

LE NUOVE AUTOSTRADE LOMBARDE NON PORTANO A KYOTO

Dossier 2009



LEGAMBIENTE LOMBARDIA

LE NUOVE AUTOSTRADE LOMBARDE NON PORTANO A KYOTO MA A UNA PIANURA PADANA PIU' INQUINATA

L'emergenza smog è una triste realtà legata al traffico, agli inquinanti che escono dalle marmitte di milioni di auto che impediscono ormai la mobilità in città grandi e piccole. Nel corso degli anni, diversi sono stati i protagonisti di questa aggressione alla salute dei cittadini: monossido di carbonio, piombo, idrocarburi policiclici aromatici, benzene, per arrivare alle alte concentrazioni di polveri sottili nelle grandi città di questi ultimi anni, con i conseguenti provvedimenti per limitare il traffico veicolare.

E fino ad oggi si è visto che, almeno per il nostro Paese, interventi efficaci per migliorare radicalmente la qualità dell'aria nelle città ancora non ci sono. Per vincere la sfida della mobilità e garantire una qualità della vita migliore ai cittadini bisogna innanzitutto creare un nuovo concetto di mobilità mettendo in campo gli strumenti che abbiano un unico obiettivo, ridurre il numero di auto in circolazione garantendo al tempo stesso ai cittadini una maggiore libertà di movimento. Lo possiamo fare: due cittadini lombardi su tre vivono all'interno di un'area metropolitana densa, dove i servizi di mobilità collettiva, e in particolare il ferro, possono dare il meglio di sé, proprio come nelle altre metropoli europee: dall'Ile de France alla Ruhr, dalla Greater London alla regione di Madrid, dovunque vi sono grandissime concentrazioni di popolazione e imprese ci si è dotati di una rete efficiente di servizi impostati sul ferro. La Lombardia è drammaticamente arretrata per quanto riguarda le infrastrutture e i servizi per la mobilità metropolitana, ed insegue un modello anacronistico, quello del 'grande salto in avanti' autostradale. Un film che abbiamo visto in Italia negli anni '60, agli albori della motorizzazione di massa, che a quell'epoca appariva la realizzazione di un sogno, il sogno di unire l'Italia accorciando le distanze tra Nord e Sud. La riedizione di quel sogno oggi non ci interessa: i bisogni sono cambiati, la grande sfida di oggi è battere l'inquinamento, quella di domani (ma è un domani che avremmo già dovuto costruire da anni, su cui invece siamo drammaticamente in ritardo!) è fare la nostra parte per la lotta al cambiamento climatico.

Da quattro anni è in vigore il Protocollo di Kyoto, un trattato internazionale con obblighi e onerose sanzioni a carico dei Paesi che non rispettano gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra. L'Europa sta rispettando il protocollo di Kyoto: il vecchio continente ha infatti ridotto le proprie emissioni di gas serra del 2,2%, e ha già rilanciato su obiettivi molto più ambiziosi, che prevedono la riduzione del 30% della CO2 entro il 2020. Ma all'interno del 'buon esempio europeo', c'è chi fa molto bene, come la Germania che ha migliorato l'efficienza e l'autonomia energetica della propria economia, riducendo le proprie emissioni del 18,1%. Chi fa molto male, come l'Italia e la Lombardia, che hanno invece aumentato le emissioni del 9,9% quando avrebbero dovuto ridurle del 6,5%.

Il settore dei trasporti è responsabile di un terzo delle emissioni di gas serra, una quota in continua crescita!

Il dato desolante è che nel periodo in cui la Lombardia ha aumentato le proprie emissioni, non c'è stata una proporzionale crescita economica: la locomotiva lombarda da tempo ha smesso di 'tirare', diventando un inefficiente ferrovicchio che brucia tanto producendo sempre meno benessere. Eppure la Lombardia dovrebbe avere molte più buone ragioni della Germania per andare nella direzione di un'economia pulita ed efficiente: tutti sappiamo quanto sia critica la nostra dipendenza da costose fonti di importazione, riducibile con un maggior ricorso ad energie rinnovabili. E chi governa la nostra regione non perde occasione di ricordare quanto la Lombardia versi in una condizione climatica sfavorevole alla dispersione di inquinanti atmosferici: questa dovrebbe essere una forte ragione per fare molto di più, rispetto alle altre regioni europee, per ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e di gas serra.

A partire dalle politiche e dagli investimenti in mobilità.

Evitare le sanzioni per inadempienza a carico dell'Italia è dunque solo uno tra i tanti ottimi motivi per cui in Lombardia occorre perseguire scelte decise in direzione di un'economia dell'efficienza energetica e della riduzione della dipendenza dal petrolio. Inquinare di meno è diventato un problema di competitività economica e la via maestra degli investimenti necessari ad uscire dalla crisi, come indica oggi non più solo la UE ma anche il nuovo governo di oltreatlantico.

Le nuove autostrade lombarde non portano a Kyoto, ma cemento e paralisi da traffico.

Non e' possibile pensare una Lombardia efficiente se gli investimenti infrastrutturali privilegiano la mobilita' stradale!

Se il mondo volta pagina, anche la Lombardia deve farlo, nei settori dei consumi energetici civili e industriali, ma anche in quello della mobilità, che da solo rappresenta un terzo delle emissioni di gas climalteranti ed oltre la metà di quelle inquinanti. E invece... La Lombardia ha in programma investimenti per realizzare oltre 450 km di nuove autostrade da qui al 2020: un aumento pari al 78% rispetto alle autostrade già esistenti.

Pedemontana, Tangenziale Est Esterna (TEM), BreBeMi, Cremona-Mantova, Broni-Mortara, Tirreno-Brennero, Boffalora-Baggio (nuova tangenziale Ovest), Val Trompia: la rete autostradale lombarda potrà così superare i 1000 km. Nel frattempo i lombardi continueranno ad essere ingolfati nei nodi di traffico o aspetteranno l'arrivo dei treni.

Quella lombarda è già oggi, tra tutte le aree metropolitane europee quella a più alto tasso di motorizzazione privata. Scontiamo un gravissimo ritardo di investimenti sui servizi ferroviari, sia per le merci che per i passeggeri.

Ancora più grave è il deficit infrastrutturale per quanto riguarda le metropolitane. In queste condizioni, crediamo sia del tutto irresponsabile riversare sulle autostrade investimenti per una somma che si avvicina ai 15 miliardi di euro! Occorre avere il coraggio di voltare pagina, e farlo subito, puntando sul potenziamento dei servizi ferroviari, del TPL, della filiera logistica del trasporto ferroviario delle merci, per modernizzare il sistema lombardo della mobilità sostenibile in vista delle prossime scadenze: il rispetto degli accordi sul clima, l'expo 2015, l'uscita dalla crisi economica.

Questa breve analisi degli interventi sulla rete autostradale previsti dalla Regione Lombardia vuole evidenziare attraverso i dati forniti le forti criticità e evidenziare la voce dei cittadini che si sono costituiti in reti di comitati e associazioni che abitano sul territorio che da questi enormi e devastanti territori verranno interessati.

INTERVENTO	KM	COSTO (milioni/€)	CONTRIBUTO PUBBLICO	COSTO AL KM (milioni/Km)	ENTE CONCEDENTE
PEDEMONTANA	87	4.600	1.300	53	CAL
BREBEMI	62	1.700	500*	27	CAL
TEM	35	1.800	nd	51	CAL
TIBRE	85	1.800	700	21	ANAS
CREMONA - MANTOVA	67	900	109	13	ILSPA
BRONI MORTARA	68	1.200	78	18	ILSPA
VALTROMPIA	35	700	nd	20	ANAS
BOFFALORA BAGGIO	20	420	281	21	ANAS

*quota di costi per le opere di attraversamento a carico di RFI per l'affiancamento alla linea AV

Intervento	previsione veicoli giornalieri	Progetto preliminar	progetto definitivo	procedura d'appalto in corso	lavori in corso
pedemontana	60.000	sì	sì	no	no
brebemi	50.000	sì	sì	no	no
tem	55.000	sì	no	no	no
tibre	32.000	sì	no	no	no
cremona- mantova	30.000	sì	sì	no	no
broni mortara	44.000	sì	no	no	no
valtrompia	10.000	sì	no	no	no
boffalora baggio	10.000	sì	no	no	no

I dati diventano ancora più rilevanti se si pensa che nella situazione attuale la domanda nazionale di trasporto ferroviario nel periodo gennaio- settembre 2008 è aumentato del 7,7% e si confrontano con gli ultimi investimenti fatti dalla Regione Lombardia per questa voce.

Regione	stanziamenti per il servizio (mln Euro, 2008)	stanziamenti per il materiale regionale	stanziamenti sul bilancio (% , 2008)
Lombardia	42,45	90,0	0, 37

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Elaborazione su dati bilanci regionali

Un confronto tra le principali aree metropolitane europee mette in chiarissima evidenza quali sono i nodi del ritardo infrastrutturale lombardo: siamo imbarazzantemente ultimi sulle linee ferroviarie che svolgono servizio metropolitano, mentre la nostra dotazione autostradale è assolutamente allineata alla media di altre aree di caratteristiche e dimensioni demografiche confrontabili con quelle della Pianura Lombarda

Dove sta il ritardo infrastrutturale: un confronto 'alla pari' tra metropoli europee

Metropoli	Popolazione, milioni	Km metropolitane	Km ferrovie regionali (linee S)	Km autostrade
Greater London	7,5	408	337	315
Ile de France	11,5	210	587	613
Ruhr	11,8	127	456	364
Olanda	10,8	162	389	880
Comunidad Madrid	6,1	283	345	749
Pianura lombarda	8,1	75	252	576

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Elaborazione su dati società di trasporto europee e Eurostat

SUPERSTRADA BOFFALORA – TANGENZIALE OVEST (Baggio) un violento sfregio al paesaggio agricolo dell'Ovest Milanese, per raddoppiare il raccordo autostradale di Milano verso un aeroporto di incerti destini

a cura dei COMITATI NO TANGENZIALE: www.notangenziale.it

La strada viene così chiamata: Collegamento tra la SS 11 "Padana Superiore" a Magenta (via Novara) e la Tangenziale Ovest di Milano". Il committente è la S.E.A. (società Esercizi Aeroportuali) che fa capo al Comune di Milano, mentre il responsabile del progetto e della costruzione è l'A.N.A.S.

Alla fine del novembre del 2002 è stato reso pubblico, dalla segreteria dell'A.N.A.S., il progetto di questa strada di collegamento. Si scopre così che tale strada non solo attraversa i Comuni di Magenta, Robecco S/N, Cassinetta di Lugagnano, Albairate, Cislano e Cusago (ad Abbiategrasso arriveranno solo le famigerate polveri sottili) ma che la strada è di categoria "A", ossia **AMBITO URBANO A DOPPIA CARREGGIATA PER SENSO DI MARCIA CON SVINCOLI A DUE LIVELLI** che in sostanza significa: strada a 4 corsie, due per senso di marcia, senza incroci, ma con viadotti e cavalcavia, svincoli e rampe, a tutti gli effetti **UNA AUTOSTRADA**.

Il 29 marzo 2006 il CIPE ha deliberato parere favorevole al progetto preliminare..

Il 6 agosto 2008 è stata pubblicata la delibera del CIPE, nella quale si approva il progetto preliminare con le prescrizioni e raccomandazioni del Ministero delle Infrastrutture ed è stato definito l'importo limite di spesa consistente in circa **420 milioni di Euro** dei quali 281 milioni già pre-finanziati.

Il 17 dicembre 2009 è stato approvato il progetto definitivo da parte dell'ANAS.

L'opera rientra tra le previsioni programmatiche di realizzazione delle Infrastrutture strategiche individuate dalla delibera CIPE 121/2001 "Legge Obiettivo" nell'ambito del corridoio plurimodale padano sistemi stradale e autostradali accessibilità a Malpensa.

Il progetto prevede 8 svincoli o viadotti e una ventina di cavalcavia lungo un percorso di circa 20 Km che attraversano zone di incontaminata bellezza naturalistica, con fontanili secolari, ma soprattutto coperta da vincoli ambientali e storici come il Parco del Ticino e il Parco Agricolo Sud di Milano.

Solo guardando attentamente le reali intenzioni dei committenti si capisce come questa strada non è altro che un pezzo del secondo anello della tangenziale di Milano che si unirà con la Pedemontana a nord, e con la arcidiscussa Est-Est.

Nel febbraio 2003 è stato siglato in Regione Lombardia il "Documento di indirizzi" sull'adeguamento viario della zona sud-ovest di Milano. Con il voto contrario dei Comuni di Cassinetta di Lugagnano, Albairate, Cislano e quello favorevole dei Comuni di Abbiategrasso, Magenta, Robecco S/N, Cusago, Vigevano, Milano, Regione Lombardia, Provincia di Milano e Parco del Ticino, è stato confermato il progetto preliminare del tratto autostradale che riguarda il nostro territorio.

Scandalosa è stata la firma del Parco del Ticino in una zona soggetta a vincoli ambientali con leggi aggiornate al 1999 e soprattutto dopo essere stato riconosciuto come Riserva della Biosfera dall'UNESCO nell'anno 2002 (sito MAB-man and biosphere program).

I soggetti a favore di tale progetto si difendono dicendo che loro hanno firmato per la realizzazione da Magenta ad oltre Abbiategrasso (zona che interessa il Parco del Ticino ed il Parco Sud Milano) di una strada a due corsie, una per senso di marcia, ma con esproprio a quattro sostenendo che nel caso di un eventuale futuro raddoppio valuteranno l'effettiva necessità di tale modifica.

Va detto innanzitutto che l'idea stessa di costruire un'arteria a quattro corsie più banchine, con svincoli multipiano riproposti più volte lungo il tracciato, causa di per sé fortissime interferenze con il sistema paesaggistico ambientale caratterizzato dai grandi sistemi ambientali del Parco della valle del Ticino e del Parco Sud Milano.

Quindi qualsiasi intervento di questa natura dovrebbe innanzitutto essere sottoposto ad una simulazione di schemi alternativi e di dimostrare conti alla mano che l'unica alternativa possibile sia quella proposta.

Procedura che non sembra essere stata seguita nel caso in oggetto.

Nelle note relative alle questioni di fattibilità dell'opera non vengono presi in considerazione i carichi di traffico, i gravi danni che l'infrastruttura causerà al sistema paesistico-ambientale, il gravissimo impatto sociale, mentre non vengono nemmeno considerate le alternative di impatto minore che pure erano state proposte (studi del Laboratorio di Rosate – Laboratorio sperimentale di ricerca e studio del territorio del Politecnico di Milano).

I carichi di traffico sul nuovo collegamento sono stati stimati utilizzando dati e metodologie fortemente inadeguate quando non improprie. Tali stime non hanno in particolare considerato né la stasi dei flussi diretti su Milano, ormai non solo programmata ma anche fattuale, né l'effetto delle politiche previste di sviluppo del sistema di trasporto pubblico, in particolare su ferro, né tutti i nuovi interventi viabilistici previsti nell'area e concorrenti con l'opera.

L'analisi dei dati di traffico porta a ritenere che l'opera non riuscirà a risolvere gran parte dei reali problemi di mobilità dell'area, o che lo farà in modo assai poco efficiente.

Il progetto appare piuttosto orientato a servire traffici di lunga percorrenza, e da questo derivano sia le scelte del tracciato, sia gli elevatissimi standard geometrici adottati. Ne consegue un forte impatto dell'opera ed una minore capacità di risolvere i problemi locali, che vengono anzi spesso aggravati.

Si sottolinea in particolare l'ingiustificata scelta di realizzare anche il tratto tra Magenta ed Albairate con standard autostradali, contrariamente a quanto previsto dalla stessa provincia nel PTCP.

Inoltre, anche restando nell'ambito della filosofia progettuale adottata il disegno del tracciato e degli svincoli è in molti punti inaccettabile; si sottolinea al proposito la scelta degli svincoli a "trombetta", tecnicamente ingiustificati per una strada non a pedaggio (per ora!!) e con esiti estremamente impattanti sul territorio.

Lungo tutto il tracciato da Boffalora a Milano la componente agricola conserva ancora le caratteristiche tipiche del paesaggio rurale e rimane come ultimo presidio a difesa dell'equilibrio ecosistemico del territorio interessato offrendo tra l'altro una varietà di situazioni piuttosto rara, dai terrazzi fluviali del Ticino alla pianura irrigua sino al bosco planiziale di Cusago.

Tutto il tracciato interferisce con diversa rilevanza con un ganglio principale della rete ecologica compreso tra i comuni di Magenta, Robecco, Cassinetta di Lugagnano, Albairate, Cisliano, Gaggiano, Milano, Settimo, Cornaredo, Bareggio, Vittuone, Corbetta, con al centro la riserva naturale del fontanile Nuovo.

Si tratta pertanto di un progetto che causa innanzitutto un consumo ulteriore e inutile di un pregiatissimo suolo a vocazione agricola, che tra l'altro origina interferenze irreversibili in un reticolo di acque superficiali consolidato da secoli di utilizzi di grande utilità sociale ed economica.

Sul piano paesistico, il progetto accosterebbe la strada al canale Naviglio Grande e alle importanti testimonianze architettoniche delle sue rive, a poche centinaia di metri di distanza, va ricordato che il Naviglio Grande è soggetto a tutela ai sensi del D.L.vo 490/99.

La nuova infrastruttura disattende tutti i vincoli storico - ambientali, correndo a circa 200 metri da ville monumentali con giardini storici importanti; alcuni esempi sono la Cascina Bardena, Villa Negri e Villa Visconti a Cassinetta di Lugagnano

Il progetto presentato da ANAS porterebbe ad una radicale, ed irrimediabile trasformazione del territorio dell'Abbatense e del Magentino.

Ne risulterebbe pertanto drasticamente danneggiata la prevalente e persistente economia agricola, colpita nella vitale, delicata e secolare rete irrigua, frantumata dagli espropri e dagli scorpori dei fondi, nonché esposta a un maggior inquinamento delle proprie superfici produttive in aree tutelate dalla presenza di parchi regionali a vocazione spiccatamente rurale (Parco Agricolo Sud Milano e Parco del Ticino), ove vanno sempre più affermandosi forme di conduzione dei fondi a basso impatto ambientale (agricoltura integrata e biologica) incoraggiate dalle ultime direttive della

Comunità Europea ed applicate nello specifico dal piano di sviluppo rurale della Regione Lombardia.

Va altresì ricordato che numerose aziende agrituristiche hanno investito sull'offerta qualitativa di intatti e mantenuti paesaggi rurali, di visite guidate ad indirizzo naturalistico, promuovendo contestualmente la vendita diretta di prodotti tipici, le degustazioni, i ristori e le foresterie a conduzione familiare, in vista di un potenziamento delle forme di turismo rurale quale specifico contributo a un modello economico di sviluppo ecosostenibile ancora aperto alle prospettive del comparto sud-ovest qualora non lo si voglia asservire allo sregolato modello dell'alto milanese, E' di rilevanza sostanziale l'estraneità di un modello di simulazione di impatto acustico che parta da una situazione realistica della fonte di rumore e che utilizzi i parametri minimi (non massimi) che il D.M. 447/95 e la Legge Regionale in materia consentono ai Comuni di utilizzare nel loro piano di azionamento acustico.

Mancano del tutto anche le simulazioni dell'inquinamento atmosferico in una zona già pesantemente compromessa da altre fonti di inquinamento; basti citare le rotte dell'aeroporto di Malpensa, la raffineria di Trecate, la centrale termoelettrica di Turbigo e lo scambiatore di Boffalora sopra Ticino da aggiungere al normale traffico automobilistico privato. Vorremmo mettere un risalto al proposito lo stretto legame esistente tra inquinamento atmosferico e incremento dei casi di tumore nella popolazione.

I Comitati No Tangenziale sono aggregazioni spontanee di cittadini che si oppongono al progetto ANAS. I Comitati promuovono uno sviluppo sostenibile della viabilità che punti sulla riqualificazione e messa in sicurezza delle strade esistenti e sul rilancio del trasporto pubblico su gomma e su rotaia.

Le attività svolte in questi anni dai comitati No Tangenziale in questi anni:

- 13.000 firme raccolte contro il progetto ANAS
- Creazione di un sito internet dei Comitati (www.notangenziale.it) ricco di documenti e costantemente aggiornato
- Creazione e redazione di un dossier No Tangenziale
- Organizzazione di assemblee informative e banchetti sul territorio
- Manifestazioni ad Abbiategrasso e Magenta con la partecipazioni di associazioni ambientaliste e degli agricoltori
- Raccolta di 400 osservazioni di cittadini ed associazioni al progetto preliminare
- Petizione al Parlamento Europeo tuttora "aperta"
- A sostegno del ricorso al T.A.R. presentato dai comuni contrari (Albairate, Cassinetta, Cisliano) i comitati hanno presentato un proprio ricorso aggiunto firmato da 180 cittadini.
- I Comitati si autofinanziano e raccolgono fondi attraverso varie iniziative
- Ogni riunione dei singoli comitati si svolge attraverso modalità pubbliche ed ogni cittadino è libero di parteciparvi ed esprimere le proprie opinioni

AUTOSTRADA BRONI-PAVIA-MORTARA E MOBILITÀ IN PROVINCIA DI PAVIA

Il futuro della Lomellina: un capannonificio al posto del paesaggio agrario più affascinante d'Italia?

A cura del coordinamento dei circoli Legambiente della Provincia di Pavia

<http://xoomer.alice.it/bronomortara/LEGAMBIENTE/legambiente%2015-01-07.html>

<http://www.bronimortara.blogspot.com/>

La rete della viabilità della Provincia ha uno sviluppo complessivo di circa 3.200 km, 80 km di tronchi autostradali, qualche decina di km di strada statale, oltre 2.000 km. di strade provinciali e, secondo i dati ISTAT (1997), 1.060 km di strade comunali extra-urbane.

I punti critici di questa rete viabilistica possono essere, a nostro parere, così riassunti:

- esistenza di notevoli differenze di dotazione infrastrutturale tra le diverse aree della provincia;
- presenza di notevoli strozzature che derivano da vincoli naturali e/o da barriere artificiali;
- attraversamento viabilistico di molti centri urbani di dimensioni medio-grandi;
- carenza di programmazione e pianificazione (la Provincia, nonostante le richieste dei Comuni, non ha ancora presentato il Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana, iniziato nel 2000).

Per completare questa breve analisi, occorre evidenziare la precaria manutenzione del manto stradale e che la segnaletica orizzontale si presenta mediamente in stato mediocre, mentre la segnaletica verticale si trova in una situazione nettamente peggiore, aggravata da fenomeni che appaiono di eccesso di cartellonistica pubblicitaria o addirittura di abusivismo.

Su questa situazione s'innesta la tipologia degli spostamenti, quelli in auto rappresentano circa il 69% del totale, mentre il trasporto collettivo copre solo il 13,5% del totale. Considerando poi il quadro delle modalità di trasporto utilizzate per gli spostamenti extracomunali, la prevalenza dell'uso dell'auto sale ad oltre l'80% del totale.

La dotazione della rete stradale della Provincia di Pavia è tra le migliori in regione (vedi tab. seguente) ed ha bisogno più di scelte di riqualificazione programmata, che di nuovi grandi interventi.

Indicatori delle dotazioni infrastrutturali. Italia, Lombardia e province lombarde (n.i. Italia=100). Anno 2004

Province	Rete stradale	Rete ferroviaria	Strutture e reti per telefonia e telematica	Reti bancarie e servizi vari	Strutture culturali e ricreative	Strutture per l'istruzione	Strutture sanitarie
Varese	56,6	123,4	128,0	135,9	94,2	123,9	174,2
Como	49,8	59,5	105,6	135,3	82,3	100,2	108,6
Sondrio	38,0	70,4	34,8	67,7	53,3	38,4	68,2
Milano	90,0	80,7	386,7	274,2	150,0	174,5	236,0
Bergamo	91,1	46,2	119,2	115,9	94,0	97,0	125,4
Brescia	116,3	61,1	98,3	123,5	73,2	90,3	108,6
Pavia	116,2	105,1	91,9	86,2	141,7	120,5	143,5
Cremona	63,1	111,4	76,7	96,6	128,8	68,7	108,8
Mantova	69,7	60,3	77,6	91,3	85,6	56,3	81,2
Lecco	34,5	104,6	121,8	123,3	81,7	69,2	110,9
Lodi	154,8	98,6	79,1	98,5	84,5	69,2	90,1
Lombardia	85,7	79,2	187,1	161,4	109,5	115,0	152,8

Fonte: Istituto Tagliacame

A fronte di questa realtà, anziché intervenire sulla pesante situazione della rete stradale esistente e potenziare il trasporto pubblico, su ferro e gomma, nel luglio 2003 riaffiora, su proposta della Provincia, un vecchio progetto (1969) di autostrada che colleghi Broni a Mortara e poi a Stroppiana

(Piemonte A26) con un percorso di **67 km**. Si costituisce un comitato promotore molto ristretto, che si allarga pian piano solo a comuni favorevoli all'opera e che commissiona a Sabrom (società del gruppo Gavio) lo studio di prefattibilità che viene approvato con DGR 17525/04. Segue lo studio di fattibilità, sempre a cura di Sabrom, approvato con DGR 1789/06 ed una prima conferenza dei servizi (il tutto naturalmente senza alcuna partecipazione dei cittadini) che si conclude in data 7/2/07 con una larga maggioranza di voti favorevoli.

Nella stessa occasione della Conferenza dei Servizi del 7/2/07, probabilmente perché l'opera non rientrava in alcun piano o programma regionale o provinciale sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS), venne votato, all'unanimità degli amministratori presenti, un ordine del giorno che rilevata "la necessità di inquadrare gli interventi sulla grande viabilità provinciale entro una strategia di rete di scala regionale e interregionale e un programma integrato di interventi per lo sviluppo locale" chiedeva tra l'altro che la predisposizione del progetto definitivo fosse subordinata "all'esito positivo della Valutazione Ambientale Strategica, che stimi la sostenibilità dell'insieme dei progetti alla luce del carico ambientale già presente;.....".

A distanza di due anni nessuna VAS è stata fatta, si è invece cercato di ovviare con uno "Studio tecnico scientifico relativo agli effetti ambientali e territoriali dell'intervento su ampia scala" studio che di scientifico ha ben poco e che non sviluppa nemmeno lontanamente i contenuti della Direttiva VAS 42/2001/CE.

L'autostrada, nelle intenzioni dei proponenti, dovrebbe veder transitare circa 44.000 veicoli al giorno, con un notevole aggravio, per un territorio agricolo come quello attraversato, di inquinamento, consumo di suolo e danneggiamento dell'ecosistema. Ma anche i pedaggi dell'autostrada proposti sono molto preoccupanti, li ricordiamo: 35 km sull'A7 (da Milano a Gropello Cairoli) costano oggi 1,90 euro, con la progettata autostrada Broni-Mortara gli stessi 35 km. (es. da Redavalle a Tromello) costerebbero 5,15 euro; lo stesso percorso (35 km.) sulla Cremona-Mantova, anch'essa autostrada regionale "da costruire", costerebbe "solo" 3,07 euro!!!

Ci domandiamo da tempo se è questa la risposta che gli amministratori regionali e pavesi intendono dare ai pendolari che ogni giorno faticano a passare il Po e a percorrere le strade provinciali dissestate. Ma nessuno ci risponde... Quante delle strade della provincia di Pavia potrebbero essere sistemate e riqualificate con le decine di milioni di euro del contributo pubblico che la Regione assegnerà ai privati che costruiranno l'opera!

Noi riteniamo prioritaria, per le infrastrutture stradali, una programmazione di investimenti per l'adeguamento, la riqualificazione e la messa in sicurezza dell'esistente. Per le nuove realizzazioni, è necessario prevedere un adeguato collegamento tra l'Oltrepo ed il capoluogo provinciale per dare una risposta al bisogno di spostamenti sud-nord che emerge dal territorio e per contribuire a costruire un sistema efficiente della viabilità principale. Il progetto di autostrada Broni-Mortara da un lato non risponde a questa esigenza, dall'altro persegue un modello di sviluppo né sostenibile né condiviso, pertanto va respinto ed è per questo che abbiamo presentato un ricorso al TAR.

Ribadiamo che prioritariamente occorre perseguire un'adeguata riqualificazione della viabilità individuata come principale, che razionalizzi e contribuisca a mettere in sicurezza la mobilità provinciale. Il Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana (PTVE), da anni in preparazione, può rappresentare un'occasione importante di una pianificazione-programmazione della mobilità, che se adeguatamente sorretto da investimenti e dal raccordo con la revisione del PTCP ed il Trasporto Pubblico Locale, potrebbe dare importanti risultati anche per il contenimento dell'inquinamento (per gli investimenti si potrebbero usare quei **78 milioni di euro** pubblici che la Regione Lombardia vorrebbe investire nella realizzazione dell'autostrada).

Ma lo sforzo economico e programmatico maggiore riteniamo debba riguardare le ferrovie (che presentano diverse criticità, come è anche emerso dal sondaggio fatto da Legambiente con alcuni comitati di cittadini ed i pendolari nei mesi scorsi):

- accelerando gli interventi programmati e finanziati da tempo, come il raddoppio ferroviario Milano-Mortara, l'introduzione di locomotori e carrozze moderne ed efficienti, il potenziamento della linea tra Pavia e Rogoredo, ecc..
- dando corso ai progetti già decisi, come la realizzazione della Gronda Merci Sud con connessione alla Gronda Est; gli interventi previsti dal "Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete

europea”, sottoscritto il 4 luglio 2002 da Regione Lombardia e RFI S.p.A., all’interno del quale si prevedeva una serie di interventi, che interessano direttamente il nodo ferroviario di Pavia. In particolare: a) per il trasporto passeggeri, il potenziamento della tratta Milano-Voghera, sull’asse Milano-Genova, b) per il trasporto merci, la già citata Gronda Merci Sud; ed infine quelli contenuti nel “Protocollo d’intesa per la definizione degli interventi finalizzati alla riorganizzazione del nodo ferroviario di Pavia” sottoscritto il 28 ottobre 2004, tra Regione Lombardia, RFI S.p.A. e Comune di Pavia, in cui le parti si impegnano ad avviare un percorso progettuale finalizzato tra l’altro alla creazione di un efficiente polo di interscambio treno-bus e la valorizzazione dello scalo merci.

AUTOSTRADE CREMONA- MANTOVA E TIBRE

Un incrocio infernale di nuove autostrade, pronte (forse) nel 2032, in una terra agricola abbandonata dai servizi ferroviari: è davvero quello che serve?

A cura del coordinamento dei comitati contro la costruzione delle autostrade CR-MN e TiBre

<http://xoomer.virgilio.it/noautostrade>

Il progetto "Autostrada regionale integrazione del sistema transpadano - direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona-Mantova Sud" discende dalla legge regionale n.9 del 4/5/2001: "Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale", e dal regolamento regionale 8/7/2002 n.4: "procedure di concessione delle autostrade regionali". Forniamo qualche dato desunto dalla voluminosa documentazione del progetto definitivo della Cr-Mn per meglio definire l'immagine dello scempio:

- Lunghezza km 59,12 di cui 29,43 in provincia di Cremona e 29,69 in provincia di Mantova. L'autostrada è altresì caratterizzata da un tratto centrale, ricadente nei comuni di Tornata, Calvatone e Bozzolo, di lunghezza pari a circa 7,8 km che coincide con il tratto di attraversamento del fiume Oglio del futuro raccordo autostradale Fontevivo-Nogarole Rocca (Ti-Bre).
- Interessa complessivamente 19 comuni di cui 12 in provincia di Cremona e 7 in provincia di Mantova.
- Costo complessivo dell'opera **1.100 milioni** di euro, di cui 109 milioni a carico della Regione Lombardia, e il resto a carico della società Stradivaria spa
- Tempi di realizzazione previsti dal progetto definitivo: se ne prevede la realizzazione in tre fasi di cui la prima nel 2012, la seconda nel 2026 e appunto l'ultima nel 2032, a **30 anni** esatti dall'inizio del suo iter. L'Autostrada del Sole (MI-NA) negli anni '50/'60 è stata interamente costruita in soli 8 anni. Alla faccia dell'urgenza e dell'indispensabilità di quest'opera per lo sviluppo del territorio.
- Consumo di suolo: dai 296 ettari di suolo consumato dichiarato dai progettisti della cr-mn si passerebbe, secondo i nostri calcoli, ad un consumo di **circa 1.550 ettari** che, sommati a quelli necessari alla costruzione del Ti-Bre (per il solo tratto cremonese e mantovano) e del raccordo stradale e terzo ponte sul Po, porterebbe questo dato a **circa 2.878 ettari**. Una vera e propria devastazione della bassa padana, altro che autostrada "leggera" come viene definita dai suoi fautori.
- Per costruirla si prevede l'utilizzo di 16.500.000 m3 di inerti da reperire nelle famose cave di prestito dislocate in vari punti del territorio provinciale (e che lo renderanno un gruviera);
- 5 autostazioni a pedaggio;
- 2 aree di servizio;
- 2 aree di sosta (di cui una incredibile e devastante al monumento naturale "Lagazzi" di Piadena, per consentire agli automobilisti di visitare ciò che resta della foresta padana);
- 4 svincoli di interconnessione con le autostrade A21 e A22;
- interventi su circa 400 corsi d'acqua, 16 dei quali sono rappresentati da ponti;
- 243 interferenze con il sistema della viabilità esistente e 122 opere di ricollegamento;
- 2 gallerie su ferrovie;
- 9 ponti;
- 7 viadotti;
- 8 gallerie di svincolo;
- 4.040 metri lineari di barriere antirumore;
- l'attraversamento di una delle zone archeologiche più importanti nel territorio del Comune di Piadena;
- passaggio in adiacenza (ma solo perchè è stato lasciato al Ti-Bre il compito di attraversare il Parco Oglio Sud) a siti appartenenti alla rete Natura 2000, nei parchi dell'Oglio sud e del Mincio;

E, aggiungiamo noi:

- la distruzione economica di oltre un centinaio di aziende agricole (molte delle quali dedicate alla produzione del Grana Padano);
- la devastazione di zone agricole dove sono ancora ben visibili i segni della centuriazione romana;
- la distruzione del paesaggio, che ci accomunerà a ciò che Giorgio Bocca ha definito: **“L'Italia triste dei capannoni”**;

Soci dell'Ati Centro padane denominata Stradivaria spa, la società per la progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada Cremona - Mantova sono: Autostrade Centro Padane S.p.A. (CR), Coopsette S.c.a.r.l. (RE), Profacta S.p.A. (TN), Cementirossi S.p.A. (PC), Ingegneria Biomedica Santa Lucia (PC), Paver Costruzioni S.p.A. (PC), AEM Cremona S.p.A., ASM Brescia S.p.A., Infracom Italia S.p.A. (VR), Technital S.p.A.(VR) e Consorzio Infrastrutture Piacenza.

Perché diciamo NO alla Cr-Mn

In questi anni l'autostrada Cr-Mn è stata propagandata dai suoi fautori come un tassello del collegamento Lisbona – Kiev oltre che un'opera urgentissima ed indispensabile per lo sviluppo economico del territorio.

Ed invece scopriamo, leggendo la corposa documentazione progettuale, la conferma delle cose che da anni come comitati andiamo denunciando:

- la Cr-Mn non risulta compresa in nessun Corridoio europeo di attraversamento (V, I, Due Mari);
 - non risponde agli indirizzi comunitari espressi nel Libro Bianco dei trasporti della Commissione Europea: dove si afferma che la assoluta priorità è rappresentata dal riequilibrio delle modalità di trasporto attualmente fortemente sbilanciate a favore del trasporto su gomma;
 - non è nell'elenco delle infrastrutture strategiche previste della legge obiettivo nazionale;
- compare solo nel documento di programmazione regionale 2008/2012 previa attenta valutazione da parte della regione dell'analisi costi - benefici economici, sociali e ambientali;

Ma le sorprese non finiscono qui:

- se ne prevede la costruzione in tre fasi, 2012, 2026 e l'ultima nel 2032 a 30 anni esatti dall'inizio del suo iter;
- i flussi di traffico a regime (2032) prevedono una media di 45.000 veicoli nel tratto cremonese (già ridotto a 36.700 nel sub tratto Piadena-Tibre sud) e di 20.000 nel tratto mantovano : il metodo utilizzato per tale simulazione non dà comunque certezza circa la effettiva scelta che gli automobilisti potrebbero fare, e comunque è risaputo che a livello europeo un'autostrada si regge economicamente con flussi pari almeno a 80.000 veicoli giornalieri;
- il consumo di suolo è ingente: 1550 ettari di terreno agricolo che verrà sacrificato a vantaggio di queste inutili e dannose strisce d'asfalto e dei capannoni, centri commerciali e poli logistici che sorgeranno al loro fianco. E' questo l'unico e vero motivo, assieme all'interesse per chi la costruisce, che spiega la costruzione di 60 km di asfalto della Cr-Mn pronti nel 2032. Quello cioè di trasformare la Bassa Padana nel nuovo far-west della speculazione immobiliare. La stessa legge regionale n.15/2008 spalanca le porte a questa operazione di cementificazione selvaggia del nostro territorio e quello che viene spacciato per progetto autostradale è in realtà un esperimento di piano regionale di lottizzazione d'area vasta che procederà per lotti: si incomincerà a gettar cemento tra Cremona e Piadena e poi sempre più ad est man mano che procederanno i lavori dell'autostrada. La viabilità ordinaria e la linea ferroviaria Cr-Mn continueranno con i problemi di sempre, anzi aggravati;
- Devasterà ed inquinerà un intero territorio aumentando anzichè togliere traffico dalla viabilità ordinaria;
- non è stato chiesto il consenso della popolazione come invece prevede la normativa europea e nazionale in tema di VAS;
- rischia di fermarsi a Tornata poiché il Ti-Bre potrebbe anche non partire: la Commissione Europea infatti ancora non si è espressa in modo definitivo nel merito della convenzione che ne regola la concessione e per la quale è pendente una denuncia di infrazione promossa dal gruppo europeo dei verdi;

Per questi motivi, argomentati nelle osservazioni presentate nell'estate scorsa, il coordinamento dei comitati contro la costruzione delle autostrade CR-MN e TI-BRE congiuntamente a Legambiente Lombardia hanno chiesto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e alla Regione Lombardia di esprimere parere negativo, in sede di Valutazione di impatto ambientale, al progetto denominato "Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano - Direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona - Mantova sud".

Il coordinamento dei comitati continua a chiedere che la Cr-Mn non si realizzi e che i 109 milioni di euro stanziati in proposito dalla Regione Lombardia vengano destinati al potenziamento della linea ferroviaria Mantova-Milano ed alla riqualificazione della ex S.S. 10.

Negli stessi atti pianificatori della provincia di Cremona fino al 2000 si parla di quest'ultima come di una soluzione poco onerosa e scarsamente impattante. Come mai ora questi stessi amministratori si sono messi a progettare e costruire autostrade? La risposta a questa domanda è che anche il centro sinistra ha sposato da tempo questo sistema di sviluppo economico, i cui effetti devastanti si faranno sentire anche nel Padenese, con la costruzione delle due autostrade, Cr-Mn e Ti-Bre; la centrale ad olii di palma di Martignana Po; la centrale a biomasse di Solarolo Rainerio; la centrale a biomasse di Torre dè Picenardi; la circonvallazione in tunnel tra due paesi di Solarolo e S.Giovanni; l'autodromo nel territorio di S.Martino del Lago; la mega discarica di amianto da 400 mila m³ di Cingia dè Botti; il polo logistico da circa 500 mila mq. nel territorio di Martignana Po; la centrale a biomasse di Piadena legata al progetto autostradale; il polo produttivo intercomunale di Piadena e Drizzona di oltre 200 mila mq; Le opere faraoniche previste nel comune di Calvatone; Il ritorno al nucleare che ci regalerà una centrale nel viadanese.

Per questo e da subito ci siamo opposti alla costruzione di queste inutili autostrade, costituendoci in comitati e organizzandoci in un coordinamento interprovinciale e regionale. Molteplici sono state le iniziative portate avanti in questi anni: dalla raccolta di firme, circa 10.000, alle assemblee informative, alle manifestazioni in bicicletta, ai volantini, lettere ai giornali, interviste televisive, presentandoci con nostre liste alle elezioni amministrative del 2004, organizzando sit-in in ogni occasione, presentando le osservazioni ai progetti preliminari e definitivi di queste opere, facendo incontri con amministratori e forze politiche, dai sindaci locali ai parlamentari e autorità dell'Unione Europea organizzando in questo caso un viaggio a Strasburgo, organizzando una importante manifestazione contro le grandi opere a Verona che ha visto la partecipazione di migliaia di persone, partecipando ad importanti mobilitazioni come quelle della No-TAV in Valsusa e contro la base militare americana del Dal Molin a Vicenza, organizzando assemblee, dibattiti e manifestazioni a Piadena, Cremona e Mantova con la presenza di sindaci e popolazione della Valsusa nella convinzione che solo attraverso l'unità dal basso dei comitati sia possibile affermare nel nostro paese i principi della difesa del territorio, della salute e

Quanto pensiamo è che

- il vero progresso non è riempire di autostrade e capannoni che non si sa cosa producano, riproducendo modelli che altrove hanno fallito e che ora trovano da noi l'ultima terra non urbanizzata rimasta;
- ma è la difesa e la conservazione di una risorsa di cui la natura ci ha dotato: LA TERRA. E' nel pieno suo rispetto che dobbiamo trovare le idee e la capacità di andare avanti;
- bisogna pensare ad un altro sistema di agricoltura basato sulla sostenibilità, sulla salubrità dei prodotti e sulla equa remunerazione del lavoro agricolo;

Mentre l'Europa giustamente ci impone degli obiettivi ambientali e climatici sempre più cogenti, mentre l'America di Obama sta imboccando con determinazione e speranza la strada del grande cambiamento, qui nella bassa padana questi venti sembrano non spirare. A noi il compito di contribuire affinché anche le nostre popolazioni si scuotano, diventino consapevoli di ciò che il futuro sta loro riservando e trovino le giuste motivazioni per ribellarsi e impedire che ciò accada.

PEDEMONTANA

Un impatto ambientale di dimensioni quasi apocalittiche, nonostante le importanti compensazioni ecologiche, e un'efficacia destinata ad essere rapidamente vanificata dall'assenza di un piano per la mobilità nell'area più densa della metropoli lombarda

a cura della rete 'insieme per lo sviluppo sostenibile' <http://www.alternativaverde.it/rete/index.html>

Gronda Intermedia, Pedegronda, Pedemontana... Le vicende legate al progetto di una Autostrada Pedemontana Lombarda sono molto complicate, tanto quanti sono i nomi che negli anni sono stati assegnati a questa arteria autostradale, e tanto quante le proteste che negli anni si sono succedute a livello locale e che, sotto forma di comitati più o meno spontanei, hanno cercato di opporsi alla sua costruzione.

L'idea di un percorso di attraversamento est-ovest nel nord milanese, che non gravitasse sul capoluogo lombardo, ha almeno una cinquantina d'anni. Il tentativo è quello di creare un sistema automobilistico sull'asse Bergamo-Milano-Como-Varese, che inevitabilmente interseca tutti gli assi di collegamento nord-sud che collegano l'area pedemontana lombarda con Milano.

Dopo vari progetti rimasti sulla carta, nel 1999 avviene la svolta che rende concreta l'attuazione dell'infrastruttura: è la firma del protocollo d'intesa per la definizione dell'Itinerario Viabilistico Pedemontano fra la regione Lombardia, le quattro province interessate (Bergamo, Milano, Como e Varese), i comuni di Como e Varese, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., Società Serravalle, Società Autostrade S.p.A. e ANAS, che decide di sviluppare il progetto secondo il tracciato concordato nel 1998. Da quella data si susseguono diversi confronti fra: le società interessate, le amministrazioni provinciali, regionali ed i comuni interessati dal tracciato.

Nel 2001 presso la Regione Lombardia viene raggiunto l'accordo politico anche a livello locale, che però non ottiene l'unanimità; votano a favore della realizzazione secondo il tracciato individuato: tutte le province interessate, quattro parchi regionali su sei ed il 75% dei comuni. Da quel momento, si dà inizio alla progettazione vera e propria dell'opera. Gli anni successivi vedono l'approvazione del progetto preliminare, mentre fra pochi mesi verrà presentato quello definitivo.

L'apertura è prevista entro il 2015 per l'EXPO.

L'accelerazione è dovuta anche all'inserimento di tale opera da parte del governo nazionale, nel 2007, all'interno della cosiddetta "legge obbiettivo" che sul piano formale, non rende necessaria alcuna approvazione da parte dei comuni attraversati. Ciononostante si è attivato un accordo di programma, per il confronto fra la Regione Lombardia, i comuni e le province coinvolti.

La soluzione individuata comprende il potenziamento del sistema delle tangenziali di Varese e di Como e la realizzazione dell'asse autostradale di collegamento fra la zona dell'aeroporto della Malpensa e la zona bergamasca. Il tracciato attraversa una delle zone maggiormente urbanizzate a livello europeo sovrapponendosi, nella zona centrale, alla SS 35 (Milano-Meda) che viene di fatto sostituita da questa nuova opera.

E' dal 1990 che, tuttavia, anche le proteste contro la sua realizzazione sono costanti. Comitati spontanei di cittadini e di associazioni si organizzano e affermano con decisione la loro contrarietà alla costruzione di Pedemontana.

Tale avversione si basa su diversi fattori concatenati fra loro: la fortissima densità urbana del nord Milano; la sempre minore disponibilità di suolo libero e di suolo agricolo a disposizione della collettività che la costruzione di Pedemontana contribuirà ancora drasticamente a ridurre; il nuovo traffico, diretto ed indotto, che l'autostrada porterà con sé, il che significa nuovo inquinamento; un'ulteriore incremento dell'urbanizzazione lungo la direttrice dell'asse autostradale; la cronica mancanza di trasporti pubblici adeguati, che incentiva l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti, provocando un'ulteriore peggioramento del traffico.

I numeri del progetto forniti da Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. sono notevoli:

- 157 km di sviluppo complessivo (87 km di nuova autostrada e 70 km di nuova viabilità provinciale e comunale richiesta dalle amministrazioni pubbliche locali);
- il traffico previsto varia, a seconda delle tratte coinvolte, da 50/60000 veicoli al giorno, che arrivano ad essere oltre 100000, nella tratta centrale maggiormente urbanizzata fra Vimercate e Cesano Maderno;
- l'importo complessivo del piano finanziario dell'opera supera i 4 milioni di euro;

- le province attraversate saranno sei (Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Como e Varese), mentre i comuni interessati sono 78.

Notevoli sono anche le promesse di Pedemontana: meno ore di viaggio risparmiate all'anno con conseguente riduzione di inquinanti prodotti, carburante risparmiato e ben 28 minuti di meno, rispetto ai tempi attuali, per raggiungere Malpensa partendo da Bergamo.

Oltre alle promesse (tutte da verificare), oggi di certo c'è:

- 1) una politica regionale che da decenni persegue un modello di sviluppo basato sull'auto privata;
- 2) la "stasi" che ha colpito la cosiddetta "pedemontana ferroviaria" e, più in generale, la scarsa efficienza del trasporto pubblico regionale;
- 3) tutti i recenti grandi centri commerciali, direzionali e simili, sono stati costruiti lungo i maggiori assi autostradali occupando aree agricole e contribuendo a congestionare queste infrastrutture autostradali costruite proprio allo scopo di rendere più fluido il traffico automobilistico. Pericolo a cui anche Pedemontana non è esente, grazie alla pianificazione locale dei singoli comuni ed alla mancanza di un piano d'area complessivo;
- 4) l'attraversamento di cinque parchi regionali e di diversi parchi locali;
- 5) un saldo netto di consumo di territorio che Pedemontana saturerà, occupando le ultime aree libere rimaste fra i comuni posti lungo il tracciato;
- 6) il traffico, e l'inquinamento, previsto;
- 7) alcuni nodi critici del tracciato che attraversano aree di pregio ambientale.

Sul finire del 2007, molte delle associazioni che sino a quel momento si erano battute contro la realizzazione dell'infrastruttura, pur rimanendo contrarie e convinte dell'inutilità dell'opera, ma conscie che tale infrastruttura si sta concretizzando nonostante le legittime proteste dei cittadini, si riuniscono in un coordinamento unitario: "Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile", allo scopo di monitorare e controllare il progetto di compensazione ambientale, presentato da Società Pedemontana in collaborazione con il Politecnico di Milano, nel marzo del 2008. Tale coordinamento, di cui anche Legambiente fa parte, raccoglie diverse realtà associative, gruppi e liste civiche espressioni del territorio, distribuite lungo l'asse autostradale, 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 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. Pur rimanendo contrari alla realizzazione dell'opera, perché sono altre le politiche che si dovrebbero attuare ora (e non fra dieci anni) per migliorare il problema di viabilità del nord Milano (in primis investendo sul trasporto pubblico), il coordinamento ha accolto con favore il progetto di compensazione presentato. 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, seppur 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. Da 2007, tale coordinamento di batte quindi per:

- 1) stimolare tutte le amministrazioni pubbliche coinvolte, anzitutto la regione Lombardia, per portare avanti il progetto delle compensazioni, farsi 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;
- 2) fare in modo che il progetto di compensazione ambientale arrivi sino alla progettazione esecutiva e che lo stesso venga effettivamente realizzato nei termini in cui oggi è noto, con l'approvazione anche in commissione di vigilanza e dal CIPE, 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) far stanziare fondi pubblici regionali, in aggiunta a quelli messi in campo da Società Pedemontana Lombarda, per finanziare ulteriori compensazioni ambientali;

- 4) istituire 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;
- 5) ridurre in fase di progettazione definitiva ed esecutiva 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;
- 6) far sì che il modello del progetto delle compensazioni proposto da Pedemontana diventi una prassi per tutte le nuove infrastrutture. Si chiede quindi che il tetto minimo percentuale dell'importo totale dell'opera da realizzare, da destinare alle compensazioni ambientali, passi dall'attuale 1% al 5%;
- 7) corretti diversi punti critici, che il coordinamento ha individuato 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 inquinate da diossina nella zona di Seveso e impatto ambientale della tratta B2 (quella di sovrapposizione tra Statale dei Giovi e nuova Pedemontana) sulle zone più densamente popolate;
- abbattimento del bosco dell'Itala nell'Isola bergamasca;
- abbattimento del bosco del Rugareto;

box - LA PROPOSTA DI PIANO D'AREA PER LA PEDEMONTANA

A cura di Legambiente Lombardia, www.legambiente.org

LE MOTIVAZIONI

Il progetto di 'sistema viabilistico pedemontano', che prevede la realizzazione di un asse autostradale principale tra l'area di Malpensa e l'Isola Bergamasca e una rete di viabilità complementari sviluppata per oltre 160 km, sarà l'ultima grande infrastruttura di viabilità nel quadrante nord-occidentale dell'area metropolitana lombarda: il livello parossistico di densità insediativa e infrastrutturale di questo territorio, la grave compromissione delle funzioni dei suoli e lo sconvolgimento degli assetti ecologici, non consentono di prevedere ulteriori rilevanti corridoi infrastrutturali, se non a costi proibitivi.

Tale intervento è presentato come funzionale a far fronte a un quadro della mobilità stradale in cui i crescenti livelli di congestione determinano la saturazione della intera maglia esistente, giustificando l'esigenza avvertita (da popolazione e imprese) di ripristinare un sistema di gerarchie della viabilità. La crisi da congestione del territorio interessato dalla Pedemontana impone tuttavia una complessiva revisione delle strategie di sviluppo, che sancisca lo status di **area metropolitana** non come 'incidente' della storia urbanizzativa di quel territorio, ma come sistema interconnesso di relazioni, dotato di una governance che definisca obiettivi ed azioni per perseguirli. Come dimostrato da esperienze in contesti simili europei (es. regione della Ruhr), la **ricostruzione di paesaggio assume una funzione strategica** e sostanziale ad ogni prospettiva di rilancio economico e di qualità abitativa.

Una simile scelta è l'unica possibile per impedire il declino e la perdita di attrattività delle funzioni attestatesi caoticamente nel territorio del nord Milano, ed è anche **condizione necessaria** affinché l'enorme investimento connesso a Pedemontana non venga rapidamente vanificato da una crescita incontrollata di domanda di traffico, per di più gravata dalla quota di mezzi pesanti che utilizzerebbero l'infrastruttura solo a scopo di attraversamento.

Indubbiamente la costipazione e la rapida de-funzionalizzazione di qualsiasi intervento di riassetto della viabilità e, più in generale, della mobilità di passeggeri e merci in questo quadrante territoriale, insieme al cronicizzarsi della crisi ambientale legata alla

produzione di inquinanti atmosferici da traffico, assumono valore paradigmatico di una grave carenza della pianificazione territoriale della Lombardia nel suo complesso: **la mancanza di un piano generale della mobilità e della logistica**. Carenza tanto più grave a fronte dell'importanza strategica che queste funzioni assolvono nell'area economicamente trainante dell'intero Paese, attestante un altissimo livello di irresponsabilità delle politiche pubbliche nel momento in cui esse reclamano ingenti investimenti proprio per la realizzazione di reti autostradali, per l'appunto in assenza di un quadro complessivo di bisogni e di obiettivi in primo luogo per quanto riguarda l'urgenza e indifferibilità di politiche di trasferimento dalla gomma al ferro.

La funzionalità del sistema viabilistico pedemontano alle esigenze di mobilità metropolitana sussiste a condizione che non vengano generati nuovi e addizionali volumi di traffico veicolare, privato e commerciale. Per questo occorre una scelta politica forte che dichiari e persegua precise misure di governo della mobilità e del territorio. Ciò presuppone una programmazione che **scoraggi l'assieppamento di funzioni generatrici di domanda** incrementale di trasporto a cui il nuovo sistema viabilistico non può ragionevolmente fornire una risposta efficace. E' anzi indispensabile il rafforzamento e il ripristino di un sistema concorrente di mobilità di persone e merci, che possa trasferire quote di mobilità verso vettori più efficienti (mobilità collettiva per passeggeri, intermodalità e trasporto su ferro per le merci): un tema critico in particolare nella porzione centrale, ove il tracciato di Pedemontana confluisce nella SS35, con sovrapposizione di imponenti flussi di traffico (radiali e tangenziali a Milano), e dove l'unica alternativa al collasso del sistema consiste nel trasferimento di crescenti quote di passeggeri sulle linee ferroviarie. Occorre dunque **realizzare importanti infrastrutture per l'interscambio ferro-gomma e attrezzare il servizio per sfruttare al meglio le capacità della rete ferroviaria**. Allo stesso tempo occorre **preservare dalla localizzazione di nuove funzioni generatrici di traffico** (centri commerciali, poli logistici, ecc.) il territorio reso accessibile dalle opere viabilistiche del sistema pedemontano, e cogliere al contrario la **realizzazione dell'infrastruttura come grande occasione per la ricostruzione del tessuto paesaggistico e il riassetto insediativo attraverso la tutela e l'attrezzatura ecologica dei suoli non urbanizzati**. In questo senso le compensazioni ecologiche delle infrastrutture acquisiscono un significato centrale, innescando processi territoriali virtuosi, **se inserite in una pianificazione di respiro strategico e ambizioso**.

Lo strumento suggerito è il Piano Territoriale d'Area (PTA), che recepisca e renda operative regole e indirizzi enunciati dal Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) delle Province nonché dallo stesso Piano Territoriale Regionale (PTR).

IL TERRITORIO

Il territorio pedemontano nella proposta di PTR approvata dalla Giunta regionale (del. 6447 del 16 gennaio 2008), viene identificato con la regione geografica che si estende dal Lago Maggiore al Lago di Garda, e che comprende le aree del Varesotto, della Brianza e dell'Alta Pianura Bergamasca e Bresciana. Le province che fanno parte di questo sistema, insieme al territorio metropolitano milanese esteso, determinano una concentrazione demografica di 7 milioni di abitanti, che fornisce la dimensione corretta della metropoli lombarda. Il sistema pedemontano presenta una percentuale di urbanizzato mediamente superiore al resto della Lombardia. I dati ARPA rilevano che tra il 1999 e il 2004 il neo-urbanizzato è aumentato tra l'1 e il 5% in modo abbastanza uniforme, con punte che superano il 5% in alcune aree. I dati elaborati dal Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano confermano che, nello stesso periodo, nel territorio pedemontano i valori assoluti di crescita del consumo di suolo sono sempre più alti che altrove.

L'INFRASTRUTTURA

Il sistema viabilistico pedemontano si sviluppa nella porzione occidentale dell'omonimo territorio, con un tracciato che collega 5 province (Bergamo, Monza, Milano, Como e Varese) e interessa o lambisce 5 parchi regionali, oltre 15 PLIS, 78 comuni, attraverso uno sviluppo complessivo di quasi 90 km di autostrada da Cassano Magnago (VA) a Dalmine (BG), molti dei quali in trincea coperta e galleria.

Il progetto definitivo dell'opera insieme al piano economico e finanziario è stato approvato dal CIPE nel marzo 2006. Il 19 luglio 2006 è stata deliberata dalla Giunta Regionale la promozione dell'Accordo di programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, sottoscritto da tutti gli enti coinvolti nel febbraio 2007. Il 20 aprile 2007, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture è stata firmata dal concedente Concessioni Autostradali Lombarde SpA (CAL) e dal concessionario Pedemontana Lombarda SpA la nuova Convenzione di Concessione per l'affidamento della progettazione, costruzione e gestione del "Sistema autostradale pedemontano lombardo". Il 3 agosto 2007, con il Decreto Interministeriale dei Ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia, viene approvata la convenzione per realizzare la Pedemontana Lombarda, riapprovata dal CIPE il 4 ottobre e registrata definitivamente dalla Corte dei Conti il 18 ottobre 2007. L'aggiudicazione dell'appalto per la realizzazione dei primi lotti (tangenziali di Como e Varese e collegamento tra A8 e A9, progettazione definitiva della tratta tra A8 e Dalmine) è prevista entro il mese di maggio 2009, mentre l'inizio lavori è previsto nel marzo 2010 per le tratte prioritarie, e la conclusione dell'intero sistema autostradale è prevista nel 2015.

L'opera costerà circa 4.600.000.000 (lotti 1 tangenziali Como e Varese: 450 milioni. lotti 2 tangenziali Como e Varese: 415 milioni. asse Dalmine-Cassano Magnago: 3.000 milioni). Fonte: Otinordovest.it, 2008

Il 3% circa dei costi dell'infrastruttura verrà destinato alla realizzazione di opere di compensazione e mitigazione ambientale, per un valore complessivo di ca. 100 milioni di euro. Ulteriori risorse, stimabili in circa 50 milioni di euro, avrebbero dovuto derivare dagli obblighi di legge relativi alla compensazione forestale, in considerazione del fatto che un notevole sviluppo dei sedimi stradali (in particolare nelle provincie di Varese e di Monza) determinerà la deforestazione di oltre 100 ettari di superfici.

La Società concessionaria Autostrada Pedemontana Lombarda SpA, ha affidato al Politecnico di Milano l'incarico per la redazione del 'masterplan' delle opere di compensazione ambientale, presentato il 18 marzo 2008 ("Un parco per la città infinita") e successivamente affinato. Tale documento sviluppa 49 ambiti progettuali, dei quali propone la riqualificazione secondo un disegno unitario di infrastrutture ecologiche e di fruizione collegate in rete (siepi, filari, forestazioni, piste ciclabili, ecc..), con l'obiettivo principale di assorbire gli impatti dell'autostrada e costruire occasioni di rilancio di territori marginali. Modifica progettuale importante intervenuta nelle ultime settimane è quella relativa alla sezione centrale, da Lentate SS a Bovisio M: la decisione di un tracciato unico a tre corsie per Pedemontana e SS 35, eliminando l'ardita previsione di una infrastruttura su due livelli, se da un lato apre problematiche connesse alla convivenza di flussi di traffico imponenti su un'unica infrastruttura autostradale, dall'altro consente una certa riduzione dell'impatto e dell'invasione territoriale dell'infrastruttura, ed inoltre libera risorse economiche significative che è necessario investire sulla mitigazione ambientale e sul potenziamento del trasporto ferroviario e dell'intermodalità.

IL SISTEMA TERRITORIALE PEDEMONTANO NEL PTR

Nel PTR della Lombardia la realizzazione della Pedemontana costituisce uno degli obiettivi prioritari di governo del territorio, e vengono individuati i seguenti obiettivi specifici riferiti al cosiddetto Sistema territoriale pedemontano:

- i) tutela dei caratteri naturali diffusi e creazione di un sistema di aree verdi collegate;
- ii) tutela della sicurezza e della salute dei cittadini attraverso la riduzione dell'inquinamento ambientale e la preservazione delle risorse;
- iii) incentivazione di uno sviluppo policentrico evitando lo sprawling insediativo;

- iv) promozione della riqualificazione del territorio attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità pubblica e privata;
- v) applicazione di modalità di progettazione integrata fra infrastrutture e paesaggio;
- vi) tutela e valorizzazione del paesaggio attraverso la promozione della fruibilità turistico-ricreativa e il mantenimento dell'attività agricola;
- vii) recupero di aree ed edifici degradati;
- viii) incentivazione dell'agricoltura e del settore turistico ricreativo;
- ix) incentivazione dell'imprenditoria locale e riconversioni produttive garantendo l'accessibilità alle nuove infrastrutture;

a questi obiettivi si aggiunge un obiettivo generale, ma essenziale, di tutela nell'uso del suolo (limitare l'ulteriore espansione urbana, favorire riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio, conservare i varchi al fine prioritario di realizzare la rete verde regionale, evitare la dispersione urbana e le saldature dei centri urbani lungo le infrastrutture, utilizzare criteri di edilizia sostenibile, coordinare l'individuazione di nuove aree produttive a livello sovracomunale, evitare la riduzione del suolo agricolo – cfr Documento di piano del PTR).

Per quanto riguarda l'uso del suolo nel Sistema territoriale pedemontano, le principali linee di indirizzo individuate nel PTR sono quelle relative alla limitazione dell'espansione e della dispersione urbana mediante il mantenimento di forme compatte, riducendo l'uso del suolo agricolo a fini insediativi e favorendo interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio. Il PTR indica la necessità della messa a sistema di azioni tra l'amministrazione regionale, le province e le municipalità e gli enti territoriali e associativi interessati dal tracciato di grandi infrastrutture, tra le quali rientrano le proposte progettuali di cui sopra, ma che devono essere coordinate con uno strumento di programmazione territoriale e ambientale di area vasta.

LA PROPOSTA DI UN PIANO D'AREA

Gli obiettivi definiti in modo generale dal PTR possono essere propriamente **interpretati da un PTA che pertanto si configura come strumento attuativo del PTR medesimo.**

Ai sensi della normativa urbanistica regionale vigente il Piano territoriale regionale d'Area è definito dall'articolo 20 della l.r. 12/05: "*qualora aree di significativa ampiezza territoriale siano interessate da opere, interventi o destinazioni funzionali aventi rilevanza regionale o sovregionale, il PTR può, anche su richiesta delle province interessate, prevedere l'approvazione di un piano territoriale regionale d'area, che disciplini il governo di tali aree. Tale piano approfondisce alla scala di maggior dettaglio gli obiettivi socio-economici ed infrastrutturali da perseguirsi, detta i criteri necessari al reperimento e alla ripartizione delle risorse finanziarie e dispone indicazioni puntuali e coordinate riguardanti il governo del territorio...*"

Come si evince, il PTA può essere proposto dalle province interessate dagli interventi del sistema viabilistico pedemontano. Da registrare una già dichiarata disponibilità di Provincia di Milano a rendersi parte attiva nella proposizione del piano e come possibile regista/pivot dello stesso in raccordo con la Regione a cui è in capo l'approvazione definitiva, oltre ovviamente alle altre province interessate. Il PTA del Sistema territoriale pedemontano dovrà avere una connotazione rivolta alla costruzione di nuovo ambiente, mediante la definizione di un insieme di opere e azioni volte al ridisegno complessivo di un'area geografica, che potrà costituire un esempio di livello internazionale.

Inoltre il piano potrà essere l'occasione per una più efficace integrazione e il raggiungimento delle finalità delle normative regionali in materia di infrastrutture e trasporti (l.r. 1/2002, 9/2001), di aree naturali protette (l.r. 86/83), della legge forestale regionale, in particolare per il tema delle compensazioni forestali e costruzione di nuovi ambiti boscati (l.r. 27/2004), della già citata legge per il governo del territorio (l.r. 12/2005). Esso potrà rappresentare un modello per la definizione di una programmazione integrata (ed eventuale futura legislazione) in tema di infrastrutture e conservazione della natura e della biodiversità.

L'obiettivo del piano potrà essere quello della riqualificazione territoriale e dell'incremento dei valori del patrimonio culturale ed ecologico del sistema. Il progetto di piano potrà avere anche l'obiettivo di una riqualificazione e manutenzione permanente dei territori interessati dall'autostrada Pedemontana, ad esempio mediante forme di finanziamento derivanti da una gestione delle risorse e dei proventi che si legano all'utilizzo dell'infrastruttura, attraverso l'apposizione di fiscalità di scopo additiva al pedaggio e modulabile in funzione delle prestazioni ecologiche dei veicoli (specifiche emissioni inquinanti e di CO₂) in applicazione della direttiva 'Eurovignetta', la cui esazione potrà avvenire con modalità innovative, al fine di evitare diversioni di traffico che carichino la viabilità non autostradale.

IL PIANO TERRITORIALE D'AREA DEL SISTEMA PEDEMONTANO DELLA LOMBARDIA OCCIDENTALE - proposta di obiettivi e strumenti

Il PTA del Sistema Pedemontano della Lombardia Occidentale è strumento di programmazione e coordinamento delle azioni sviluppate dagli enti dotati di competenze di pianificazione territoriale (province interessate dal Sistema Viabilistico Pedemontano: Varese, Como, Monza, Milano, Bergamo; comuni gravitanti sul tracciato dell'autostrada e delle viabilità complementari; parchi regionali e sovracomunali). Esso muove dalla riconosciuta necessità di un appropriato utilizzo della costruenda infrastruttura, il cui significato strategico nella riorganizzazione dei flussi di mobilità impone, per essere durevolmente efficace, una programmazione territoriale che prevenga processi di ulteriore dispersione urbanistica a scapito dei pochi territori ancora liberi, per far fronte a previsioni di crescita insediativo-residenziale e a funzioni produttive e terziarie capaci di generare una crescita incontrollata della domanda di mobilità. Il PTA definisce e concretizza gli obiettivi impostati dal PTR per il sistema territoriale pedemontano, al fine di perseguire un quadro di sviluppo sostenibile con particolare riferimento alla limitazione del consumo di suolo, alla riqualificazione paesaggistica ed ecologica e alla riorganizzazione efficiente delle funzioni di mobilità. Esso sviluppa, monitorandoli nel tempo, meccanismi di contabilizzazione delle esternalità ambientali determinate dalle funzioni di mobilità e dallo sviluppo insediativo, con la finalità prioritaria di perseguire criteri di eco-efficienza nel bilancio tra benefici economici e pressione sulle risorse ambientali che costituiscono severo fattore limitante di ogni scenario di sviluppo, nonché di generare risorse da investire nella gestione del territorio tramite criteri vincolanti di compensazione. Ambito territoriale di riferimento è quello relativo al territorio gravitante sulle infrastrutture del progettato sistema viabilistico pedemontano

Obiettivi:

- i) **tutela dei suoli** non urbanizzati ed in particolare delle aree di prossimità delle nuove opere stradali progettate, fatte salve le aree su cui localizzare le funzioni di interscambio passeggeri e merci alle intersezioni con le linee ferroviarie;
- ii) **contenimento delle emissioni** da traffico, prevedendo misure di road pricing che promuovano la riduzione della congestione stradale attraverso il trasferimento di flussi di passeggeri e merci verso vettori del trasporto pubblico locale e ferroviario;
- iii) incentivazione di uno sviluppo policentrico che **eviti lo sprawling** insediativo e preservi i varchi tra i centri abitati;
- iv) definizione di un **piano-obiettivo della mobilità** che preveda l'aumento della quota modale di passeggeri e merci trasportati su ferro, il funzionale rafforzamento del trasporto collettivo, il potenziamento e la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità su ferro e l'intermodalità, il miglioramento dell'accessibilità ai servizi di trasporto collettivo, la loro riorganizzazione funzionale ai flussi di domanda, la piena integrazione tariffaria, l'attrezzatura della viabilità e dei servizi di trasporto ai fini della mobilità ciclabile;
- v) applicazione di modalità di progettazione integrata fra infrastrutture/urbanizzazioni e paesaggio attraverso **criteri vincolanti di compensazione ecologica preventiva** per ogni trasformazione che determini consumo di suolo;
- vi) tutela, valorizzazione e **ricostruzione del paesaggio** e della biodiversità attraverso la promozione della fruibilità turistico-ricreativa, il mantenimento dell'attività agricola, il vincolo e l'equipaggiamento ecologico-forestale del sistema di connessioni verdi;

vii) **rifunzionalizzazione di aree dismesse** ed edifici degradati; interventi sul patrimonio edilizio esistente secondo criteri di efficienza rispetto al consumo di risorse primarie o non rinnovabili (energia, acqua, suolo)

viii) incentivazione dell'**agricoltura multifunzionale**, sviluppando l'attitudine di questo settore economico alla produzione di paesaggio, opportunità turistiche e ricreative;

ix) incentivazione alla riconversione produttiva attraverso lo sviluppo di infrastrutture, servizi e prodotti connessi direttamente alle funzioni di mobilità sostenibile (logistica industriale multimodale, sistemi innovativi per la mobilità delle persone a scala metropolitana), alla ricerca e sviluppo nelle tecnologie e nei materiali per le produzioni energetiche da fonti rinnovabili e per l'efficienza energetica

Strumenti proposti:

Il PTA indica, coordinando le previsioni dei PTC provinciali, dei piani territoriali dei parchi e dei PGT comunali, il **sistema delle connessioni verdi** esistenti e da ripristinare, nonché gli ambiti agricoli come definiti ai sensi della L.R. 12/2005 inibendone la trasformazione urbanistica

Esso, utilizzando le migliori tecnologie disponibili, comunque integrate o integrabili con il Sistema Informativo Regionale, si doterà di un **catasto aggiornato dei suoli** non urbanizzati, al fine di contabilizzare la risorsa suolo nei diversi contesti territoriali, definendo obiettivi di ripristino e limiti al suo consumo da perseguire anche attraverso la modulazione degli interventi obbligatori di compensazione ecologica preventiva

Il PTA acquisisce carattere di piano di dettaglio del **Piano di Assetto Idrogeologico**, identificando il reticolo idrico superficiale nella sua interezza, individuando le aree da preservare in quanto funzionali alla gestione in sicurezza dei deflussi idrici, nonché le aree in cui le azioni di rinaturazione devono contemperare una funzione compensativa in riferimento all'elevato indice di impermeabilizzazione dei suoli, ai fini del ripristino funzionale del ciclo dell'acqua

Il PTA definisce indici, criteri e ambiti prioritari di attuazione delle misure di **compensazione ecologica preventiva** per ogni trasformazione urbanistica che determini consumo di suolo.

Il PTA assume valore di Stralcio del **Piano Regionale della Mobilità e della Logistica**; esso individua con il proprio perimetro una **'zona sensibile'**, secondo le definizioni comunitarie, per gli effetti delle emissioni atmosferiche ed acustiche generate dal traffico. I proventi derivanti dall'imposizione del 'road pricing' nella forma di **Eurovignetta** applicata ai transiti autostradali ovvero agli spostamenti aventi origine e/o destinazione servita dal Sistema Viabilistico Pedemontano sono destinati prioritariamente alla realizzazione e alla manutenzione degli ambiti di compensazione ecologica e ricostruzione paesaggistica, nonché agli **interventi infrastrutturali e gestionali volti a favorire la mobilità sostenibile**

Il PTA definisce a scala di dettaglio le destinazioni urbanistiche del territorio posto in **prossimità del Sistema Viabilistico Pedemontano**, con l'obiettivo prioritario di prevenirvi l'**insediamento di funzioni generatrici di traffico** addizionale all'esistente

AUTOSTRADA VALTROMPIA

Un'autostrada diventata sempre più inutile: quando la giustizia amministrativa può far risparmiare denaro pubblico e danni ambientali... ma chi ci tutela dalla protervia?

a cura di Legambiente Brescia www.legambientebrescia.org

La sentenza del TAR Brescia n. 859 del 5.6.08, emessa a seguito di un ricorso presentato da alcuni comuni e da Legambiente, a proposito del bando di gara ANAS per la realizzazione dell'autostrada Valtrompia recita: "la VIA dovrà pertanto essere ripetuta, come la legge prevede, mentre il bando di gara che si basa su un progetto elaborato da una VIA scaduta è evidentemente illegittimo, e va annullato."

Trova quindi applicazione la nuova normativa sulla decadenza quinquennale della VIA nell'eventualità che i lavori dell'opera non siano ancora iniziati. La reiterazione della VIA consente quindi di valutare le modifiche ambientali ed i fatti nuovi che si sono verificati nel quinquennio. Nel caso in esame i principali fatti nuovi verificatisi nel quinquennio scorso sono la costruzione del metrobus che raggiunge ormai le porte della valle, la costruzione di un nuovo bypass stradale, il calo del traffico pesante conseguente alla delocalizzazione industriale, le nuove opere nel frattempo realizzate di messa in sicurezza dell'arteria stradale di fondovalle e la diminuzione della popolazione nel centro produttivo di Lumezzane .

Legambiente Brescia , insieme ad altre associazioni, ha inoltrato una diffida a Minambiente ed ad ANAS affinché l'iter procedurale dell'opera non riprenda senza una nuova valutazione d'impatto ambientale, mirata a monitorare la nuova situazione.

Le previsioni sullo sviluppo del traffico su gomma elaborate nel Progetto Generale dell'autostrada Valtrompia prevedevano nell'anno 2006 (anno previsto di entrata in esercizio dell'infrastruttura) un traffico vallivo di 52.000 veicoli/giorno. In realtà le rilevazioni sul traffico attuate in questi anni hanno portato alle seguenti conclusioni.

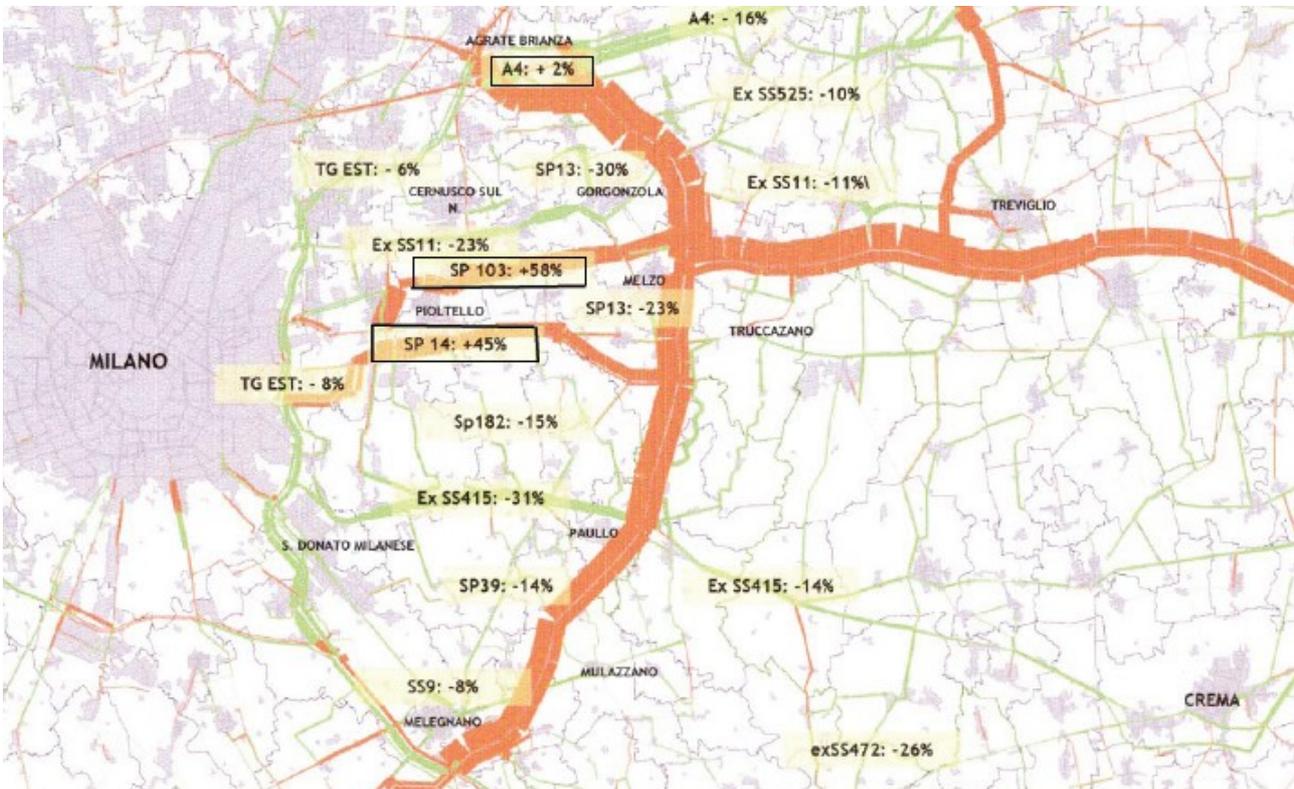
E' calato il traffico pesante in conseguenza della spietata concorrenza orientale sui prodotti tipici locali (rubinetterie, casalinghi e valvolame), mentre risulta stabile il traffico leggero. Complessivamente il numero dei veicoli che transitano nel fondovalle sono rimasti gli stessi dei rilievi del 1999, circa 31.000 veicoli giorno, ma con una significativa variazione. Il traffico dell'arteria di fondovalle, a seguito dell'entrata in esercizio del nuovo bypass stradale, è diminuito di circa 10.000 transiti giornalieri che si sono riversati sul nuovo bypass, rendendo scorrevole e non più congestionata la SP345. Rimane solo un breve tratto di circa 800 metri sul quale permane il traffico complessivo di 31.000 veicoli/giorno, che si è comunque fluidificato sia per la diminuzione del traffico pesante sia per le nuove opere di messa in sicurezza della sede stradale.

Risulta pertanto perfettamente inutile la progettata autostrada della Valtrompia sia ai fini trasportistici, considerato che il progetto del metrobus prevede il prolungamento in valle, sia dai dati di fatto emersi dai rilievi sul traffico effettuati sia dal Politecnico di Milano che dalla provincia di Brescia

TANGENZIALE EST ESTERNA E BREBEMI

Un incubo per il futuro dell'est milanese e della pianura bergamasca e bresciana: il duplicato della Milano – Venezia moltiplicherà i nodi scorsoi del traffico metropolitano

a cura del Comitato Interprovinciale per la Mobilità sostenibile
<http://digilander.libero.it/astrovgorgonzola> , <http://cpm3.splinder.com/>



Un'occhiata veloce alle proiezioni di traffico elaborate per conto di Regione Lombardia per 'giustificare' la realizzazione di TEM e BreBeMi è più che sufficiente a capire che non stiamo parlando di una soluzione, ma di una gragnuola di nuovi e pesanti problemi, in salsa di capannoni (quelli che sorgeranno in tutta la campagna che sarà solcata dalle nuove autostrade).

I dati forniti dalla Regione Lombardia dimostrano infatti che la Tangenziale Est Esterna e la Brebemi aggraveranno la congestione del traffico, aumenteranno l'inquinamento e peggioreranno la salute e la qualità della vita degli abitanti dell'Est Milanese. Inoltre ci costeranno: Brebemi 1.580 milioni di € (3.060 miliardi di Lire), Tangenziale 1.742 milioni di € (3.373 miliardi di Lire)

La ricerca regionale, commissionata per valutare gli scenari futuri (al 2012) di evoluzione del traffico sulla viabilità locale e autostradale in seguito alla realizzazione della Tangenziale Est Esterna e della Bre.Be.Mi., indica che

- La CASSANESE, nel tratto tra Melzo, Pioltello e Segrate, riceverà un'iniezione di nuovo traffico da parte della Bre.Be.Mi. pari a + 58%
- La RIVOLTANA + 45%

- La PAULLESE, la STRADA PADANA, La CERCA avranno un calo di traffico, ma non tale da compensare il pesante aumento di Cassanese e Rivoltana, strade che già oggi sono al limite del collasso e che, nel caso della Cassanese, tranciano interi paesi. I tanto declamati benefici su autostrada A4 e tangenziale Est saranno molto limitati (-16% sull'autostrada, - 6% sulla tangenziale), tanto da essere riassorbiti in 3-4 anni da quello che viene considerato un 'fisiologico' aumento medio di traffico del 2% annuo, e non è detto nemmeno che qualcuno se ne accorga, dal momento che sul nodo più problematico, quello di Agrate, la TEM non produrrà alcuna riduzione di traffico, ma semmai un aumento.

I benefici saranno irrisori e di breve durata, e sarà sempre più difficile raggiungere Milano ed i Comuni di prima cintura. I veri beneficiari saranno altri.

Le soluzioni da sempre prospettate dalle associazioni, ma anche dai sindaci del milanese riuniti in associazione, sono da sempre quelle di ridurre la quantità di autovetture private circolanti sulle nostre strade, mediante il potenziamento del trasporto pubblico, soprattutto su ferro:

- trasformare in linea metropolitana la tratta Milano-Treviglio della linea ferroviaria Milano-Venezia, con un deciso potenziamento della frequenza delle corse;
- accelerare il quadruplicamento della tratta Treviglio-Brescia, e trasformare in linea suburbana anche questa tratta;
- realizzare il prolungamento della Linea 2 da Cologno Monzese a Vimercate;
- realizzare il prolungamento della Linea 3 da San Donato a Paullo;
- realizzare un nuovo collegamento ferroviario da Monza a Melegnano.