

SaronnoNews

Lettera degli ambientalisti a sindaci e Provincia di Monza e Brianza sulla Pedemontana

Tommaso Guidotti · Friday, January 28th, 2022

Associazione Colli Briantei, Alternativa Verde Desio, Legambiente circolo Laura Conti Seveso, Legambiente Seregno aps, Seveso Futura, Sinistra e Ambiente Meda, Impulsi Sostenibilità e Solidarietà Meda, ImmaginArcore, Un

Parco per Bernareggio, Gruppo Acquisti Solidali GAS Vitale Arcore, Passione Civica per Cesano Maderno, Lista Civica Altra Bovisio Masciago. sono le associazioni e i gruppi ambientalisti che hanno scritto ai sindaci e alla Provincia di Monza e Brianza per chiedere attenzione in merito al **completamento dell'autostrada Pedemontana**.

La lettera è inviata ai sindaci delle tratte B2, C e pur se stralciata dal progetto e dal finanziamento, anche della D. Una lettera che sollecita le amministrazioni e la Provincia di MB a svolgere un ruolo attivo, coordinato e collettivo di pressione nei confronti di Regione Lombardia e dei ministeri, per cercare di **riaprire comunque la discussione sull'infrastruttura, prima che la partenza dei lavori renda quasi impossibile qualsiasi ripensamento** e evitando che il territorio subisca passivamente gli effetti impattanti e negativi che deriveranno dal completamento autostradale. Nel documento vengono riprese sia le riflessioni espresse nell'incontro di Arcore che quelle contenute nei contributi di molti lì intervenuti.

«**La lettera contiene analisi e spunti affinché la Pedemontana non continui erroneamente ad essere approcciata come un'opera a sé stante collocata al di fuori del contesto progettuale che riguarda mobilità, trasporti e modello di sviluppo in Brianza.** Pur proseguendo nel manifestare la propria contrarietà al completamento dell'autostrada, gli ambientalisti hanno intenzione di dialogare con le amministrazioni, anche laddove esse intendano farsi carico di proposte di modifiche progettuali tese a preservare aree naturali che altrimenti verrebbero irrimediabilmente compromesse, all'irrobustimento e ampliamento dei fondi e degli interventi di compensazione ambientale. E' necessario rimediare il più possibile a carenze progettuali e ricadute negative su viabilità e territorio in termini di traffico e di ulteriore antropizzazione ed urbanizzazione – si legge nella presentazione della lettera -. **S'è purtroppo rilevata la ridotta conoscenza del progetto da parte delle amministrazioni locali e lo scarso coinvolgimento dei cittadini.** Sono limiti che vanno superati affinché il livello di consapevolezza cresca e sia utile anche nell'azione coordinata che chiediamo di esercitare alle Istituzioni locali presso Regione e Ministeri».

LA LETTERA



Egr. Sindaco di Lentate Sul Seveso Laura Ferrari
 Egr. Sindaco di Barlassina Piermario Galli
 Egr. Sindaco di Meda Luca Santambrogio
 Egr. Sindaco di Seveso Alessia Borroni
 Egr. Sindaco di Cesano Maderno Maurilio Longhin
 Egr. Sindaco di Bovisio Masciago Giovanni Sartori
 Egr. Sindaco di Desio Simone Gargiulo
 Egr. Sindaco di Seregno Alberto Rossi
 Egr. Sindaco di Lissone Concetta Monguzzi
 Egr. Sindaco di Biassono Casiraghi Luciano
 Egr. Sindaco di Macherio Mariarosa Redaelli
 Egr. Sindaco di Arcore Maurizio Bono
 Egr. Sindaco di Camparada Mariangela Beretta
 Egr. Sindaco di Lesmo Roberto Antonioli
 Egr. Sindaco di Sovico Barbara Magni
 Egr. Sindaco di Vedano al Lambro Marco Merlini
 Egr. Sindaco di Vimercate Francesco Cereda
 Egr. Sindaco di Usmate con Velate Mandelli Lisa
 Egr. Sindaco di Ronco Briantino Kristiina Loukiainen
 Egr. Sindaco di Bernareggio Andrea Esposito
 Egr. Sindaco di Bellusco Mauro Colombo
 Egr. Sindaco di Mezzago Massimiliano Rivabeni
 Egr. Sindaco di Aicurzio Matteo Raffaele Baraggia
 Egr. Sindaco di Carnate Nava Daniele
 Egr. Sindaco di Sulbiate Della Torre Carla Alfonsa
 Egr. Sindaco di Cornate d'Adda Colombo Giuseppe Felice
 Egr. Presidente della Provincia di MB Luca Santambrogio
 PEDEMONTANA:

LETTERA AI SINDACI E AI RAPPRESENTANTI ISTITUZIONALI DA PARTE DEI GRUPPI AMBIENTALISTI DI MB DOPO IL CONFRONTO DI ARCORE SU PEDEMONTANA DEL 9-12-2021, ALCUNE RIFLESSIONI E SPUNTI SUL COSA FARE

Nell'incontro del 9-12-2021 ad Arcore, cui hanno partecipato amministratori e politici, la nostra sollecitazione al confronto ha prodotto dei risultati:

- un fronte abbastanza largo di Sindaci e di altre figure istituzionali, ha dichiarato di ritenere necessario un tavolo di confronto collettivo con istituzioni e società realizzatrice dell'opera;
- sono state evidenziate le attività dei gruppi ambientalisti nel contrastare un'autostrada di dubbia utilità, dalle innumerevoli criticità ambientali e con un impatto insostenibile per il territorio, i limiti di un finanziamento "last minute" per molti aspetti improprio a partire dal possibile prestito della BEI che non rientra nel campo della "finanza verde" riservata ad interventi ecologicamente e ambientalmente sostenibili e per il quale i gruppi ambientalisti hanno inviato un reclamo alla BEI;
- il professor Arturo Lanzani ha illustrato un suo contributo sulla riduzione del danno ambientale e dell'impatto sul territorio, con proposte di modifica a partire dal progetto sottoposto a bando di gara;

– il richiamo alla necessità di interventi di mitigazione e compensazione ambientale aggiuntivi per ridimensionare le ricadute negative e il danno che sarà prodotto, da coprire con adeguate risorse.

La serata ha, purtroppo, mostrato un gap conoscitivo da parte degli amministratori rispetto ai contenuti del “progetto definitivo aggiornato 2018-2019”. Ritardo dovuto alla mancata condivisione e circolazione, attuata da APL, di documentazione ufficiale in merito.

IL QUADRO DI RIFERIMENTO

Non si può prescindere dal richiamare come riferimento di una situazione ambientale critica, che comprende anche la Brianza, i rapporti ISPRA del 2021 su Clima e Consumo di Suolo che in estrema sintesi rilevano:

- un incremento della temperatura media in Italia, maggiore che nel resto del mondo e già superiore agli impegni assunti con gli accordi di Parigi;
- un consumo di suolo con perdita di servizi ecosistemici ad un ritmo non sostenibile;
- una perdita di capacità di stoccaggio del carbonio delle aree perse a livello nazionale che si riflette immediatamente in un aumento della CO₂ e della temperatura terrestre. In questo drammatico quadro si inserisce, con un apporto negativo, il completamento dell’autostrada Pedemontana Lombarda.

LE PREMESSE

? Esiste una netta divisione di strategia tra chi Pedemontana non la vuole e chi, fatalista, pur non volendola, la considera già decisa, inserita nell’elenco delle infrastrutture “strategiche” e quindi inarrestabile;

? chi non la vuole deve valutare se limitarsi a continuare la battaglia fino in fondo per impedirli, definendo attentamente quali strumenti mettere in campo al fine di ostacolarne in modo efficace il completamento e decidendo se sia o meno il caso di entrare anche nel merito delle questioni relative alla riduzione dell’impatto e della devastazione ambientale;

? anche chi la vuole dovrebbe essere interessato a “migliorarla” riducendone l’impatto;

? se si opta per valutare questo scenario per altro da noi approfondito, diventa opportuno esaminare sia una serie di criticità dell’opera che i possibili interventi per ridurne l’impatto.

PEDEMONTANA, MOBILITÀ IN BRIANZA E NECESSITÀ DEL TERRITORIO

1. Pedemontana non può continuare ad essere approcciata come un’opera a sé stante collocata al di fuori del contesto progettuale che riguarda mobilità, trasporti e modello di sviluppo in Brianza.

Iniziative sporadiche e individuali di figure istituzionali non hanno prodotto grandi risultati. Sono stati sprecati anni nei quali s’è separato l’approccio all’infrastruttura dai contesti e dalle problematiche generali di mobilità e trasporto. Diventa importante la creazione di organismi territoriali rappresentativi delle istituzioni per affrontare con organicità tutti gli aspetti, evitando derive localiste che darebbero minor potere contrattuale. Questo vale anche per gli aspetti tecnici riguardanti interventi progettuali, modifiche di percorsi, definizione di mitigazioni e compensazioni ambientali aggiuntive, robuste e utili per ridurre l’inquinamento

dell'aria, delle acque e dei suoli prodotto dalla realizzazione dell'autostrada e dal suo esercizio.

Con il finanziamento derivante da risorse pressoché esclusivamente di origine pubblica (BEI e Cassa Depositi e Prestiti) e con l'azzeramento del "Project Financing" è mutata la composizione del Piano Economico Finanziario (PEF). Il prevalere del sostegno pubblico consentirebbe alle amministrazioni locali di esercitare un ruolo attivo con maggiore autorevolezza, peso e titolarità tali da consentire l'apertura a livello politico di una partita contrattuale che non si limiti alle modifiche al progetto, ma che prenda origine da esso per porre sul tappeto altre questioni connesse e/o derivanti.

2. Il collegamento di Vimercate con la metropolitana e con le stazioni ferroviarie di Arcore e/o Carnate che va concretizzato. E' un confronto che si trascina da anni e che ora richiede reali certezze.

3. Va presa in considerazione l'eliminazione del casello di Agrate sulla tangenziale Est e il prolungamento della stessa in direzione Merate.

4. La tratta ferroviaria Carnate – Seregno deve essere ripristinata e potenziata insieme all'ammodernamento ed efficientamento della Monza-Molteno-Lecco (elettrificazione prevista con risorse del PNRR) che non può essere disgiunto da quello della linea Como-Lecco<

5. Bisogna definire l'intangibilità o meno del piano economico finanziario dell'opera e quindi la natura e l'ampiezza della modificabilità del progetto in termini di risorse economiche destinate, di loro allocazione e di priorità a cui assegnarle ai fini di diminuire l'impatto sul territorio e la devastazione ambientale prodotta.

6. Necessitano disponibilità economiche superiori a quelle stanziare nel progetto per mitigazioni e compensazioni ambientali. La realizzazione delle compensazioni ambientali va gestita coinvolgendo organismi sovracomunali.

7. La greenway ciclabile lungo l'intero percorso delle nuove tratte, va realizzata contestualmente.

8. La trasformazione in autostrada a pedaggio laddove ora vi sono tratti a libera percorrenza, provocherà un travaso delle brevi e medie percorrenze che andranno ad appesantire se non a saturare la viabilità locale ordinaria e intercomunale. Sarà necessario approfondire attentamente e quantificare questo fattore negativo valutando l'introduzione dell'esenzione dal pagamento delle utenze locali per brevi tratte.

9. Va valutata la connessione dell'autostrada al termine della tratta C con la A51, prendendo atto che ormai appare poco sensato il completamento con la tratta D e che diversi soggetti (Sindaci di Arcore, Vimercate, Agrate e il Prof. Lanzani) hanno indicato soluzioni meno impattanti per luoghi di connessione e dimensioni degli svincoli.

10. Per la tratta B2 e la questione della presenza di Diossina lungo il tracciato, vanno considerati i problemi e il pericolo per sbancamenti, movimentazioni e ricollocazione del terreno contaminato e di un Piano Operativo di Bonifica insufficiente, al risparmio e comunque rischioso per cui sarebbe opportuno evitare interventi sull'attuale superstrada Milano-Meda e le aree attigue, limitandosi ad un suo potenziamento e approfondendo soluzioni di cui s'è parlato nel recente passato quali le corsie dinamiche e le dimensioni degli svincoli o delle connessioni alla viabilità ordinaria.

11. Da esaminare e pesare la riduzione del calibro dell'arteria, passando a due corsie

per direzione di marcia nella tratta C.

12. Va superata la costante e inefficace applicazione della diluizione del traffico costruendo nuove arterie. Si deve cominciare ad agire per trasferire il traffico merci su rotaia e occorre ridurre il traffico veicolare privato attuando l'integrazione Ferro-Gomma per cercare di spostare sempre di più la mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico rimodulando l'attuale offerta dei servizi di tpl con orari coordinati tra bus e treni, minimizzando i tempi di attesa, oggi altissimi.

13. Deve avere termine il proliferare di capannoni con attività produttive e di terziario e con centri di logistica d'enorme impatto ai lati delle nuove e vecchie arterie e serve una pianificazione d'area dei "distretti produttivi" configurati attorno agli assi ferroviari esistenti.

QUELLO CHE CHIEDIAMO AI SINDACI

Pur non mutando il nostro giudizio negativo sulla Pedemontana e continuando pertanto a considerarla un'infrastruttura inutile, impattante e insostenibile per l'ambiente e la Brianza e proseguendo nell'azione affinché questa consapevolezza cresca e muti anche la realtà che considera ineluttabile il completamento dell'autostrada, come associazioni, gruppi e liste civiche ambientaliste intendiamo confrontarci col territorio e le sue rappresentanze istituzionali, convinti che solo col contributo di una grande pluralità di soggetti e il coinvolgimento dei cittadini si potrà avere la forza di riproporre la questione Pedemontana.

Agli amministratori dei Comuni delle tratte B2, C e anche D e alla Provincia di MB, chiediamo di tenere conto delle riflessioni esplicitate in questa nostra comunicazione e di agire coordinandosi insieme per esercitare le necessarie pressioni nei confronti di Regione Lombardia e degli altri organismi Istituzionali (Ministeri) affinché il territorio non subisca passivamente gli effetti negativi che deriveranno dal completamento autostradale. In ultimo, pensiamo che le Amministrazioni abbiano il dovere di aggiornare adeguatamente la loro cittadinanza, affinché tutti possano essere consapevoli ed informati, ben prima dell'eventuale operatività delle ruspe. Esortiamo dunque i Sindaci ad attivarsi verso le comunità.

This entry was posted on Friday, January 28th, 2022 at 9:15 am and is filed under [Brianza](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.