accaduto al collega, succede puntualmente a tutti i conducenti - ha spiegato - E la situazione è ulteriormente peggiorata dall'inizio della pandemia, quando l'azienda ha deciso che non avrebbe più mandato i controllori sugli autobus. Lo hanno fatto per la loro sicurezza, ma chi pensa alla nostra? Ormai siamo in balia dei delin-

quenti, delle bande di ragazzi che hanno capito che ormai nessuno chiede più il biglietto e si comportano in maniera che dire incivile è poco».

Aggressioni, insulti, minacce, raffiche di pugni contro il plexiglass che separa il conducente dai passeggeri. «Arrivano anche a sputarci addosso - ha aggiunto - Abbiamo grossi problemi con queste persone, soprattutto ragazzini, che non pagano il biglietto, che pretendono comunque di salire, magari anche per fare solo una fermata. E di solito salgono in gruppo, senza mascherina o con diversi cani al seguito senza guinzaglio».

Inutile chiedere loro di ri-

spettare le regole. «Non solo non lo fanno, ma si fanno anche beffa di noi, aggredendoci - ha proseguito il sindacalista che ha preferito mantenere l'anonimato - E si disinteressano pure delle telecamere. Quando facciamo loro notare che sul mezzo c'è un circuito di videosorveglianza interna, di solito rispondono ridendo».

### Niente controllori

Ormai da un anno e mezzo sui mezzi di Net i controllori non salgono, almeno a detta del sindacalista. «Chi tra i conducenti può, fa anche da personale di verifica. Ma ormai tutti hanno paura a chiedere il biglietto. La risposta generalmente è: "Fatti i fatti



tuoi, pensa a guidare». Senza contare che in questo modo la corsa rallenta e non di poco».

A Milano Atm una parziale soluzione l'ha trovata. «Fanno stare i controllori alla fermata e controllano i biglietti dei passeggeri prima che salgano. In questo modo il personale non sale a bordo, scongiurando così il rischio di contagi. A Monza però nulla di tutto ciò è stato fatto. E dunque è venuta meno quella figura fondamentale che permette di "scramare", almeno in parte, l'utenza. Il risultato è che ci troviamo sul mezzo violenti e maleducati».

Insomma, per i conducenti, ogni turno di lavoro, ogni corsa, ogni fermata, rappresentano un potenziale rischio. «Non si può lavorare così - ha concluso il sindacalista - Trascorrere 30, anche 40 anni in queste condizioni è pesante. E le cose non fanno che peggiorare. Più passa il tempo, più sembra che la maleducazione dilaghi».

# I giudici del Tribunale di Monza decideranno giovedì sul futuro della Srl che ha in mano la catena di ristoranti La società di Birra&Brace rischia il fallimento

Il socio unico ha presentato due richieste di concordato, ma i magistrati hanno riscontrato «criticità» per quanto riguarda il piano industriale

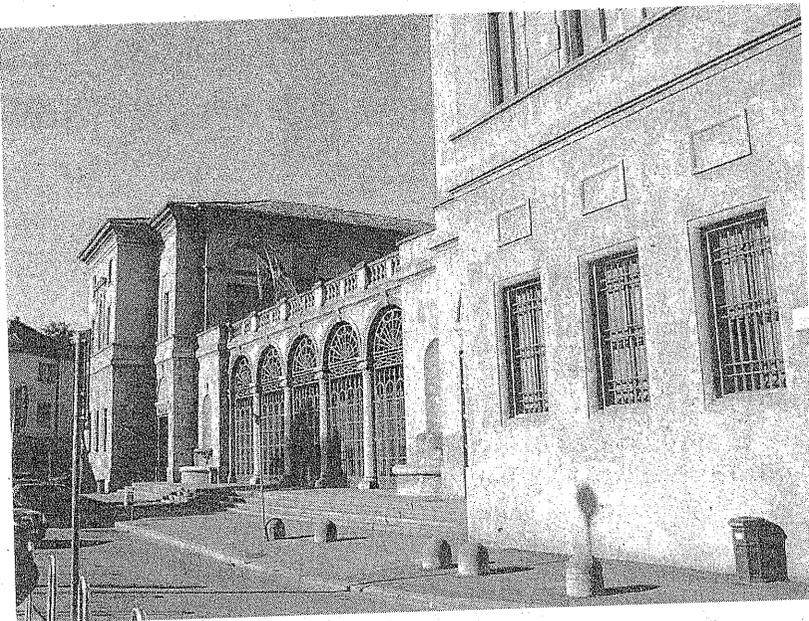
**MONZA** (snn) Aveva tentato il rilancio con la richiesta di concordato preventivo. Ma tra proroghe, rinunce e mancato rispetto delle scadenze, la Giovani srl (con sede legale a Lissonne), proprietaria dei ristoranti Birra&Brace (dislocati in diverse città della Brianza, da Monza a Usmate Velate, passando per Cesano Maderno), ora rischia il fallimento. La decisione è infatti prevista per giovedì, quando i giudici del Tribunale di Monza saranno chiamati a pronunciarsi in merito.

## La prima richiesta

Tutto è iniziato a dicembre del 2020, quando la società si era riservata di presentare una proposta di concordato in bianco. Tempo concesso dal Tribunale per presentare la proposta definitiva 90 giorni, ai quali poi se ne erano aggiunti altri 60 nel momento in cui il Tribunale aveva concesso la proroga chiesta dalla società.

Alla seconda domanda di proroga, presentata ad aprile, era però arrivato il diniego. E dunque il termine entro il quale la Srl avrebbe dovuto depositare la proposta era rimasto il 24 maggio. Termine che però non è stato rispettato.

Diverse le criticità che il Tribunale aveva riscontrato, tanto che alla fine, a luglio di quest'anno, c'è stata la rinuncia alla domanda di concordato con riserva. Contestualmente, però, la società ha depositato una nuova



domanda di concordato piena.

## Il parere del pm sulla seconda domanda di concordato

Una mossa, quest'ultima, che è stata subito oggetto di esame da parte dei magistrati.

All'udienza del 7 luglio il sostituto procuratore si è riservato di esprimersi sulla nuova domanda depositata e sul nuovo piano industriale. «La proposta concordataria non offre

sufficienti prospettive di fattibilità sia per quanto riguarda il programmato pagamento dei creditori e dell'Erario secondo le modalità e nei tempi (eccessivamente dilazionati) indicati, sia nella scelta di finanziarsi mediante una dilazione degli oneri tributari e previdenziali che appare quale segno tangibile dell'irreversibilità della crisi dovuta al grave stato di insolvenza». Da qui il parere contrario alla proposta di concordato

Giovedì il Tribunale di Monza deciderà sul futuro dei ristoranti Birra&Brace

con tanto di richiesta al Tribunale di Monza di dichiarare il «fallimento della società Giovani Srl in liquidazione».

Sotto esame anche i motivi che avevano portato alla rinuncia a depositare la domanda del concordato in bianco. Rinuncia che è «giunta dopo il rilievo di numerose criticità da parte del commissario e del Tribunale sul rispetto degli obblighi informativi e sulla corretta rappresentazione contabile del patrimonio di Giovani Srl». Diverse, come si diceva, le criticità riscontrate già in occasione della prima domanda: un'incertezza sull'ammontare del passivo, alcune poste contabili di segno positivo emerse improvvisamente o comunque accresciute rispetto alle mensilità precedenti, nella situazione patrimoniale al 30 aprile 2021 e relativa a crediti nei confronti di Birra&Brace per la cessione del ramo d'azienda.

E, come poi verrà messo nero su bianco, «il piano presentato con la seconda domanda di concordato ricalca, nei suoi contenuti, le linee del

primo», si legge nel dispositivo.

Sostanzialmente, la Giovani Srl si è detta intenzionata a presentare una domanda di concordato in continuità indiretta che preveda, tra le altre cose, la salvaguardia dei valori occupazionali, nonché la prosecuzione dell'attività imprenditoriale da parte della newco Birra&Brace Srl, partecipata al 100% da Giovani Srl. Ma i giudici hanno ravvisato come, rispetto alla prima domanda, gli elementi di novità fossero ben pochi. «Appare evidente come la rinuncia fosse volta esclusivamente a far apparire nuova la domanda», si legge.

Non solo. Analizzando il piano industriale prodotto dalla società «stupisce il notevole ottimismo dei dati di partenza assunti a fondamento del piano stesso e l'acritico recepimento degli stessi da parte dell'attestatore», hanno aggiunto dal Tribunale.

Un esempio su tutti riguarda le previsioni di fatturato del 2022, «atteso in misura superiore quasi del 100% rispetto al 2021». Previsioni che, sempre secondo i giudici, non terrebbero conto nemmeno del possibile perdurare dell'obbligo del distanziamento a causa dell'emergenza Covid e dunque del limitato afflusso di clienti. Da qui la decisione di dichiarare inammissibile la rinuncia della procedura avviata a fine 2020 e di conseguenza anche la proposta e il piano di rilancio tardivamente depositati. E di fissare per giovedì la decisione sull'istanza di fallimento.

IN PRIMO  
PIANO

Sottoscritto un finanziamento da 1 miliardo e 741 milioni di euro. Il r

## La Pedemontana 1

Previste due tratte: la prima di quasi 13 chilometri da Lentate a Cesano Maderno e la seconda di 20 da Cesano alla Tangenziale Est, a Vimercate

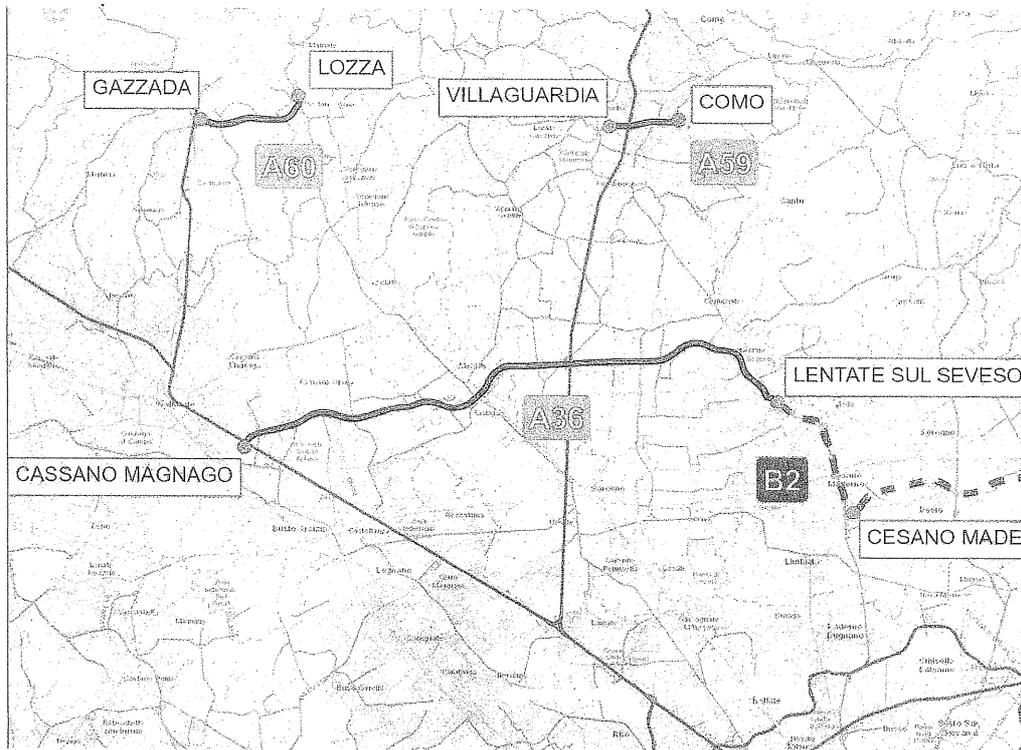
**MILANO** (gg4) Dopo un blocco durato sei anni è ormai tutto pronto per la ripartenza di Pedemontana. L'autostrada che si pone l'obiettivo di mettere in collegamento le province di Varese e Bergamo senza passare dallo snodo di Milano, sarà pronta per la seconda metà del 2025; giusto in tempo per l'avvio delle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026.

Il cantiere dovrebbe aprirsi nel 2022 grazie alla sottoscrizione di un finanziamento di 1 miliardo e 741 milioni di euro arrivati martedì 31 agosto con la chiusura della procedura di gara. Fondi necessari per la realizzazione delle tratte B2 (12,7 chilometri tra Lentate Sul Seveso e Cesano Maderno) e C (20 chilometri da Cesano Maderno fino all'imbocco della tangenziale est a Vimercate).

Ancora nessuna conferma invece sul destino della tratta D da 20 chilometri, quella che dovrebbe condurre fino a Bergamo immettendosi poi nell'A4, che però sembrerebbe essere stata stralciata dal Pirellone così come anche il completamento delle due tangenziali di Varese e Como. Ad occuparsi della costruzione dell'infrastruttura sarà un Raggruppamento Temporaneo d'Imprese tra Webuild, mandataria e le mandanti Impresa Pizzarotti e Astaldi per un importo complessivo del contratto di 1 miliardo 259 milioni.

Un'opera voluta fortemente da Regione Lombardia che, attraverso un lavoro certosino portato avanti spalla a spalla direttamente con i vertici di Pedemontana, ha permesso in extremis di riuscire a raccogliere i fondi necessari per il finanziamento dell'autostrada che si dividono in tre tranches differenti: uno da 963 milioni complessivi per la durata di 10 anni concesso dal consorzio costituito da Banco BPM, Intesa San Paolo, J.P. Morgan, MPS Capital Services, Banca per le Imprese e Unicredit e dai finanziatori istituzionali Banca Europea

I trattini indicano le due tratte che dovrebbero essere realizzate con il nuovo finanziamento dell'opera: si andrebbe da Vimercate a Lentate



degli Investimenti e Cassa Depositi e Prestiti; uno da 678 milioni della durata di 23 anni interamente sottoscritto da Banca Europea degli Investimenti e Cassa di Depositi e Prestiti, col fondamentale supporto della Regione Lombardia in qualità di socio di riferimento; ed infine 100 milioni attraverso linea di firma messi a disposizione da Intesa San Paolo, UniCredit, Banco BPM, MPS Capital Services.

Nel corso dei prossimi mesi quindi, il contraente si dovrà occupare dell'elaborazione del progetto esecutivo delle tratte B2 e C necessario per dare il via alla cantierizzazione dell'opera.

Se dunque ora si guarda verso la fine di questa tritolata opera, è bene però

ripercorrere le tappe sin dalle origini dell'infrastruttura. Le prime tracce di Pedemontana si collocano negli anni '60 quando per la prima volta appare nei piani territoriali la necessità di creare un collegamento tra le province di Varese e Bergamo

evitando di congestionare il traffico su Milano e le sue tangenziali. Un'altra tappa fondamentale è quella del 1982 quando l'Anas inserisce Pedemontana nel Piano decennale della viabilità di grande comunicazione, ma si dovrà attendere poi il

1990 per il decreto interministeriale che sancisce l'assegnazione della concessione alla società Pedemontana.

Dalla concessione alla posa della prima pietra passano però altri vent'anni con il cantiere che viene aperto

ufficialmente nel 2010 per la realizzazione della tratta A da 15 chilometri per il collegamento tra l'A8 Milano-Varese e l'A9 Milano-Como, chiuso poi nel 2013. L'avvio della tratta B1 di 7,5 chilometri invece parte poi nello stesso anno dopo la



Il consigliere regionale Gigi Ponti

Sindaci, amministratori e consiglieri regionali scrivono al Governo

## Il Centrosinistra bocchia l'opera «Potenzialmente devastante»

**MONZA** (gg4) Una lettera a Governo e Regione Lombardia per chiedere di modificare, di concerto con i territori, il progetto di Pedemontana.

È questa la richiesta del Pd sottoscritta da 8 consiglieri regionali (Gigi Ponti, Carlo Borghetti, Carmela Rozza, Matteo Pitoni, Raffaele Straniero, Gianni Girelli, Pietro Bussolati), 22 sindaci, amministratori locali e parlamentari: Egidio Riva, Roberto Scanagatti, Monica Buzzini, Massimiliano Chiolo, Pietro Cicardi, Mauro Colombo, Rosalba Colombo, Carla Della Torre, Andrea Eposito, Davide Fumagalli, Maurizio Longhin, Kristiina Loukainen, Lisa Mandelli, Renato Meregalli, Concetta Monguzzi, Luca Ornago, Mariarosa Redaelli, Alberto Rossi, Simone Sironi, Francesco Cereda, Paola Palma e Roberto Rampi. «Il fatto che sono stati trovati i fondi per la realizzazione dell'opera non cambia né i problemi che tale infrastruttura rischia di provocare sul nostro territorio né il nostro giudizio - si legge nella missiva - È un progetto obsoleto, sovradimensionato e potenzialmente devastante per un ter-

ritorio urbanizzato e densamente popolato come la Provincia di Monza e Brianza. È un progetto figlio di un altro tempo e di un'altra mentalità, che non tiene conto né dell'attenzione ai temi relativi alla salvaguardia e valorizzazione dell'ambiente (dalla riduzione del consumo di suolo al potenziamento del trasporto pubblico e della mobilità dolce), né di previsioni aggiornate su quale potrebbe essere l'effettivo utilizzo di una nuova autostrada».

L'attacco del centrosinistra si è poi spostato sugli aspetti finanziari di Pedemontana ritenuti «iniqui ed ingiusti»: «L'equilibrio finanziario raggiunto ci pare la dimostrazione che il mercato non sia così propenso a scommettere sul successo di Pedemontana e abbia bisogno di forti garanzie e fondi pubblici per sostenere il progetto. È un cortocircuito profondamente iniquo al quale non possiamo sottostare senza dare voce alle perplessità che giungono dai cittadini dei territori interessati dal progetto. Per questo chiediamo che il Ministero e la Regione intervengano per modificare questo progetto e concertare con il

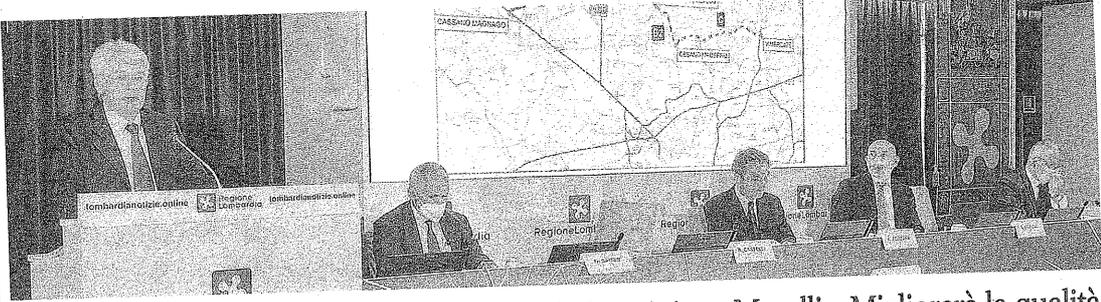
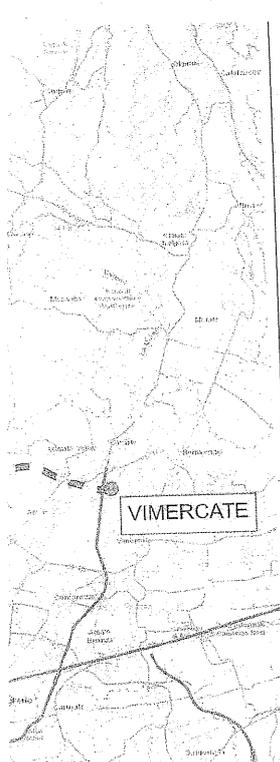
territorio una soluzione alternativa che affronti i temi della mobilità per la Provincia di Monza e Brianza e per la nostra Regione, guardando al futuro, non al passato, e alla sostenibilità e alla tutela del territorio».

Le critiche verso Pedemontana non sono arrivate però solamente dal Pd, ma anche dall'area Cinque Stelle ed in particolare dal senatore Gianmarco Corbetta che ha riservato qualche puntura di spillo non solo verso la Regione, ma anche nei confronti del Ministro Roberto Cingolani: «Ci dispiace che il Ministro Cingolani parli di Pedemontana senza conoscere la realtà dei fatti: Pedemontana non ha nulla a che fare con la sostenibilità ambientale - sottolinea il deputato pentastellato - Da sempre il Movimento 5 Stelle sostiene l' inutilità e la dannosità di quest'opera che devasta il territorio lombardo. Al posto della scelta miope di continuare con le colate di cemento e asfalto autostradale, il Movimento 5 Stelle ha sempre chiesto di puntare sulla mobilità sostenibile e il potenziamento della rete stradale ordinaria esistente».



antiere dovrebbe partire nel 2022 e terminare prima delle Olimpiadi Milano-Cortina 2026

# parte. E' la volta buona?



## Il governatore Fontana respinge le critiche. Il viceministro Morelli: «Migliorerà la qualità della vita» «L'intervento devasterebbe la Brianza? Ma di cosa stiamo parlando?»

**MILANO** (994) Il coro, levatosi all'unisono nel corso della conferenza stampa convocata nella mattinata di venerdì a Palazzo Lombardia, è stato uno solo: «Pedemontana sarà una green highway». Uno slogan lanciato dal presidente di Apl **Roberto Castelli** e ripreso concettualmente anche dal governatore **Attilio Fontana** e dal Viceministro del Lavoro **Alessandro Morelli** in risposta alle polemiche scaturite sull'impatto ambientale dell'autostrada. Una delle critiche più feroci mosse verso l'opera è proprio quella della deturpazione del territorio brianzolo alla quale i tre rappresentanti delle istituzioni hanno risposto rigettando al mittente le critiche. «Onestamente non riesco a capire e comprendere queste critiche - commenta Fontana - Negli ultimi giorni sono state sollevate diverse polemiche da alcuni rappresentanti politici, anche regionali, circa l'impatto ambientale dell'opera che, secondo loro, devasterebbe il territorio della Brianza. Di che stiamo parlando? Noi ragioniamo sui fatti concreti. Il primo è il certificato di sostenibilità ambientale emesso dal Ministero dell'Ambiente e

dal Ministro Roberto Cingolani che certifica come l'opera rispetti tutti gli standard ambientali. Il secondo è invece il finanziamento della Bei che pone come conditio sine qua non, proprio il rispetto di tutti i canoni e i parametri ambientali. Noi riteniamo l'opera un grande opportunità per tutta la Regione e siamo convinti che possa essere un'ancora per trascinare fuori la Lombardia dalla crisi che stiamo attraversando per via della pandemia». Un accento, quello del governatore lombardo, posto anche dallo stesso presidente di Apl Castelli che ha battuto nuovamente il chiodo sui parametri ambientali di Pedemontana: «Grazie a un lavoro in sinergia in questo periodo abbiamo rimesso in moto la macchina Pedemontana, riposizionandola sulla carreggiata. Abbiamo superato diversi ostacoli e ne incontreremo altri, ma sono convinto che grazie a questa collaborazione riusciremo ad andare avanti. Ci tengo a ribadire che Pedemontana sarà una "Green Highway" ed è facile spiegarlo. Ci sono studi e simulazioni che dimostrano come l'autostrada sarà in grado di togliere traffico dai

centri urbani. Prendiamo come esempio lo svincolo di Desio, lì toglieremo le auto dalle vie centrali dove ci sono famiglie, bambini ed anziani portandolo tutto sul tracciato di Pedemontana e migliorando così notevolmente anche la qualità dell'aria dei nostri paesi». L'ultimo a prendere parola è stato il viceministro **Alessandro Morelli** che, oltre a rimarcare il basso impatto ambientale dell'opera, ha sottolineato come Pedemontana potrà essere in grado di migliorare la qualità della vita dei cittadini brianzoli. «È innegabile che l'autostrada consentirà di collegare meglio il territorio lombardo - spiega il rappresentante del Governo - Questo cosa significa? Significa che oltre ad una sostenibilità ambientale, stiamo ragionando su una sostenibilità umana, perché un territorio maggiormente connesso garantisce ai cittadini spostamenti più agili e veloci. Spostamenti più veloci garantiscono più tempo da dedicare a sé stessi o ai propri cari, sottraendo stress ed innescando un circolo virtuoso che potrà solo che migliorare la qualità della vita dei lombardi».

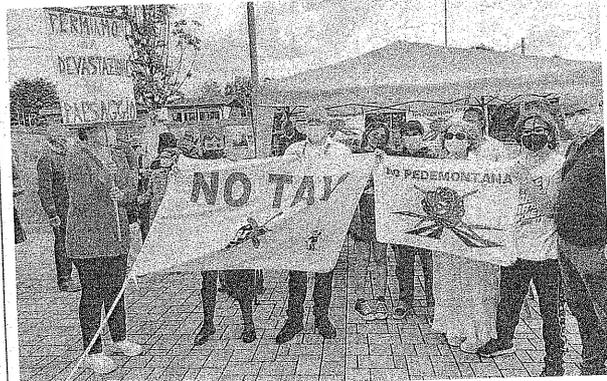
chiusura della tratta A andando a collegare l'A9 fino allo svincolo di Lentate Sul Seveso che viene inaugurato nel novembre del 2015 e da cui dovrebbe quindi riprendere il tracciato con la tratta B2.

Gabriele Galbiati

## Poi c'è il nodo Tangenzialina Il tracciato taglierà a metà Lissone: isolate le frazioni

**LISSENE-VEDANO AL LAMBRO** (poo) Un'opera certamente impattante che, come purtroppo già è risaputo, andrà a tagliare a metà il territorio di Lissone. Il tracciato dell'Autostrada Pedemontana isolerà (più di quanto già non siano a livello geografico) le frazioni Santa Margherita e Aliprandi dal resto della città. La nuova arteria, infatti, inizierà il percorso lissonese all'altezza del vecchio quadrifoglio della Statale Valassina sopra viale Lombardia e procederà poi lungo i campi (in parte sarà in trincea) tra via D'Annunzio, via Santa Margherita e via Toti verso Bareggia. Ma l'arrivo dell'autostrada, tecnicamente, dovrebbe anche sbloccare un altro importante nodo viabilistico urbano. La nuova tangenzialina al confine tra Lissone, Vedano e Monza, infatti, per entrare a «pieno regime» avrà bisogno della realizzazione della nuova Trmi10. La bretella, da progetto, dovrà appunto collegare la variante dell'ospedale San Gerardo con l'uscita di Bareggia-Macherio di Pedemontana passando per viale Europa, la zona della Misericordia e tagliare nell'area agricola lungo il perimetro del Bosco urbano di Lissone verso Blassano. La Trmi10 infatti è una delle opere collaterali all'autostrada che dovrà quindi liberare i Comuni di Vedano e Lissone dal traffico veicolare in arrivo dalla Statale Valassina e diretto verso la Provinciale Monza-Carate.

## Il pensiero del coordinamento No Pedemontana dopo le ultime novità



Il coordinamento No Pedemontana pronto a non arrendersi dopo le ultime novità legate all'opera

## Biggi: «Sconcertante, si conferma un fiasco sotto tutti i punti di vista»

**SEVESO** (gbr) «Un fiasco da tutti i punti di vista. Sconcertante, ma non ci fermeremo». Il coordinamento No Pedemontana non è intenzionato a mollare la presa e a cedere, anche se la notizia dei finanziamenti trovati per completare la tratta B2 e il resto dell'autostrada Pedemontana non fa certo piacere all'associazione. Il coordinamento, attivo da anni, era intervenuto anche lo scorso 26 luglio con un

presidio al di fuori del Pirellone e aveva inoltre deciso di lanciare una petizione online, raccogliendo firme per evitare che Regione potesse fornire finanziamenti per la realizzazione dell'opera. Così si è espresso il numero uno di No Pedemontana, **Davide Biggi**: «Sembra che alla fine Pedemontana i soldi di abbia trovati. Bisognerà ora capire bene i termini e i dettagli di questa operazione finanziaria.

Possiamo però già osservare che nell'operazione sono intervenuti Bei, la Banca Europea di investimenti e la Cassa Depositi e Prestiti: entrambe istituzioni pubbliche. Dunque una quota significativa dei finanziamenti sarà pubblica, con tanti saluti alla favola dell'autostrada che si doveva finanziare da sé con capitali privati». Per Biggi e per il resto del coordinamento, Pedemontana si conferma un «eco-mostro», una spesa giudicata inutile per un'opera che andrà ad attraversare i terreni che furono contaminati da diossina Tcd durante la fuoriscita esattamente 45 anni fa dall'incidente Icmesa e dove ancora sono state rilevate tracce di quella stessa diossina. «Quanto accaduto conferma che Pedemontana è un fiasco da tutti i punti di vista oltre che essere un eco-mostro - ha dichiarato - Se partiranno i lavori sarà solo grazie all'intervento pubblico cioè grazie ai soldi dei cittadini». Dito puntato poi contro chi ha preso le decisioni, ma anche contro i partiti: «Sconcertante che sia stato il ministro della cosiddetta Transizione Ecologica a propiziare questa operazione. Ed è sconcertante anche il silenzio di forze politiche che sostengono questo governo e che non hanno preferito parola alcuna». No Pedemontana non è però intenzionata a fermarsi ed è pronta a battersi insieme alle tante altre associazioni dei vari territori che in questi anni hanno espresso tutta la propria contrarietà nei confronti dell'opera: «Malgrado i toni trionfalistici dei sostenitori di Pedemontana, noi non ci sentiamo scoraggiati e faremo comunque la nostra battaglia per impedire la realizzazione di questo scempio sul nostro territorio».