



Provincia
di Milano



PROGETTO
MONZA BRIANZA

LA BRIANZA E LA PEDEMONTANA LOMBARDA

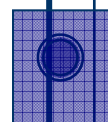
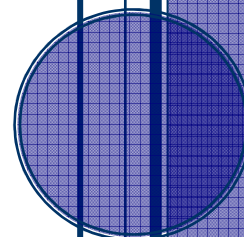
La posizione e gli impegni
della Provincia di Milano

Il presente documento illustra la posizione e gli impegni che la provincia di Milano intraprende a seguito dei diversi incontri con la rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

Gigi PONTI Assessore per l'attuazione della Provincia di Monza e Brianza

Pietro MEZZI Assessore Politica del territorio e parchi -Agenda 21 -Mobilità ciclabile - Diritti degli animali

Paolo MATTEUCCI Assessore Viabilità - Opere pubbliche stradali - Mobilità e trasporti



La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

**1) SIANO FATTE TUTTE LE COMPENSAZIONI: GREENWAY + 50
PROGETTI**

**Inserimento dell'intero progetto di compensazione ambientale nella legge
obiettivo:**

**Impegno e sostegno da parte di Pedemontana S.p.A., e delle
Amministrazioni Provinciali e Regionale, nonché dal Comitato di
Vigilanza, affinché l'intero progetto di compensazione ambientale di
Pedemontana s.p.a. sia approvato dal Cipe nella sua integrità**

La posizione e gli impegni della Provincia di Milano

La proposta dell'inserimento del progetto delle compensazioni (greenway + progetti locali) è condivisa dalla Provincia e le azioni sino ad ora intraprese vanno in questa direzione ed in quella dell'allineamento del progetto delle compensazioni col progetto definitivo dell'infrastruttura.

Allo stesso modo si ritiene che il progetto abbia una valenza strategica (punto di partenza e di prima realizzazione di una rete ecologica della Brianza) e che alla sua realizzazione debbano concorrere azioni sinergiche e risorse reperite a diversi livelli (Pedemontana, Regione, Province, Parchi, Unione Europea, ecc.),

La Provincia si impegna a fare in modo che, in ogni passaggio di propria competenza, vengano messe in atto tutte le azioni possibili affinché questo obiettivo venga raggiunto, anche attraverso il ruolo di coordinamento della stessa Provincia.

Le condizioni sono favorevoli: con l'estensione dell'incarico della progettazione definitiva dell'infrastruttura anche ai progetti di compensazione ambientale si sono di fatto allineate le due progettazioni. Il 29 dicembre è stato consegnato ad Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. il progetto definitivo del Sistema Viabilistico Pedemontano dalle società incaricate, comprensivo di tutta la parte riguardante le compensazioni ambientali. Sarà quindi possibile l'approvazione unica, ferma restando la volontà politica di tutti i soggetti competenti, in primo luogo CAL e Cipe.

La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

**2) TUTTI I FONDI DESTINATI ALLE COMPENSAZIONI
AMBIENTALI DEVONO FINANZIARE SOLO “VERE”
COMPENSAZIONI AMBIENTALI**

La posizione e gli impegni della Provincia

Si condivide l'obiettivo. Nel percorso del Collegio di Vigilanza dell'Accordo di programma si è consolidata questa posizione e, comunque, la Provincia si farà carico di ribadire questa posizione in tutte le sedi in cui potrà intervenire.

La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

**3) NO AL TRASFERIMENTO FINANZIARIO DIRETTO AI COMUNI
PER LA REALIZZAZIONE DELLE COMPENSAZIONI AMBIENTALI**

Realizzazione diretta delle opere da parte di Pedemontana (vedi proposta legge obiettivo);

Collaborazione progettuale di Pedemontana con gli enti parco per le aree comprese nelle compensazioni ambientali;

Coordinamento della Provincia, in collaborazione con la Regione, per tutte le altre aree oggetto di compensazione, siano esse comprese nei PLIS oppure no;

La posizione e gli impegni della Provincia

Sono in corso approfondimenti in merito all'opportunità di individuare un soggetto sovralocale (partecipato, tra gli altri, da province e parchi) per la realizzazione dei progetti di compensazione ambientale.

Con l'approvazione del progetto delle compensazioni all'interno del Collegio di Vigilanza dell'Adp ed il suo inserimento in legge obiettivo e nell'ipotesi di distribuzione ai Comuni delle risorse destinate alla realizzazione delle opere di compensazione concordate, le assegnazioni delle risorse sono comunque vincolate alla realizzazione delle compensazioni. Restano da superare i vincoli di bilancio dovuti al Patto di Stabilità che non consentono ai Comuni di incrementare le spese storiche anche nella parte capitale. Occorre risolvere questa questione, altrimenti ci si potrebbe trovare con un progetto, con le risorse, ma senza possibilità di poterlo realizzare. La Provincia si farà promotrice di ciò nelle sedi opportune. Inoltre, si segnala che la futura Provincia nascerà senza il vincolo della conferma della spesa storica e potrebbe, quindi, aumentare le risorse destinate al progetto creando un circolo virtuoso.

Per ciò che concerne la collaborazione progettuale, è stato avviato un percorso di confronto con gli Enti Parco e tutte le istituzioni locali.

Il ruolo di coordinamento della Provincia sarà esercitato, così come per il tracciato autostradale, col coinvolgimento dei comuni nel processo di condivisione del progetto e nella sua traduzione all'interno del PTCP che la futura Provincia di Monza e Brianza dovrà avviare.

La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

4) ACCORPAMENTO IN UN UNICO GRANDE PROGETTO PROVINCIALE DI TUTTI I PROGETTI DI NATURA AMBIENTALE IN ATTO: COMPENSAZIONI AMBIENTALI DI PEDEMONTANA, DORSALE VERDE NORD MILANO, MOLTA + BRIANZA, ECC.

Realizzazione di una piattaforma programmatica ambientale provinciale comune che si realizzi DA SUBITO con interventi concreti, finalizzati alla creazione di uno scenario strategico propositivo per il futuro di questi territori

La posizione e gli impegni della Provincia

Uno dei progetti dell'Assessorato per l'attuazione della Provincia di Monza e Brianza è quello di "MOLTA +BRIANZA", di per sé concepito come contenitore che riunisce, coordina e valorizza i diversi progetti che, su diversi aspetti, costruiscono l'identità della costituenda Provincia. Quello ambientale e del paesaggio è uno dei tre principali filoni di lavoro. Questo contenitore che mette a rete e a valore le diverse progettualità avviate ci permette inoltre di superare le visioni e le pratiche settoriali, riconducendo il tutto ad un approccio sistemico.

Questo contenitore consente poi di creare le giuste sinergie con un altro progetto della Provincia, quello della *dorsale nord*. Esso si integra e, talvolta, costruisce azioni di recupero ambientale comuni al progetto delle compensazioni di Pedemontana

La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

5) PEDEMONTANA: UN'AUTOSTRADA SENZA CEMENTO

Impegno e sostegno tramite un'iniziativa politica, affinché, dando seguito agli impegni informali presi dal Presidente Penati e da più di un assessore presente stasera, la Provincia di Milano si faccia promotrice ed artefice presso la regione Lombardia, per la realizzazione di un *PIANO D'AREA PER L'AUTOSTRADA PEDEMONTANA*, onde evitare che qualche miope pianificatore locale, possa vanificare tutta la visione territoriale sovracomunale del progetto di compensazione ambientale (e di tutti quelli ambientali già in itinere), decidendo di rendere edificabili tutte gli spazi aperti contigui, contribuendo in questo modo indirettamente a far aumentare anche il carico di traffico sulla nuova arteria e su quelle accessorie

La posizione e gli impegni della Provincia

Si ritiene che il Piano d'Area sia uno strumento indispensabile e necessario per tutto il territorio interessato dalla Pedemontana, opera particolarmente complessa – 87 km di autostrada e 70 km di nuova viabilità locale – che si va ad inserire in un ambito sostanzialmente urbano, densamente abitato e fortemente edificato. La relazione tra infrastruttura e relazione con il territorio e le sue dinamiche di sviluppo deve essere necessariamente curata. E' urgente definire uno strumento di governo dei processi di trasformazione di questo territorio anche al fine della sua difesa e tutela da interessi speculativi.

La Provincia ritiene che esistano tutti i presupposti per attivare la procedurati cui al comma 6 dell'art. 20 della Legge Regionale dell'11 marzo 2005 n.12 "Legge per il governo del territorio che prevede nel caso in cui aree di significativa ampiezza territoriale siano interessate da opere, interventi o destinazioni funzionali aventi rilevanza regionale o sovraregionale, l'approvazione di un *piano territoriale regionale d'area*.

La Provincia di Milano, tramite l'Assessore al Territorio Pietro Mezzi, si è attivata presso le altre Province interessate dal passaggio dell'autostrada al fine di formulare richiesta alla Regione Lombardia di avvio della procedura. Le risposte ricevute non sono state confortanti.

La Provincia si ripropone di reiterare tale proposta in tutte le sedi ed in tutte le forme possibili

La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

**6) AUMENTO DEI FONDI DESTINATI ALLE COMPENSAZIONI
AMBIENTALI DI PEDEMONTANA S.P.A.**

Impegno da parte della Provincia di Milano di farsi interprete sollecito presso la Regione Lombardia, affinché, i 100 milioni di euro supplementari promessi pubblicamente dall'ex-assessore all'ambiente Pagnoncelli (ora sostituito da Massimo Ponzoni) il 18 marzo scorso in occasione della presentazione del progetto di compensazione ambientale presso l'acquario civico di Milano, siano realmente stanziati e non solo promessi...

La posizione e gli impegni della Provincia

La Provincia ha attivato dei finanziamenti sul progetto della *dorsale nord*, progetto che si integra e, talvolta, costruisce azioni di recupero ambientale comuni al progetto delle compensazioni di Pedemontana. Il progetto delle compensazioni deve essere concepito come avvio di un'azione di recupero e di progettazione ambientale più ampia e capace di fare da "volano" ad iniziative e a finanziamenti concorrenti a più livelli.

Infine, come già detto al punto 3) il bilancio della nuova Provincia nascerà senza il vincolo della conferma della spesa storica e, quindi, potrebbero essere aumentate le risorse da destinare a progetti di recupero ambientale.

La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

7) MAI PIU' AUTOSTRADE CON IL CEMENTO INTORNO... DA SUBITO PER OGNI INFRASTRUTTURA IL 5% DI INTERVENTI DESTINATI AD OPERE DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE (VERA, QUINDI VERDE, ECOLOGICA!) DA FARSI SUGLI SPAZI APERTI CONTIGUI

Avvio di un'azione politica a livello regionale, affinché questa iniziativa avviata da Pedemontana S.p.A. (progetto di compensazioni ambientali) diventi una prassi CONSOLIDATA e RAFFORZATA, facendo passare il tetto minimo finanziario, utilizzato per queste opere da Pedemontana S.p.A., dal 3,5 al 5%

La posizione e gli impegni della Provincia

L'orientamento assunto dalla Provincia è quello di consolidare questo approccio "europeo" e si farà carico di richiedere, per le opere che interessano il territorio provinciale e per le quali può essere previsto il finanziamento delle compensazioni ambientali, la ripetizione del "modello pedemontana".

La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

**8) GESTIONE PROVINCIALE DELLE STRADE DI ARROCCAMENTO
E DI TUTTA LA VIABILITA' ACCESSORIA RICHIESTA
LOCALMENTE**

Evitare anche in questo caso un nuovo consumo di suolo “indotto” (per cui si ribadisce la necessità di un PIANO D'AREA);

Avere una regia sovracomunale che gestisca fisicamente le opere dopo la loro realizzazione poiché il loro impatto quasi sempre travalica i confini comunali per cui sono state richieste (vedi le code prima dell'innesto della tangenziale nord sulla tangenziale est a Sesto S. Giovanni);

Avere garanzie affinché la nuova viabilità accessoria non vada ulteriormente ad interrompere la rete ecologica;

La posizione e gli impegni della Provincia

Si ribadisce la posizione di estremo favore rispetto alla redazione del Piano d'area anche per le motivazioni insite nella richiesta di cui sopra.

Per ciò che riguarda le competenze in materia di gestione delle infrastrutture stradali, si fa presente che esistono normative nazionali a proposito.

Ciò che la Provincia potrebbe fare è collaborare con i soggetti competenti affinché venga definito uno strumento che delinei le caratteristiche e gli standards quantitativi e qualitativi di una gestione per competenza, ma che risponda alla necessità di una rendicontazione complessiva.

La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

**9) RIPRESA SOLLECITA DI UNA POLITICA CHE TENDA A
POTENZIARE IL TRASPORTO PUBBLICO E DISINCENTIVI
L'UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO**

**Nuovo slancio sulla cosiddetta Pedemontana ferroviaria e
sull'interscambio ferro-gomma (p.e. cosiddetto protocollo del ferro)**

La posizione e gli impegni della Provincia

Gli obiettivi del riequilibrio e dell'integrazione modale, nonché quello dell'intermodalità sono contenuti nel programma elettorale della maggioranza che governa la Provincia di Milano ed in quello amministrativo.

L'azione positiva della Provincia ha consentito poi - nel cosiddetto "Tavolo Milano"- di inserire nei protocolli di intesa col Ministero la realizzazione di progetti ed opere per il trasporto collettivo, tra cui alcuni riguardanti il territorio brianzolo e contenuti nel protocollo del ferro della Brianza.

Anche nell'ambito delle attività dell'Accordo di Programma per la Pedemontana, è stato avviato il monitoraggio sulla realizzazione delle opere e dei progetti contenuti nel "Protocollo del Ferro". Il Protocollo del ferro è stata una "conquista", la sua definizione è stata possibile grazie all'azione decisa dei Comuni e delle Province attraversati dalla pedemontana che hanno subordinato la loro disponibilità al confronto sull'opera autostradale con la condivisione di un programma di riqualificazione e potenziamento delle ferrovie e della rete metropolitana e tranviaria.

L'attività della Provincia di Milano è stata utile e ha permesso che gli impegni assunti nel protocollo trovassero (anche se parzialmente) concreta realizzazione, nonostante i finanziamenti alle opere del Protocollo siano ancora del tutto insufficienti (trovano finanziamento la gronda ferroviaria nella tratta Seregno-Saronno ed il prolungamento della MM1 da Sesto S.G. a Monza Bettola, esisteva un impegno col precedente Governo per la riqualificazione della tranvia Milano-Desio-Seregno)

E' utile comunque precisare che alle Province compete la sola programmazione e gestione (svolta tramite gare d'appalto dei servizi) del servizio trasporto pubblico locale.

Per ciò che concerne le infrastrutture ed i servizi ferroviari, la competenza è regionale.

Una competenza provinciale quindi importante, ma limitata.

Si segnala l'intervento della Provincia che, attraverso un importante contributo economico, ha permesso di ridurre il costo degli abbonamenti

per l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale nell'ambito territoriale di propria competenza.

La richiesta della rete “Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile”

10) CORREZIONE DEI NODI “CRITICI” DEL TRACCIATO:

- 1) BOSCO DEL RUGARETO;**
- 2) BOSCO DELLA MORONERA;**
- 3) BOSCO DELL’ITALA**
- 3) REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE DI SERVIZIO DI MOZZATE;**
- 4) BOSCHI DI BERNATE (SI CHIEDE LA REALIZZAZIONE IN GALLERIA PROFONDA);**
- 5) NO AL PASSAGGIO SU ZONE “A” E “B” (DIOSSINA);**

Massimo impegno tecnico da parte di Società Pedemontana S.p.A. per modificare il tracciato;

Preciso impegno politico da parte dell’assessore P. Matteucci, affinché, sia perseguita la massima salvaguardia del territorio per limitare, anche tramite lo stanziamento di nuovi fondi ad hoc, l’impatto viabilistico della nuova arteria nella provincia di Milano;

La posizione e gli impegni della Provincia

L'impegno è di tutti. L'azione della Provincia e della società concessionaria è volta a perseguire ogni miglioramento possibile al tracciato affinché venga ridotto l'impatto dell'infrastruttura.

E' utile ricordare che Pedemontana, Province e Comuni hanno dei vincoli determinati da:

- Scelte di tracciato da parte degli Enti, definite in occasione delle conferenze dei servizi relative alla definizione del protocollo d'intesa prima e del progetto preliminare poi
- Il progetto Pedemontana è sottoposto alle procedure della cosiddetta "legge obiettivo". La natura ed il tracciato possono essere messi in discussione nella fase di approvazione del progetto preliminare. In questa fase, ad approvazione del preliminare avvenuta, è possibile determinare interventi di miglioramento del tracciato alla luce delle prescrizioni effettuate dal CIPE
- E' stato approvato un accordo di programma che costituisce un ulteriore elemento di "rigidità" rispetto alle possibili modificazioni che, per essere effettive, devono essere approvate all'unanimità
- L'equilibrio del Piano economico-finanziario dell'opera

Detto ciò, si è aperto un tavolo di confronto con gli enti che sono interessati dalle criticità evidenziate ma anche da altre non segnalate. Si tratta di un percorso sottoposto a continue verifiche ed aggiustamenti che ha accompagnato tutta la fase della progettazione definitiva . La Provincia ha svolto un'azione di coordinamento che, in taluni casi, ha prodotto risparmi di territorio importanti (opere connesse) ed in altri ha evidenziato la necessità di approfondire ulteriormente le problematiche emerse.

La Provincia, per alcune delle criticità, può sostenere di avere prodotto significativi miglioramenti, per altre si è valutato che, dati i vincoli di cui sopra e espletata una valutazione più complessiva degli impatti, la soluzione soggetta a valutazioni critiche fosse la meno impattante.

(Segue ricostruzione ed illustrazione delle criticità e delle soluzioni adottate nel progetto definitivo da parte della società Pedemontana S.p.A.)