

**VIMERCATESE**

Pedemontana "alla romana"
La proposta arriva da Ovest
B2 gratis, paghino gli altri

a pagina 14

**ARCORE**

Psicosi betonaggio
Telefoni roventi in Comune
Bono: «Notizia falsa»

Sarah Valtolina a pagina 21

Brock Notes

Filippo Champagne:
un diavolo per finta
e il sogno nascosto

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

Per molti è il diavolo in persona. Per altri un fastidio mediatico da silenziare. Filippo Champagne divide, irrita, provoca. E proprio per questo funziona. Nel grande circo dei social e dei personaggi improbabili, Filippo Champagne è diventato un simbolo: quello di un'Italia che si indigna, ma intanto guarda, commenta, condivide. Dice di detestarlo, ma sotto sotto non riesce a smettere di seguirlo.

C'è chi lo accusa di non fare nulla, di vivere di aria fritta e provocazioni. Ed è qui che, volenti o nolenti, bisogna riconoscergli un merito: Filippo Champagne si è inventato un mestiere. Non produce, non costruisce, non crea nulla di tangibile. Eppure esiste, guadagna attenzione, occupa spazio. In un mondo ossessionato dalla produttività, lui campa di presenza. Vivere senza fare niente: detta così sembra una bestemmia, ma anche un sogno proibito.

Noi non siamo tra quelli che lo corteggiano. Né tra quelli che lo invidiano apertamente. Però sarebbe ipocrita non ammettere che Filippo è un fenomeno di costume, uno specchio deformante della nostra epoca. Rappresenta l'estremo: l'ostentazione del vuoto come stile di vita, l'ego come contenuto, la provocazione come unico linguaggio.

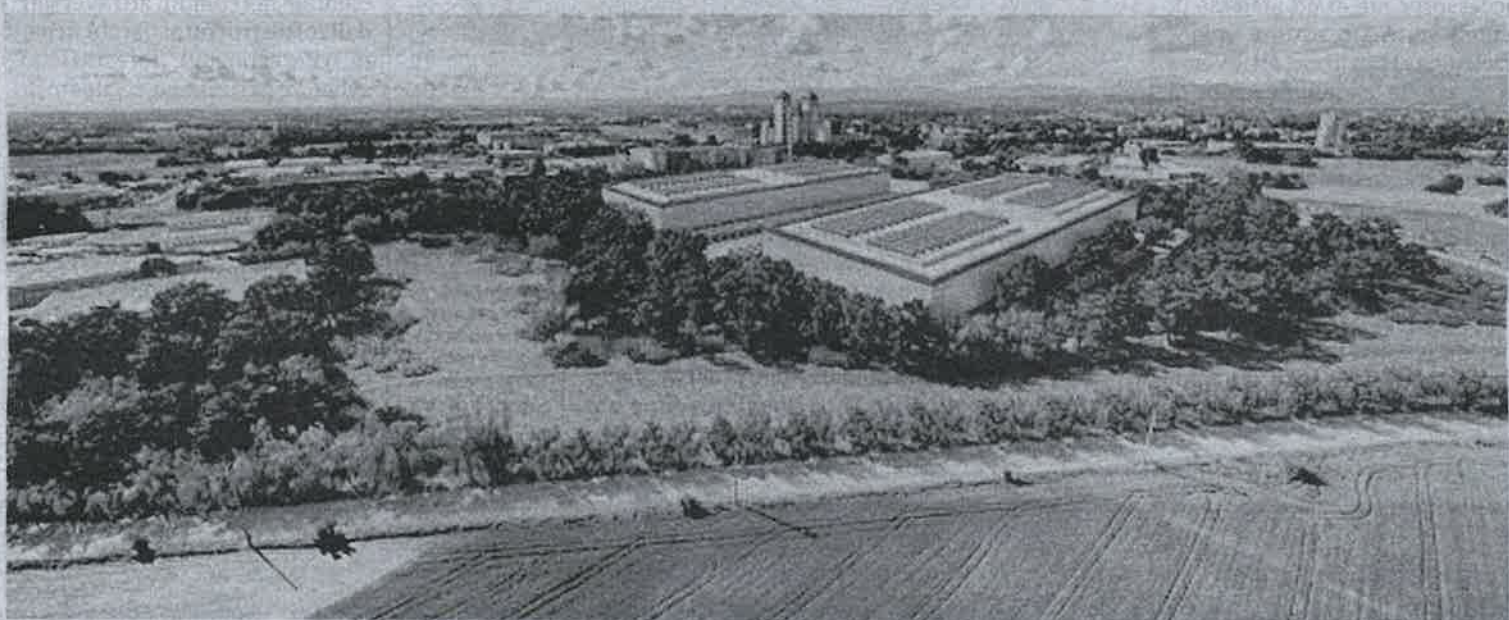
Il paradosso è che mentre tutti lo insultano, in molti vorrebbero essere al suo posto. Non lui, forse, ma la sua libertà sì. La possibilità di non dover dimostrare nulla, se non di esistere. Filippo Champagne non è il diavolo: è un sintomo. E come tutti i sintomi, più che odiato andrebbe osservato. Perché parla più di noi che di lui. ■

VIMERCATE Oltre 40mila euro disseminati tra la città e le vicine Agrate e Concorezzo

Data center: semaforo "verde"

Tra i compensi anche tre boschi

L'impianto porterà 10 milioni in opere e fondi per il Comune ■ **Simona Calvi** a pagina 15



L'intervento su 90mila metri quadrati ne vedrà 70mila a verde e 40mila a boschi

VIMERCATE Il dato emerso durante il consiglio

Allarme casa sociale

Una ogni 27 richieste

a pagina 17

USMATE - VELATE Ma lui è via per le feste

Guai Nuova Usmate

Il ds convocato in Figc

Luciano Genovese a pagina 33

L'INCHIESTA Sulla autostrada più discussa del Nord Italia si gioca una partita da oltre 200 milioni di euro

Pedemontana: il conto ambientale che la Brianza presenta all'asfalto

di **Marco Pirola**

Sul tratto di Pedemontana che attraversa la Brianza, sono previste compensazioni ambientali con l'obiettivo di bilanciare gli impatti della superstrada: consumo di suolo, taglio di boschi, frammentazione del paesaggio, rumore e pressione infrastrutturale. Le compensazioni ambientali sono interventi obbligatori per legge, pensati per contrastare quegli effetti che non possono essere completamente evitati con le sole soluzioni ingegneristiche.

Non si tratta quindi di opere accessorie, ma di un insieme di azioni volte a restituire valore ecologico al territorio, attraverso la creazione o riqualificazione di aree verdi, corridoi ecologici, parchi e percorsi ciclopedonali.

Per l'intero tracciato della Pedemontana sono stati stanziati circa 200 milioni di euro destinati a mitigazioni e compensazioni ambientali, una cifra superiore alla soglia minima prevista dalla normativa, che impone di destinare almeno il 2% del costo complessivo dell'opera a questi inter-



Da Lentate sul Seveso fino a Vimercate: sono le tratte B2 e C dell'autostrada in costruzione

venti. Le principali tipologie di compensazione includono innanzitutto la Greenway ciclopedonale, un corridoio verde di circa 90 chilometri che collega province e territori, rafforzando la mobilità lenta e creando nuove aree verdi fruibili. Accanto a questa dorsale, sono previsti progetti locali di riqualificazione am-

I NUMERI

Le cifre che compaiono sulla mappa del percorso di Pedemontana corrispondono a quelle dei progetti compensativi che si possono leggere nella tabella nella pagina a destra.

bientale nei comuni attraversati dall'infrastruttura: parchi urbani, riforestazioni, forestazione urbana e periurbana, recupero di aree degradate. Un ulteriore strumento è rappresentato dalle misure compensative comunali, ovvero fondi assegnati ai singoli enti locali - in particolare ai comuni brianzoli - per interventi mirati di rigenerazione ecologica, incremento della biodiversità e miglioramento del paesaggio. Completano il quadro le barriere verdi e le mitigazioni naturali

lungo il tracciato, pensate per ridurre l'impatto acustico, migliorare la qualità dell'aria e favorire la continuità ecologica. I comuni interessati dalla Pedemontana in Brianza, come Cesano Maderno, Desio, Lissone, Lesmo, Lentate e altri, hanno già ricevuto o programmato risorse specifiche per realizzare opere verdi e infrastrutture leggere di compensazione.

Non mancano però criticità e contestazioni. Comitati ambientalisti e amministrazioni locali

	COMUNE	
14	Barlassina	937.945,41
12-13	Lentate	3.010.512,42
15	Meda	2.302.143,54
18-19	Seveso	1.781.001,52
19-20-23	Cesano Maderno	3.153.216,14
21	Bovisio Masciago	1.109.673,27
23	Desio	3.653.958,90
22	Seregno	644.752,30
24	Lissone	1.436.404,02
24	Macherio	1.762.561,21
26	Biassono	1.598.574,92
25	Lesmo	1.605.901,2
28	Arcore	1.605.901,2
27-29	Usmate Velate	4.127.166,55
28-30	Vimercate	4.127.166,55
Totale		30.584.713,21

NON PASSA IN CITTÀ MA LA RIGUARDA...

■ La Pedemontana non attraversa direttamente Monza, ma la città non è affatto spettatrice. La superstrada passa ai margini, mentre i suoi effetti arrivano fino al centro: più traffico, maggiore pressione urbanistica e consumo di suolo diffuso nell'area brianzola. Per questo Monza rientra nelle compensazioni ambientali di area vasta. Quelle che non seguono l'asfalto metro per metro, ma la logica com-

plexiva dell'ecosistema. Il primo ambito di intervento riguarda il rafforzamento della rete verde urbana. Le compensazioni mirano ad aumentare superfici verdi e alberature e, soprattutto, a migliorare la continuità ecologica tra il Parco di Monza e le aree verdi che si estendono verso Lissone, Muggio, Villasanta e la Brianza centrale. L'obiettivo è evitare che il verde resti frammentato in isole separate da infrastrutture e urbanizzazione. Un secondo asse fondamentale è quello delle connessioni ciclopodali, legate al progetto della Greenway della Pede-

montana. Un'infrastruttura leggera che collega i comuni brianzoli, si innesta sulle ciclabili monzesi esistenti. Qui la compensazione non è piantare alberi a caso, ma cambiare il modo di muoversi, riducendo la dipendenza dall'auto.

Ci sono poi le compensazioni forestali indirette. Non conta solo dove passa fisicamente la strada, ma il bilancio ecologico complessivo del territorio. Un ruolo centrale lo gioca il sistema del Parco. Molti interventi nei comuni confinanti servono a rafforzarne la cintura verde e a ridurre l'isolamento.

L'INTERVENTO

Mentre la superstrada si allarga sul territorio le compensazioni avanzano nei comunicati...

di **Marco Pirola**

■ La Pedemontana è quella cosa che, in Brianza, non si limita a passare e basta. Si annuncia, si spiega, si giustifica e infine si autoassolve. Un nastro d'asfalto che promette velocità, sviluppo e futuro, salvo poi inchiodare il presente in una coda di cantieri eterni e conferenze stampa ottinistiche.

È l'unica infrastruttura che, prima ancora di essere finita, è già stata compensata. Non tanto nei danni, quanto nelle parole. Perché in Brianza non si consuma suolo, lo si "valorizza". I boschi non spariscono, vengo-

no "ricollocati concettualmente" altrove, magari sotto forma di alberelli in fila indiana che, a forza di compensazioni, sembrano più stanchi dei pendolari. E se l'impatto ambientale resta, pazienza. C'è sempre una greenway, una pista ciclabile che parte da nessuna parte e arriva a un rendering molto promettente. Decisamente promettente ed invitante. La Pedemontana è anche un'opera pedagogica. Insegna ai cittadini che il traffico non aumenta, ma anzi "si redistribuisce". Che il rumore non disturba, "dialoga con il territorio" circostante. Che la Brianza non è più un mosaico di paesi e tradizio-

ni, ma un unico, fluido corridoio infrastrutturale. Del resto, il futuro corre veloce.

Molto veloce. Peccato che lo faccia su corsie che attraversano campi, parchi e una certa idea di equilibrio che si era raggiunta negli anni. Pedemontana compensa il suolo e consuma parole.

E così la Brianza diventa moderna, efficientissima, illuminata a giorno. Talmente illuminata che, a volte, si fatica a vedere cosa c'era prima. Ma non importa: ce lo compenseranno. Magari con una panchina nuova di zecca, vista svincolo... ■

sottolineano come le risorse non siano sempre sufficienti a ricucire davvero paesaggi ed ecosistemi compromessi e chiedono maggiori fondi regionali, il mantenimento in Brianza degli indennizzi per la trasformazione boschiva e un approccio più coordinato alla rigenerazione ambientale. In sintesi, le compensa-

zioni ambientali della Pedemontana non si riducono a semplici piantumazioni, ma costituiscono un pacchetto strutturato di interventi verdi finalizzato a ridurre l'impatto dell'autostrada, migliorare la fruibilità del territorio, rafforzare la rete ecologica e aumentare la qualità ambientale delle comunità locali. ■

Tra Verde in prestito e rumore in regalo come il territorio si riprende ciò che resta

di **Marco Pirola**

■ Quando si parla di Pedemontana, la narrazione è quasi sempre la stessa. Chilometri di asfalto, cantieri infiniti, traffico che cambia strada, ma non scompare. Molto meno raccontato è il capitolo delle compensazioni ambientali. Queste non sono un dettaglio marginale, ma un vero sistema parallelo alla superstrada.

Il progetto-bandiera è la Greenway, la grande dorsale ciclopedonale "verde" che attraversa



La Brianza conta le foglie... e i rendering. Parchi e siepi come piccoli rifugi. Verde che cerca di ricucire frammenti.

La provincia respira tra i corridoi urbani

la Brianza centrale. Non una semplice pista ciclabile, ma una rete di percorsi per bici e pedoni immersi nel verde, collegati da siepi, filari alberati e spazi di connessione tra borghi, parchi e aree naturali. La Greenway è la principale misura di compensazione ambientale lungo l'asse della Pedemontana. Accanto alla dorsale principale ci sono i progetti locali di riqualificazione, finanziati con fondi destinati ai Comuni attraversati o influenzati dal tracciato. Qui la compensazione prende forme diverse: par-

chi urbani, nuovi boschi, aree attrezzate per famiglie, collegamenti ciclopedonali di quartiere. Interventi pensati per ricucire porzioni di territorio segnate dai cantieri o dalla pressione infrastrutturale. Non sempre, va detto, l'elenco dei singoli progetti è facilmente reperibile nei documenti pubblici, ma alcune esperienze concrete sono già note.

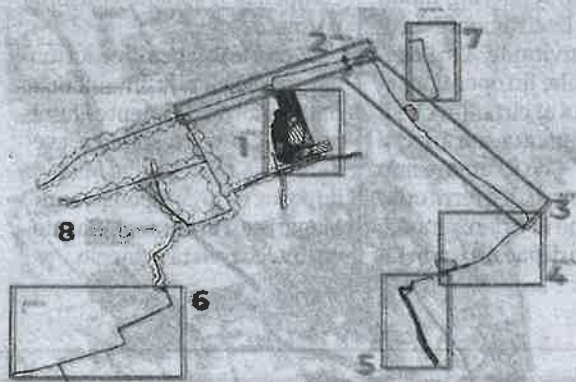
A Cesano Maderno, ad esempio, sono stati approvati protocolli d'intesa per opere di compensazione che includono la riqualificazione di strade e spazi

urbani, come la Nazionale dei Giovi. Interventi che usano fondi compensativi non solo per "riparare" l'impatto della Pedemontana, ma anche per migliorare la vivibilità delle zone più esposte a traffico e passaggi pesanti.

A Macherio, il cosiddetto Progetto Locale 24 prevede la realizzazione di un parco urbano con percorsi verdi tra Lissone e Macherio. Nell'area di Seregno e dei comuni limitrofi - Meda, Lissone e altri - le compensazioni richieste e in parte programmate includono sottopassi ciclopedona-

LENTATE SUL SEVESO

L'Amministrazione ha mantenuto la tipologia di progetto, integrandolo con alcune proposte di piste ciclabili che tengono conto anche degli interventi già realizzati nel corso degli anni.

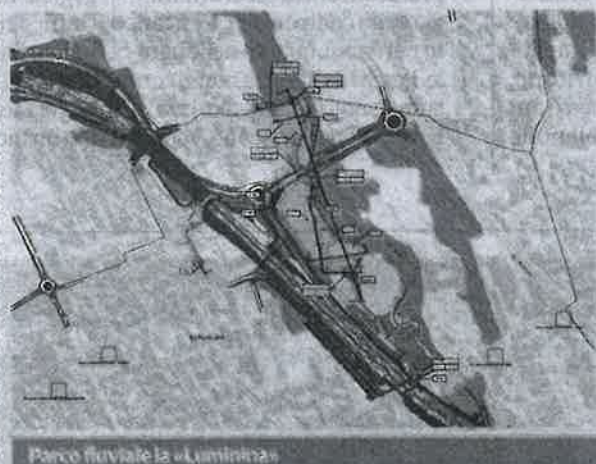


Area 1 - Giardini di Villa Volta Sannazzaro
Area 2 - Via Giuseppe Garibaldi
Area 3 - Viale Brianza
Area 4 - Via XXIV Maggio
Area 5 - area verde
Parco Militare

Area 6 - Via Gebino
Area 7 - Via Cimabue
Area 8 - Via Manzoni, Mirabello, Appennini, Falcone e Borsellino, SP44

BARLASSINA

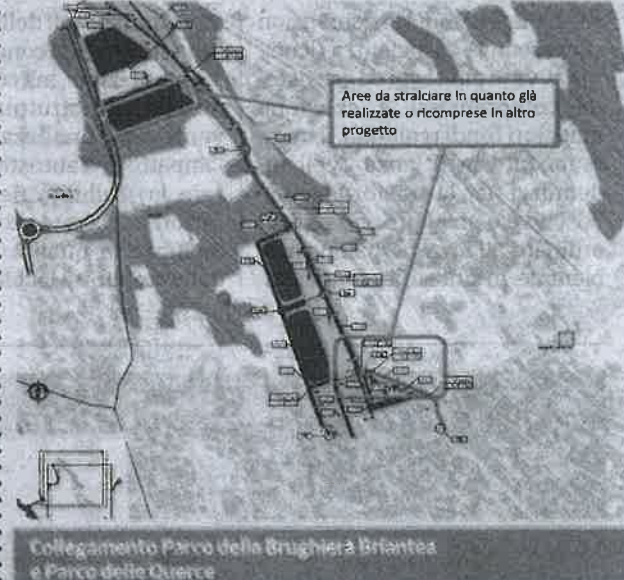
L'Amministrazione conferma la realizzazione del progetto approvato dal CIPESS con alcune puntuali richieste, relative al tracciato della pista ciclabile, che verranno approfondite con la redazione del PFTE, per meglio rispondere alla nuova viabilità. A seguito degli approfondimenti progettuali il Comune valuterà quali interventi potranno trovare copertura nel Budget Ambientale.



Parco fluviale la «Luminina»

MEDA

L'Amministrazione conferma la realizzazione del progetto approvato dal CIPESS con lo stralcio di alcune aree, già di proprietà comunale o oggetto di interventi già previsti da parte dell'Ente.

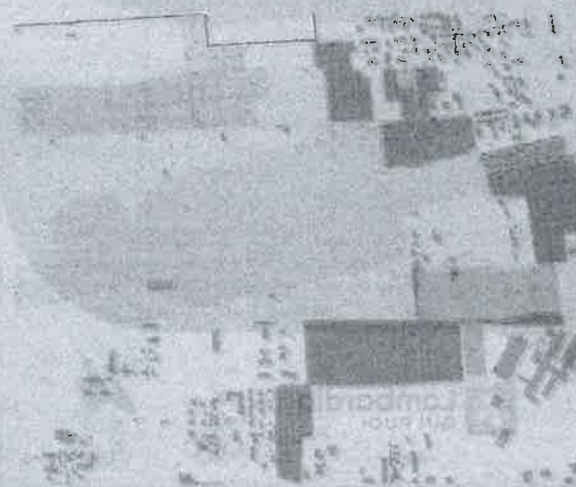


Aree da stralciare in quanto già realizzate o ricomprese in altro progetto

Collegamento Parco della Brughiera Brianza e Parco delle Querce

DESIO

L'Amministrazione conferma il progetto 2009, ma sta valutando una ridefinizione delle aree di intervento per rafforzare il filtro verde tra l'autostrada e l'abitato, con particolare attenzione alla frazione San Carlo. L'obiettivo è migliorare la qualità ambientale e rispondere in modo più efficace alle esigenze del territorio, nel rispetto del progetto approvato dal CIPE.



SEREGNO

Il Comune conferma la proposta di intervento per rafforzare l'area del Meredo, proponendo i seguenti progetti che utilizzano sinergicamente i fondi destinati da APL alle compensazioni ambientali con quelli destinati da Regione Lombardia agli interventi di carattere forestale:

1. connessione verde quartieri Sant'Ambrogio - San Giuseppe, con nuovi interventi di miglioramento forestale a completamento dei lotti liberi;
2. opere di riqualificazione del Parco 2 Giugno alla Porada, attraverso il completamento del percorso ciclopedonale in calcestruzzo, il mascheramento dell'area industriale adiacente con la realizzazione di un'area boscata;
3. realizzazione di nuove aree boscate all'interno del parco del Meredo a schermatura della nuova tangenziale Meda-Seregno



LISSONE

L'Amministrazione realizzerà un nuovo progetto consistente nei seguenti interventi di riqualificazione:

1. Parco Carlo Maria Martini - ricostruzione agronomica del parco, creazioni di nuovi spazi-gioco, riorganizzazione dei percorsi ciclopedonali interni;
2. Parco pubblico Via Pestalozzi e piazza Don Dario Camporelli - aumentando la biodiversità dell'area, riducendo l'impatto delle aree asfaltate, valorizzandone l'identità paesaggistica e introducendo spazi di aggregazione e riorganizzando le aree senza compromettere la continuità del parco.



1. Parco Carlo Maria Martini

2. Area di Via Pestalozzi

li per superare barriere come le ferrovie, interventi di riforestazione legati agli indennizzi per la trasformazione dei boschi e accessi migliorati ai parchi locali. Sul piano delle risorse, un dato è significativo: oltre 7,5 milioni di euro provenienti dagli indennizzi per la trasformazione boschiva sono stati vincolati affinché restino in Brianza, destinati a riforestazioni, connessioni ecologiche e miglioramento dei servizi ambientali. A questi si aggiungono ulteriori stanziamenti regionali, legati in particolare alla tratta B2, per diversi milioni di euro da distribuire tra i comuni coinvolti. Il nodo resta sempre lo stesso: trasformare promesse, piani e rendering in opere reali. Perché la compensazione funziona solo quando si vede, si attraversa e si vive. Altrimenti resta un'ottima idea... sulla carta. ■

LA TABELLA La situazione attuale di quanto è stato fatto

TRATTA	PROGETTO LOCALE	COMUNI	PROGETTO ADERENTE AL PD 2009	PI sottoscrizione APL/ENTE	PFTE approvazione APL
B2	PL 14	Barlassina	SI	25-11-25	in fase di redazione
B2	PL 12-PL 13	Lentate sul Seveso	SI	22-11-24	in fase di redazione
B2	PL 15	Meda	SI	05-ago-24	in fase di redazione
B2	PL 18-PL 19	Seveso	SI	31-lug-25	in fase di redazione
B2-C	PL 19-20-23	Cesano Maderno	nuovo progetto	03-04-25	in fase di redazione
B2-C	PL 21	Bovisio Masciago	nuovo progetto	non sottoscritto	
C	PL 23	Desio	SI	non sottoscritto	
C	MC 22	Seregno	SI	non sottoscritto	
C	PL 24	Lissone	nuovo progetto	15-lug-25	in fase di redazione
C	PL 24	Macherio	in fase di valutazione	non sottoscritto	
C	PL 26	Biassonò	SI	12-set-24	27-ott-25
C	MC 25	Lesmo	in fase di valutazione	non sottoscritto	
C	PL 28	Arcore	SI	non sottoscritto	
C	MC 27 - MC 29	Usmate Velate	in fase di valutazione	non sottoscritto	
C	PL 28 - PL 30	Vimercate	nuovo progetto	12-set-24	in fase di redazione

Su un totale di 15 Comuni:

- **8** hanno **confermato** il progetto definitivo approvato nel 2009;
- **4** hanno proposto un **nuovo progetto**;
- **3** sono ancora in fase di valutazione;
- **1** ha il **Progetto di Fattibilità Tecnico Economica** già approvato;
- **7** hanno sottoscritto il **Protocollo d'Intesa**;
- **7** non hanno ancora sottoscritto.

I comuni che stanno valutando quali interventi proporre:

- MACHERIO
- LESMO
- USMATE VELATE

SEVESO

L'Amministrazione comunale conferma l'ampliamento dell'attuale perimetro del Parco Naturale Regionale Bosco delle Querce con la proposta di estendere il parco ad est dell'attuale Milano-Meda, in alternativa all'ampliamento ad ovest previsto nel 2009. La continuità del Parco verrà garantita da un ponte ciclopodone che verrà realizzato a cura di Autostrada Pedemontana Lombarda.

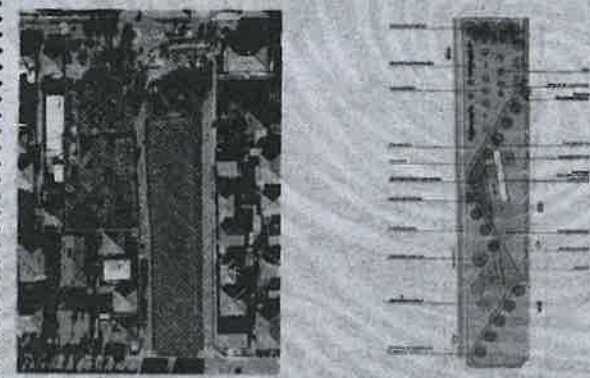


Integrazione all'ampliamento del Bosco delle Querce

CESANO MADERNO

L'Amministrazione realizzerà un nuovo progetto consistente in tre interventi quali:

1. realizzazione nuova piazza verde quartiere Molinello che avrà funzione di piccolo polmone verde, con area ludico-aggregativa comprensiva di un percorso ciclo-pedonale in materiale drenante;
2. Green lane - lotto 2° - in fase di elaborazione;
3. riqualificazione ambientale e de-impermeabilizzazione di via Moncenisio - in fase di elaborazione.



Nuova piazza verde Quartiere Molinello

BOVISIO MASCIAGO

L'Amministrazione propone un nuovo progetto, ovvero la realizzazione di interventi compresi nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS):

1. Piazza Biraghi e Piazza A. Moro in cui si prevede la creazione di un sistema di piazze pedonali ed aree verdi;
2. Via Cavour e Strettoia Corso Italia con la creazione di aree pedonali ed a traffico limitato, la de-impermeabilizzazione delle superfici e l'introduzione di tecnologie NBS per la gestione ed il drenaggio sostenibile delle acque meteoriche.

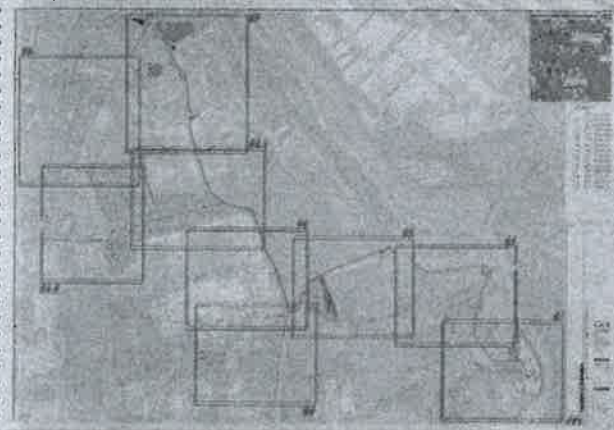


Piazza Biraghi e Piazza A. Moro

BIASSONO

Il Comune conferma l'idea progettuale del 2009, rivisitandola in senso storico. Il "Cammino di Ansperto" si pone l'obiettivo di riqualificare e valorizzare il paesaggio attraverso la creazione di un itinerario ciclopodone ad alta valenza ambientale, culturale e didattica.

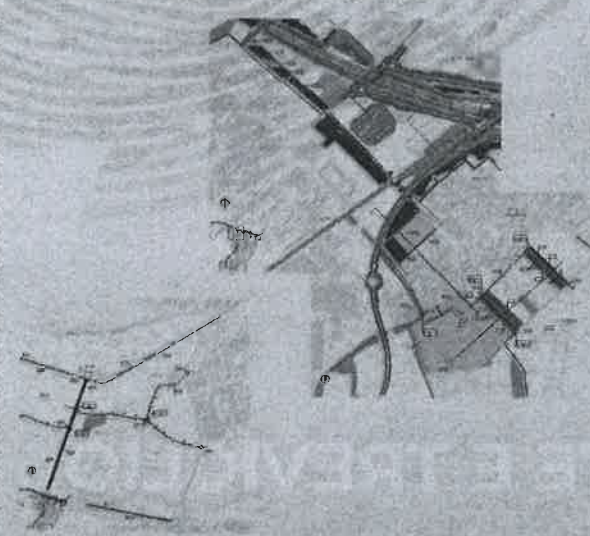
Il progetto si estende dalla Cascina Ca' Nova fino al fiume Lambro, con un progetto di forte caratterizzazione paesaggistica.



Il Cammino di Ansperto da Biassonò

ARCORE

L'Amministrazione conferma il progetto 2009 e attraverso il PFTE verranno sviluppati nel dettaglio gli interventi che trovano copertura nel Budget Ambientale. Il Protocollo d'Intesa è in fase di definizione.



Prati e riqualificazione del paesaggio agrario del Parco della Cavallera

VIMERCATE

Il Comune ha presentato un Masterplan che individua diversi nuovi interventi, non tutti finanziati con il Budget Ambientale. Fra le varie proposte, attualmente sono state definite a livello di PFTE i seguenti progetti:

- connessione delle aree verdi e valorizzazione del corridoio ecologico del Molgora;
- piantumazione;
- riqualificazione dei quartieri esterni e connessioni con il centro;
- completamento dell'asse nord-sud PlusNet Bici del PUMS;
- completamento dell'asse nord-est-sud-ovest PlusNet Bici del PUMS.

Allo stato attuale è stato approvato il PFTE per i seguenti progetti nella frazione di Velasca:

- realizzazione della pista ciclabile di via Ungaretti;
- riqualificazione del parco pubblico di via Pratolini e via de Amicis;
- depavimentazione e riqualificazione di piazza Giordano Bruno.

Pedemontana "alla romana" La Tratta B2 la pagano gli altri

di **Simona Calvi**

■ Pedemontana rischia di diventare come quelle cene dove una volta stabilito che si paga alla romana c'è sempre quello che prende il filetto di struzzo mentre gli altri mangiano la margherita.

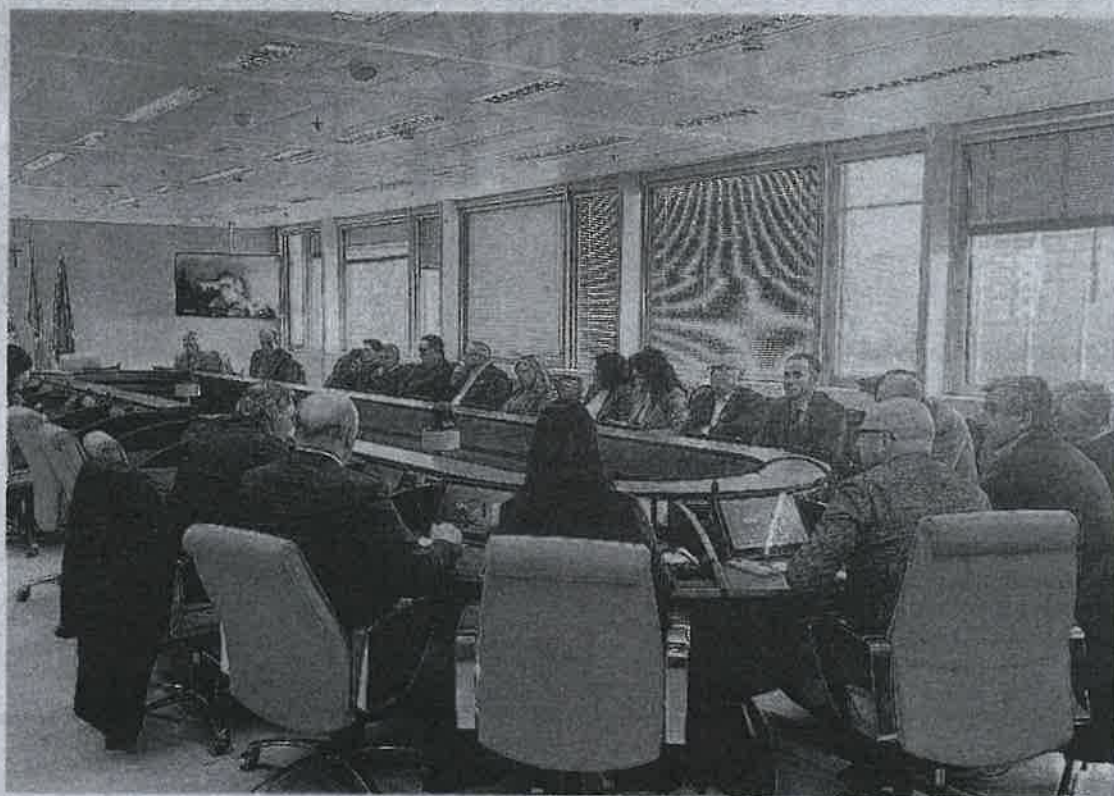
E' più o meno questa la traduzione, infatti, di una proposta balenata durante l'audizione che si è tenuta lo scorso 11 dicembre in Regione Lombardia. Attorno al tavolo i 14 sindaci, tra Brianza ovest e comasco, capitanati dal borgomastro di Lazzate, Andrea Monti, firmatari di un documento per chiedere l'annullamento o la forte riduzione del futuro pedaggio di Pedemontana sul tratto della Milano - Meda. Ma a quel tavolo si è andati anche un po' più in là. E precisamente quando il consigliere provinciale Alessandro Rossini, che è capogruppo leghista a Lentate ma lì sedeva in rappresentanza della provincia per la tratta B2, ha avanzato una proposta poi riconfermata sulla sua pagina facebook personale.

Quale? Quella di «rimodulare le tariffe delle tratte già esistenti per garantire la gratuità della B2». Che tradotto dal politichese, significa che a pagare anche per i Comuni toccati dalla Mi - Meda dovrebbero essere gli altri. Ossia gli automobilisti delle tratte A, B1, C ed even-

tualmente D Breve. Un'iniziativa che il consigliere nel suo post ha definito "provocatoria" ma che evidentemente tanto provocatoria non era. Tanto è vero che è stato lui stesso a ribadire non soltanto che si trattava di posizione condivisa, ma che sarebbe stato un «errore arrendersi e accantonare lo studio di meccanismi volti alla totale esenzione puntando subito alla via più facilmente percorribile della forte scontistica». La questione è rimbalzata giovedì nell'aula del consiglio provinciale e qui Rossini, incalzato da Brianza Rete Comune, ha alla fine riconfermato la sua posizione. Mentre da una parte ha reiterato la natura "provocatoria" della proposta, dall'altra l'ha di fatto confermata quando ha sottolineato la differenza tra B2 e tratta C: «La seconda - ha detto - è una tratta nuova su un terreno vergine. C'è una differenza abissale tra le due. La tratta B2 ha bisogno di maggiore at-



Per mantenere in equilibrio il piano economico, sarebbe necessario aumentare gli altri pedaggi del 30%



tenzione».

Il problema è che secondo le stime elaborate da Brianza Rete Comune, l'aumento per garantire agli automobilisti lentatesi, lazzatesi, bovisaschi e via dicendo di viaggiare gratis sarebbe all'incirca del 30 per cento in più per gli altri su tariffe che non sono già ora esattamente a buon mercato

«Sebbene la tariffa iniziale di 4,5 euro al giorno risulta già molto elevata se rapportata alla lunghezza del tratto e all'uso quotidiano tipico - spiega oggi Francesco Facciuto, consigliere di Brianza Rete Comune - il quadro è destinato a peggiorare ulteriormente. Il pedaggio crescerebbe a un tasso del 3,5% annuo, portando il costo giornaliero a circa 6,5 euro dopo 10 anni, circa 9 euro dopo 20 anni, 13 euro dopo 30 anni. Rispettivamente: 140 euro al mese, 200 euro al mese, 280 euro al mese». E a ri-

fornire le casse di Pedemontana in gran parte sul territorio brianzolo sarebbe proprio la Milano - Meda in virtù delle migliaia di vetture che ci passano sopra ogni giorno.

«La tratta B2 - precisa il consigliere - rappresenta una fonte rilevante sul piano degli introiti. L'esenzione dal pedaggio per i cittadini che utilizzano la sola B2 per uno spostamento sull'asse nord-sud significherebbe eliminare una quota relevantissima delle entrate complessive. Per mantenere in equilibrio il piano economico di Pedemontana, tale perdita non potrebbe che essere compensata attraverso un rialzo delle tariffe sulle altre tratte e le simulazioni mostrano che, togliendo la B2 dal perimetro tariffato, sarebbe necessario un aumento medio di circa il 30 per cento sulle restanti tratte, anche quelle già attive come la A e la B1, e che faticano a de-

collare proprio per l'irragionevole valore dei pedaggi già oggi applicati».

In pratica una coperta troppo corta cui si stanno aggiungendo le preoccupazioni sollevate sempre dai quattordici di cui sopra che gli utenti della Milano - Meda finiscano per intasare le strade locali per non pagare il pedaggio. Un problema che, sottolinea ancora Facciuto, in realtà non è né nuovo né inatteso: «L'analisi dei volumi di traffico attuali - prosegue - confrontate con le previsioni presentate dai promotori di Pedemontana evidenzia che circa il 45-50 per cento del traffico che interessa oggi la Milano - Meda non verrebbe assorbito dalla B2 di Pedemontana, nonostante quest'ultima sia stata presentata come un potenziamento della strada gratuita oggi esistente. La tratta B2, semplicemente non fungerà da attrattore ma da repulsore di traffico».

Il presidente provinciale Luca Santambrogio, che è anche sindaco di Meda, ha precisato che si tratta di questioni ancora sul tavolo e che in ogni caso la forte scontistica giudicata "fattibile" dalla stessa Regione Lombardia, riguarderebbe tuttavia solo gli utenti abituali. Il che potrebbe restringere ulteriormente il numero dei beneficiari.

E mentre Brianza Rete Comune auspica un ripensamento generale dell'intera opera, la questione dei fondi per realizzare Pedemontana (quelli che poi dovrebbero rientrare sotto forma di pedaggi) è tornata a tenere banco in Europa. E' stato infatti l'eurodeputato Cinque stelle Gaetano Pedullà a chiedere a Bei chiarimenti sulla compatibilità dei finanziamenti erogati alla società autostradale rispetto alle stesse normative europee.

LA REPLICA Il sindaco Francesco Cereda Da Vimercate semaforo rosso «Pagare per la B2 anche no»



Francesco Cereda
sindaco di Vimercate

■ «Se il consigliere Rossini intendesse un'applicazione di tariffe uniforme anche dove non fossero applicate, sarebbe un conto. Se invece intende far pagare a chi già dovrà pagare un surplus per evitare il pedaggio della Milano - Meda, allora direi evidentemente di no». Il sindaco di Vimercate, Francesco Cereda è piuttosto chiaro sulla proposta Rossini. Ma tutto sommato l'uscita del consigliere non gli sembra nemmeno il problema più grave: «Se vogliamo essere puntigliosi - precisa - la logica dei pedaggi doveva essere quella legata al project financing. Dal momento però che i privati si sono tutti sfilati ed è rimasto solo il pubblico, i cittadini di fatto si ritroveranno a pagare due volte. Una per la realizzazione e l'altra con i pedaggi. E i pedaggi previsti sono già quelli più alti d'Europa».

DAL FRONTE Anche il sindaco di Lazzate contro Monti smentisce Rossini «Aumento insopportabile»



Andrea Monti
sindaco di Lazzate

■ Persino Andrea Monti, sindaco di Lazzate, che ha capitanato la crociata dei borgomastri della Milano - Meda di fatto smentisce l'ipotesi Rossini: «Come ha già avuto modo di spiegare a più riprese l'assessore Terzi - dice - la proposta non è praticabile dal punto di vista delle norme. Aggiungo che ipotizzare di aumentare ulteriormente le tariffe delle altre tratte che risultano essere già particolarmente alte porterebbe i pedaggi a un livello totalmente insopportabile. È in generale apprezzabile che ognuno si sforzi a trovare soluzioni più o meno fantasiose, questo è il motivo per cui abbiamo portato avanti l'azione dei 14 sindaci che ha come obiettivo chiedere a Regione di elaborare proposte fattibili sostenibili e attuabili. Il tema del pedaggio della B2 deve essere un tema concreto e non un semplice oggetto di propaganda un tanto al chilo».