

Brianza

La sanità del futuro

# «San Gerardo, la Bicocca farà la sua parte»

La rettrice dell'Università pronta alla sfida per la trasformazione dell'ospedale in Istituto di ricovero e cura a carattere scientifico

MONZA

di Monica Guzzi

«Sul San Gerardo abbiamo investito molto. E anche in questa nuova occasione l'Università Bicocca ci sarà».

Giovanna Iannantuoni, rettrice dell'Università Bicocca di Milano, crede fortemente nel progetto di trasformazione dell'ospedale di Monza in Irccs (Istituto di ricovero e cura a carattere scientifico) avviato dalla Regione Lombardia. «È una grandissima opportunità - spiega la rettrice - Per noi, che da sempre lavoriamo col San Gerardo, è un motivo d'orgoglio e intendiamo collaborare, pur nel rispetto dell'autonomia dell'ospedale».

Un progetto che parte da un dossier di 40 pagine nato dalla collaborazione tra l'ateneo, la Asst di Monza e la Fondazione Monza e Brianza per il bambino e la sua Mamma.

Per Giovanna Iannantuoni è un percorso che già ha visto a Monza la realizzazione dell'edificio U28, la casa della ricerca. E che ora continua.

Un grosso investimento: «L'U28 ci è costato quasi 14 milioni di euro, di cui 6,5 finanziati dalla Regione. Qui già ci occupiamo di medicina di precisione, nanomedicina, genomica. La trasformazione del San Gerardo in Irccs è una grande opportunità per i pazienti, che avranno la possibilità di ricevere cure all'avanguardia». E il dipartimento di Medicina e chirurgia della Bicocca è stato il primo in Italia scelto dal ministero tra quelli da finanziare.

«Il progetto di ricerca riguarda la



medicina di precisione, con 16 milioni da spendere in 5 anni sulle infrastrutture di ricerca».

Ciò significa infrastrutture ma anche risorse umane, con nuovi corsi di dottorato, sottolinea la rettrice dell'ateneo, ricordando 5 ambiti internazionali in cui il futuro istituto intende svilupparsi, che



«L'U28 ci è costato quasi 14 milioni di euro: qui già ci occupiamo di medicina di precisione».

Il San Gerardo e nella foto piccola la rettrice dell'Università Bicocca Giovanna Iannantuoni (Rossi)

sono quelli delle malattie del fegato, delle malattie metaboliche congenite, delle malattie ematologiche rare, delle malformazioni cranio facciali su base genetica e della emato-oncologia pediatrica. Tutto questo mantenendo il doppio binario: l'ospedale monzese continuerà a lavorare per il territorio, per i pazienti non cambierà nulla, assicura Giovanna Iannantuoni. Anzi, migliorerà la qualità del servizio con la medicina su misura.

Un'opportunità da non perdere anche per Cristina Messa, rettrice dell'Università Bicocca dal 2013 al 2019. «Da sempre l'ateneo ha impegnato risorse proprie, umane e materiali, quale contributo alla valorizzazione del San Gerardo, lavorando, in particolare, sugli aspetti di formazione e ricerca che le competono - afferma Cristina Messa - ed il successo di questa collaborazione è evidente, nell'attrattività per gli studenti, per i ricercatori e per i pazienti del San Gerardo. La trasformazione in Irccs è un percorso di crescita naturale per una struttura che continuerà ad essere al servizio del territorio. La storia è antica, basti ricordare come il San Gerardo sia sempre stato all'avanguardia su molti aspetti tecnologici, come dimostra l'investimento fatto da Regione e Università nel 2005 con la realizzazione del Centro ciclotrone per la produzione di radiofarmaci per gli esami Pet».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANDREA BIONDI

## Leucemie infantili Più facile batterle

Soddisfatta la Fondazione per il Bambino e la sua Mamma

MONZA

Andrea Biondi, direttore scientifico della Fondazione Monza e Brianza per il Bambino e la sua Mamma, è soddisfatto. «La Fondazione Monza Brianza Bambino e Mamma (FMBBM), grazie al supporto del Comitato Maria Letizia Verga e della Fondazione Tettamanti, è impegnata da molti anni nella diagnosi, cura e ricerca di malattie complesse del bambino e adolescente (leucemie, linfomi, malattie genetiche del sangue, malattie metaboliche congenite e sindromi genetiche) che hanno trovato riconoscimento nel European Reference Network (ERN). La FMBBM grazie alla promozione ad Irccs del San Gerardo, vedrà ulteriormente sviluppata la propria missione di ricerca per il miglioramento di diagnosi e cura per malattie del bambino ancora incurabili in alcuni casi».

Brianza

Emergenza mobilità

# Pedemontana riparte ma il nodo resta l'Adda

Senza il nuovo ponte previsto dalla Tratta D la situazione resta insostenibile e non è servita neppure la riapertura del viadotto storico di Paderno

**CORNATE**  
di Barbara Calderola

L'effetto Paderno non c'è stato. A Cornate ci speravano, ma sotto sotto sapevano che non era facile. Per i 28mila pendolari in viaggio per Trezzo è stato un avvio di settimana nero. E, ora, si sogna un nuovo viadotto grazie alle Olimpiadi. La riapertura del San Michele non ha tagliato le code che da settembre 2018 si formano per passare dal Milanese alla Bergamasca via Brianza.

La città rimane tappa obbligata dell'esercito di orfani alla ricerca di una alternativa alla ferrovia interrotta. Nel Lecchese, infatti, i convogli non hanno ripreso a viaggiare «è questo il problema per Fabio Quadri, assessore alla Viabilità». Sono i forzati delle rotaie ad essere saltati in macchina in questi 14 mesi aumentando del 20% il traffico in movimento

sulle nostre strade». Fra le cause del fiasco pure la "psicosi": «Molti automobilisti hanno paura a tornare su un cavalcavia che ha 130 anni».

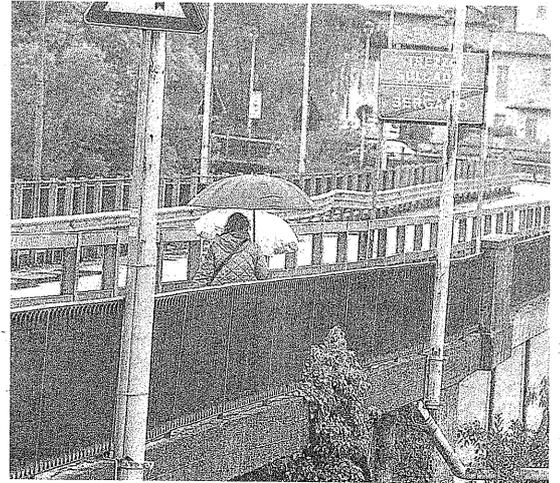
Un discorso che vale per la gomma, ma non per il ferro. A Trezzo sono convinti che la funzione di Paderno possa essere quella in futuro, «è fuori discussione invece la necessità di adeguare le infrastrutture alle migliaia di macchine in transito su un sistema viabilistico ormai al collasso: serve un altro passaggio sull'Adda», la tesi delle amministrazioni del Vimercatese che hanno sempre visto di buon occhio l'opera. Ieri,

**TUTTI IN FILA**  
Per i 28mila pendolari in viaggio per Trezzo è stato un avvio di settimana nero

per percorrere i soliti 200 metri e approdare a Capriate ci è voluta più di un'ora, con una colonna infinita sulla Sp2 Monza-Trezzo.

Un altro ponte sul fiume è già previsto da Pedemontana, - a casa dei confinanti - ma gli alti e bassi della gronda che drena il traffico lungo la direttrice Est-Ovest sempre in affanno con i conti, hanno fatto slittare il cantiere sempre più avanti, fino forse a cancellarlo.

Ieri, una speranza è arrivata dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, che ha firmato il via libera della nuova autostrada fra Lentate e la Tangenziale Est, «ma la Tratta D, Vimercate-Trezzo, resta la più costosa - ricorda Quadri - proprio per la presenza del nuovo cavalcavia». «Realizzarlo, è più necessario che mai», insistono però i vicini. Il tema del trasporto pubblico è alla base del problema: «Serve una doppia cura gomma con il ponte e ferro, i



Visti gli alti costi, il nuovo ponte della stralcia tratta D rimane un sogno

Giochi potrebbero essere la soluzione. I grandi eventi portano sviluppo e opere sui territori, potremmo anche accorciare i tempi rispetto a Pedemontana: l'appuntamento è nel 2026».

C'è da togliere dalla strada il mare di macchine che ogni giorno fa la spola fra la sponda Milanese e Bergamasca. Nelle vicinanze i centri abitati che hanno pagato

un tributo altissimo alla mobilità dell'area in questi anni. Ora, insieme si preparano a mettere a punto rilievi tecnici da consegnare al Pirellone sulla fattibilità del nuovo viadotto. Mentre fra Trezzo e i comuni della riva brianzola c'è un tavolo aperto da tempo. Obiettivo? «Cancellare le code una volta per tutte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## STATISTICA

### Valassina da record per pericolosità

In Italia è la seconda strada extraurbana per numero di incidenti

## MONZA

Strade pericolose in Italia. La Brianza brilla in questa classifica triste e impietosa. La seconda strada extraurbana più pericolosa d'Italia, almeno per quanto riguarda la media degli incidenti, infatti è la statale 36, la Valassina, che nei tratti in provincia di Monza "vanta" la deprimente media di 9,8 incidenti al chilometro. Record negativo anche nelle classifica delle autostrade urbane, definite più pericolose "a causa degli elevati flussi di traffico e della pluralità di mezzi diversi": la Tangenziale Nord nel tratto in provincia di Monza segna una media 10,3 incidenti al chilometro. E anche qui siamo ai vertici nazionali. Della serie la Brianza da cambiare

## Da Vimercate ad Arcore, calvario da 40 minuti per gli automobilisti

Storie di stress quotidiano, nell'imbuto ci finiscono tutti: il traffico non fa distinzioni di ceto o di classe sociale

**VIMERCATE**  
di Antonio Caccamo

Parti da Vimercate e dopo l'Esselunga sei già in coda. Andare verso Arcore nelle ore di punta vuol dire mettere in conto anche 40 minuti. Non va meglio se si fanno le vie interne, passando da Oreno e dalla cascina La Lodovica.

Il traffico scorre un po' meglio ma solo che poi, arrivati al centralissimo passaggio al livello che divide in 2, Arcore, si rimane bloccati anche per 10 minuti. L'alternativa è girare a sinistra salire sul ponte della ferrovia e rimettersi in coda sulla ex statale 36. Storie di stress quotidiano in macchina. Nell'imbuto ci finiscono dentro tutti. Il traffico non fa distinzioni di ceto o di classe sociale.

Cristina Biella, avvocatessa, capogruppo di Forza Italia nel consiglio comunale di Vimercate, è infuriata: «Da Oreno-Arcore 40 minuti ogni mattina. Arcore ha un serissimo problema di gestione della viabilità e del traffico. Passaggio a livello perennemente abbassato. Semafori in via Casati fissi sul rosso. Congestione veicolare simil Milano centro. Da incubo». Il passaggio a livello nel 2020 sarà chiuso. Rete ferrovia-



La Sp 45, il famoso Pagani, ogni giorno è una trappola con più di 40mila auto

ria italiana e il Comune di Arcore hanno trovato l'accordo per eliminare l'ostacolo. Per i pedoni e i ciclisti si sta costruendo un sottopassaggio.

Gli automobilisti dovranno andare verso il ponte sulla ferrovia. E già qualcuno si chiede cosa succederà quando quel passaggio a

**CRISTINA BIELLA (FI)**

«Arcore ha un serissimo problema di gestione della viabilità e del traffico»

livello sarà definitivamente chiuso. Per il Comune però le cose miglioreranno perché non ci saranno più i binari da attraversare. Chi vivrà vedrà.

Intanto la Sp 45, il famoso Pagani, ogni giorno è una trappola. Una specie di tangenziale dove passano da mattina a sera più di 40mila auto, moto e camion. Peccato però che sia solo a 2 corsie e poco fuori Arcore si immetta il Viale delle Industrie di Monza (strada questa a 4 corsie). Avventurarsi da queste parti quando si mette in moto il popolo dei pendolari, vuol dire armarsi di santa pazienza e di attenzione. Perché

di incidenti ne succedono tanti. La chiusura della Cavallera, una scorciatoia di campagna tra Oreno e Arcore che il Comune di Vimercate ha deciso di trasformare in pista ciclabile, ha avuto le sue belle conseguenze sul traffico.

15 chilometri di strada che collegano i due paesi della Brianza sono l'incubo degli automobilisti. La mattina, dalle 7.30 e fin oltre le 9, si sta in coda da Arcore a Vimercate: chiuse nel posto guida persone che vanno a lavorare nella Silicon Valley, all'ospedale di Vimercate o a prendere la Tangenziale est di Milano. La sera, quando le fabbriche e gli uffici chiudono e la gente ha fretta di tornare a casa, in famiglia, per una sorta di effetto-specchio la scena si ripete al contrario, per chi da Vimercate va verso Arcore, Villasanta e Lesmo. «Le cose sono peggiorate negli ultimi anni», dice Michael Fossati, giovane imprenditore che ogni mattina va da Concorezzo ad Arcore per lavoro che avevamo già intervistato nel 2017: «Se sbagli l'ora della partenza non ti muovi più». Tanti anni fa, la provincia di Milano (allora non c'era ancora quella di Monza e Brianza) aveva ipotizzato di portate da 4 le corsie, 2 per ogni senso di marcia. Ma non si è fatto niente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA