



Immagina
Lomazzo



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

4 FEBBRAIO 2009: AUDIZIONE PRESSO LA V COMMISSIONE TERRITORIO DELLA REGIONE LOMBARDIA

Il coordinamento "Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile" nasce il 27 novembre 2007 come raggruppamento di associazioni, gruppi e liste civiche del nord milanese, allo scopo di mettere in comune idee, competenze e proposte per contribuire alla elaborazione di una pianificazione urbanistica attenta all'ambiente e ad un miglioramento della qualità della vita. Questo coordinamento è attualmente formato dai seguenti gruppi:

- Alternativa Verde per Desio – Desio;
- AMICI del RUGARETO – Cislago-Gorla;
- Associazione ecologica "la puska" – Onlus – Lentate sul Seveso
- Associazione Econazionalista Domà Nunch – Uboldo-Barlassina;
- Associazione "Immagina Lomazzo" – Lomazzo;
- Associazione per i Parchi del Vimercatese;
- Associazione Pro Loco "Pro Meda" – Meda;
- Associazione Torrette Bini Dosso Boscone per l'ampliamento del Parco Brianza Centrale – Macherio;
- CIPTA- Onlus – Gorla Minore-Marnate;
- Circolo Legambiente "Laura Conti" – Seveso;
- Circolo Legambiente "Roberto Giussani" – Desio;
- Comitato Mozzatese Salute ed Ambiente – Mozzate;
- ECO 90 – Uboldo;
- Legambiente Cassano Magnago – Cassano Magnago;
- Legambiente Seregno ONLUS – Seregno;
- Legambiente Tradate – Tradate;
- Lista Civica Verdi – Arcore;
- Lista Civica Sinistra e Ambiente – Meda;
- WWF Gruppo di Seregno;
- WWF Sezione Groane;

Tale coordinamento ha redatto un documento programmatico comune che contiene delle proposte concrete per tutti i territori comunali dei gruppi aderenti, oltre ad una condivisa dichiarazione d'intenti a carattere generale sulla pianificazione del territorio, che il coordinamento intende sottoporre a tutte le amministrazioni pubbliche interessate.

Il nostro coordinamento nasce per vigilare e rispondere alle sfide territoriali che stanno attualmente caratterizzando l'area del nord milanese: la redazione del progetto definitivo-esecutivo dell'autostrada Pedemontana e delle compensazioni ambientali connesse e la realizzazione dei nuovi piani di governo del territorio dei comuni lombardi.



Immagina Lomazzo



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Sin dall'atto di fondazione, abbiamo cercato di allargare il consenso, raggruppando quante più associazioni possibili, che condividessero gli obiettivi nel documento programmatico stilato.

Tale documento, che lasciamo agli atti, raccoglie il lavoro svolto da tutte le associazioni aderenti in merito alle problematiche territoriali connesse alla realizzazione di autostrada Pedemontana ed alla progettazione dei nuovi P.G.T.. Questo è un lavoro capillare che ha la presunzione di mettere in rete, in comunicazione fra loro, queste analisi al fine di sintetizzarle in una visione comune sovralocale, ma con tutti i vantaggi di una profonda conoscenza del territorio, derivata dalla passione con cui i gruppi da anni cercano di promuovere azioni positive di salvaguardia ambientale e culturale nei propri territori di riferimento.

Negli ultimi decenni, ed in particolare nella Brianza, si è assistito ad uno sproporzionato ed insensato consumo di suolo ineditato, senza preoccupazione alcuna delle conseguenze che un tale fenomeno produce sull'ambiente nel quale viviamo e sulla salute dei cittadini. Con la legge regionale 11 marzo 2005, n. 12, la Regione Lombardia ha imposto a tutti i comuni lombardi di provvedere alla sostituzione dei vecchi Piani Regolatori Generali con il nuovo Piano di Governo del Territorio. Questo nuovo strumento, dal nostro punto di vista, se impostato con lungimiranza e costruito con saggezza, attraverso il coinvolgimento di tutte le componenti della società civile, può diventare un'occasione unica per recuperare il tempo perduto ponendo al centro della pianificazione urbanistica le tematiche ambientali e la riduzione del consumo di suolo, sulle quali fondare una nuova qualità dell'abitare, dove le aree verdi, agricole ed a standard, da semplici indici urbanistici, diventino aree chiave, veramente fruibili da tutti i cittadini, sulle quali realizzare interventi di compensazione ambientale integrati fra loro (oasi, corridoi ecologici e parchi urbani ed intercomunali) finalizzati a porre un limite agli effetti negativi già evidenti (traffico, inquinamento, disgregazione sociale, impoverimento della biodiversità) provocati da questo eccesso di urbanizzazione del territorio. Un esempio è stata l'istituzione in Comune di Seregno nel 2001 del PLIS "Brianza Centrale", parco in posizione baricentrica rispetto ad alcuni grandi parchi di interesse regionale – Groane, Alta Valle del Lambro, Brughiera Briantea – che, pur essendo nato con il proposito di comprendere aree via via più ampie dei comuni contermini è rimasto per ora limitato entro i confini del comune di Seregno. Il contestuale rifacimento della pianificazione urbanistica in tutti i comuni della Lombardia in un medesimo ristretto periodo, fornisce un'occasione unica per affrontare, attraverso il confronto e la collaborazione fra più comuni contermini, tematiche che travalicano i confini dei singoli comuni come i corridoi ecologici o l'impatto dell'autostrada "PEDEMONTANA", progetti che se affrontati con lungimiranza di vedute, possono evitare alla Brianza di diventare una megalopoli insalubre, sempre più invivibile e sepolta sotto un fiume di cemento.

Alla base del nostro operato c'è stato il confronto di idee, anche spigoloso, duro a volte, ma onesto ed aperto. Sin da subito, infatti, siamo stati disponibili al dialogo con tutte le associazioni, liste



Immagina
Lomazzo



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

civiche e partiti politici che volessero confrontarsi con noi su questi temi; parallelamente, fra maggio e giugno 2008, abbiamo richiesto di incontrare, per portare queste nostre idee; Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., Regione Lombardia e le province di Milano, Varese, Como e Bergamo. Il 21 maggio 2008, abbiamo incontrato per la prima volta (sono poi seguiti altri incontri di aggiornamento) il dott. Terragni ed il dott. Regalia di A.P.L. S.p.A., i quali hanno assicurato che tutti i fondi stanziati per le opere di compensazione verranno spesi per opere a verde e non per altre. Inoltre hanno dato la loro disponibilità a far pervenire i nostri suggerimenti ai progettisti da loro incaricati per il progetto di compensazione ambientale, cosa che non abbiamo mancato di fare. Delle 4 province attraversate da Pedemontana - Milano, Bergamo, Como e Varese - solo la prima ha iniziato un confronto diretto con noi, che ha prodotto un documento programmatico, che lasciamo agli atti, in cui la Provincia di Milano fornisce delle risposte ai dubbi ed alle richieste di garanzie espresse dal nostro coordinamento in merito a Pedemontana ed alle sue compensazioni. Varese, al contrario, non si è dimostrata assolutamente interessata, mentre Como e Bergamo non hanno risposto affatto. Stesso atteggiamento è stato tenuto, seppure parzialmente, dalla regione Lombardia, ed è questo persistente silenzio che ci ha portato a richiedere la presente audizione presso questa rispettabile commissione, all'interno della quale ribadiamo le nostre richieste poiché crediamo che la Regione, poiché si tratta di una infrastruttura di caratura regionale, possa dare delle importanti linee di indirizzo, non solo per ciò che riguarda il tracciato, ma soprattutto per quello che riguarda le opere di mitigazione, forestazione e compensazione ad essa connessa. E' infatti la prima volta in Italia, che esiste la concreta possibilità che venga realizzato uno dei più grandi ed articolati progetti di compensazione ambientale legata ad una, seppure devastante, infrastruttura autostradale, portando per la prima volta la nostra Repubblica, allo stesso livello dei paesi dell'Unione Europea, ove questi progetti si fanno con un automatismo ormai consolidato. Dei 4 assessori da noi interpellati nel giugno 2008 - Davide Boni, Raffaele Cattaneo, Lionello Pagnoncelli e Massimo Ponzoni (che ha assunto anche le deleghe all'ambiente prima in possesso di Pagnoncelli) - solo il primo ci ha concesso un incontro-confronto, che si è concluso con la promessa di inserire all'interno del Piano Paesistico Regionale, il progetto delle compensazioni ambientali di APL.

Siamo quindi qui a richiedere che:

- 1) la Regione Lombardia, che sinora, sui punti riguardanti l'ambiente, la conservazione del territorio e la salute dei cittadini è rimasta inattiva, lasciando che fosse la società Pedemontana, con tutti i suoi limiti, a proporre e portare avanti il progetto delle compensazioni, si faccia carico della valutazione dell'intero progetto all'interno di una coerente pianificazione territoriale, divenendo regia positiva dell'intero processo, coordinando la progettazione, la realizzazione e la successiva manutenzione delle opere di forestazione, mitigazione e compensazione ambientale connesse al progetto autostradale. Siamo disponibili ad un confronto aperto e speriamo si dia seguito, da parte degli assessori alla partita, alle richieste di incontro avanzate dal nostro coordinamento che sinora sono state inopinatamente ignorate;



Immagina Lomazzo



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

- 2) il progetto di compensazione ambientale di A.P.L. arrivi sino alla progettazione esecutiva e che lo stesso venga effettivamente realizzato nei termini in cui oggi è noto. La Regione si deve quindi attivare affinché il progetto venga approvato in commissione di vigilanza e dal CIPE, secondo le proprie competenze, dando garanzie affinché le aree individuate da tale progetto rimangano libere da costruzioni e non subiscano modifiche d'uso dai Piani di Governo del Territorio dei comuni lombardi;
- 3) in merito ai finanziamenti, si dia seguito nei fatti a quanto dichiarato pubblicamente dall'allora assessore regionale all'ambiente Pagnoncelli che, il 18 marzo 2008 all'acquario civico di Milano, durante la presentazione del progetto delle compensazioni ambientali di Pedemontana S.p.A., promise che la regione Lombardia avrebbe stanziato altri 100 milioni di euro da destinare a tale scopo. Cosa che sinora non è stata fatta;
- 4) venga istituito un Piano d'Area per le aree attraversate da Autostrada Pedemontana, con lo scopo di gestire e controllare non solo i progetti ecologici ormai improcrastinabili, ma anche i possibili interventi di urbanizzazione "indotta" da questa nuova infrastruttura. Infatti, la PEDEMONTANA, se non adeguatamente governata, rischia di diventare uno dei più grossi progetti di speculazione edilizia camuffata da intervento viabilistico, e rischia di paralizzare, anziché snellire, il traffico automobilistico. Infatti, un aumento dell'edificato lungo il tracciato autostradale vanificherebbe i presunti vantaggi di alleggerimento del traffico del nord milanese promessi da Pedemontana (tutti da dimostrare nei fatti);
- 5) Venga utilizzata ogni opportunità che possa scaturire dalle risorse economiche destinate, ai sensi della legge, ad EFFETTIVE OPERE di COMPENSAZIONE AMBIENTALE derivanti dal progetto PEDEMONTANA, per ricucire il territorio che verrà ulteriormente deturpato da questa infrastruttura e realizzare i parchi urbani ed i corridoi ecologici utili alla formazione della rete ecologica provinciale e regionale;
- 6) Sia operato ogni sforzo in fase di progettazione definitiva ed esecutiva per ridurre l'impatto ambientale dell'opera, mitigandone la percezione, riducendo i carichi di traffico forzato indotti dalle opere accessorie all'interno dei comuni attraversati, evitando lo sviluppo edilizio intensivo attorno alla nuova viabilità in quanto fattore non più sostenibile di sfruttamento del territorio. Diventando inoltre fonte sinergica di coordinamento con quei Comuni che hanno espresso criticità rispetto agli elaborati progettuali per le pesanti ricadute causate, tenendo in considerazione tali richieste per una riformulazione progettuale;
- 7) Si smetta di utilizzare le cosiddette leggi deroga (come p.e. quella riguardante la possibilità di far passare il tracciato autostradale all'interno del Bosco delle Querce), che altro non fanno che semplificare i problemi (in peggio), bypassare il confronto ed aumentare (in peggio) le conseguenze indotte;
- 8) Si prendano subito provvedimenti radicali e innovativi in materia di infrastrutture. Se ci sono soldi, questi dovrebbero essere spesi per costruire – ORA e non tra dieci anni – quelle infrastrutture come ad esempio IL TRASPORTO SU FERRO (Pedemontana ferroviaria) E



Immagina Lomazzo



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

L'INTERSCAMBIO FERRO-GOMMA che permettano di mantenere stili di vita dignitosi in situazioni critiche; occorrerebbe impegnarsi a migliorare il trasporto pubblico rendendo meno appetibile la macchina privata, realizzare sistemi accessori di viabilità lenta (piste ciclabili);

- 9) Che il modello del progetto delle compensazioni proposto da Pedemontana diventi una prassi per tutte le nuove infrastrutture. Chiediamo quindi che il tetto minimo percentuale dell'importo totale dell'opera da realizzare, da destinare alle compensazioni ambientali, passi dall'attuale 1% al 5%, esplicitando che le opere di compensazione ambientale da realizzare siano solamente "vere" opere ecologiche legate all'ambiente e non ad altro;
- 10) Rimanendo all'interno del tracciato dell'infrastruttura, la regione si attivi affinché vengano corretti diversi punti critici, che il coordinamento ha individuato (e che si trovano descritti dettagliatamente nel documento programmatico che lasciamo agli atti) e sui quali chiede la modifica. I punti maggiormente critici vengono di seguito elencati:
- abbattimento dei boschi di Bernate;
 - attraversamento delle colline di Arcore;
 - abbattimento del bosco della Moronera a causa della realizzazione dello svincolo con la A9;
 - nuova stazione di servizio di Mozzate;
 - attraversamento delle zone A e B della diossina e impatto ambientale della tratta B2 sulle zone più densamente popolate;
 - abbattimento del bosco dell'Itala;
 - abbattimento del bosco del Rugareto;

ELENCO ALLEGATI:

- Documento programmatico;
- Comunicati stampa;
- Documento "La Brianza e la Pedemontana Lombarda" della Provincia di Milano.
-