

PEDEMONTANA

Una macchina senza soldi che lascia le tanto sbandierate compensazioni ambientali alla mercé dei comuni rinunciando all'iniziale progetto unitario di "ridisegnare" il paesaggio posto lungo il tracciato. Rimane l'impatto apocalittico e l'inutilità dell'opera.

a cura del coordinamento di associazioni:

"Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile" www.alternativaverde.it/rete

Un po' di storia del progetto...

Gronda Intermedia, Pedegronda, Pedemontana... Le vicende legate al progetto di una Autostrada Pedemontana Lombarda, sono complicate, 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, sottoforma 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. L'accelerazione del progetto 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. Ciò nonostante, 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; la realizzazione dell'asse autostradale di collegamento fra la zona dell'aeroporto della Malpensa ed 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 (cosiddetta tratta B2).

Gli anni successivi vedono l'approvazione del progetto preliminare, nel novembre 2009 viene approvato quello definitivo, a cui la corte dei conti nel gennaio 2010 ha dato il via libera definitivo, giusto in tempo per organizzare in pompa "magna" il 6 febbraio 2010, l'inaugurazione del cantiere della tratta A a Cassano Magnano. Successivamente la Società ha ugualmente messo a gara il bando per l'affidamento della progettazione esecutiva dell'opera, nonostante le molte, e a volte pesanti, prescrizioni date dal CIPE, non tutte recepite da un progetto sempre meno convincente anche dal punto di vista autostradale e non solo ambientale. Tale bando nel luglio del 2011, viene aggiudicato alla Costituenda ATI con capogruppo Strabag Spa (mandanti Grandi Lavori Fincosit Spa - Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro Spa - Adanti Spa), a scapito della Costituenda

ATI con capogruppo Impregilo Spa (mandanti CCC Società Cooperativa – Astaldi Spa – Impresa Pizzarotti & C. Spa – Itinera Spa) che, arrivata seconda, nell'ottobre dello stesso anno fa ricorso con richiesta di sospensiva, bloccando temporaneamente l'opera. E' quanto meno curioso la velocità degli eventi che accadono dopo: nella mattinata di venerdì 17 febbraio arriva l'annuncio della sentenza del Tar, che boccia il ricorso del consorzio guidato da Impregilo, negando la sospensiva contro l'aggiudicazione. Alle 12,35 di sabato 18 febbraio (il giorno dopo!) il Consiglio di Stato ribalta velocissimamente la sentenza accogliendo il ricorso di Impregilo. In 24 ore quindi la quarta sezione «accoglie l'istanza di misura provvisoria in sede di appello contro l'ordinanza del Tar» e aggiunge che «sorprende il mancato esame di alcuni motivi da parte del Tar in sede cautelare». Una bacchettata al tribunale amministrativo e una decisione lampo. Ma la società Pedemontana è stata ancora più veloce e già nel primo pomeriggio di venerdì 17 (e poi si dice che porta sfortuna...) firma il contratto di affidamento da 1,7 miliardi dell'autostrada all'ATI guidata dall'austriaca Strabag. In ogni caso «la sospensione o l'annullamento dell'affidamento non comporta la caducazione del contratto già stipulato, e il risarcimento del danno eventualmente dovuto avviene solo per equivalente». In pratica, qualora il Consiglio di Stato dovesse dar ragione a Impregilo, al consorzio andrebbe un risarcimento del 10%, ma il contratto non si potrebbe toccare¹. Questa fase rimane comunque ancora ipotizzata dalle pesanti prescrizioni che il CIPE ha rilevato sul progetto definitivo e che rimangono ancora oggi sospese sul territorio – e sulla progettazione esecutiva dell'opera – come indefinite spade di Damocle che una Pedemontana – nel pieno di una crisi economica mondiale – ancora priva di più della metà dei finanziamenti necessari per concludere i lavori, non ha ancora ottemperato.

...e delle relative proteste dei cittadini!

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 (con studi commissionati dalla stessa Società, tutti da verificare nella realtà) 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.

¹ Fonte: Milano Finanza (MF), "Pedemontana, il Consiglio di Stato dà ragione a Impregilo. Ma forse è troppo tardi", 22/02/2012

“Notevoli” sono anche le promesse di Pedemontana (dati della società): meno ore di viaggio risparmiate all’anno con conseguente riduzione di inquinanti prodotti, carburante risparmiato e ben 28 minuti di meno (sic!), 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 e sul suo sfruttamento anche economico per fare cassa sulle spalle della salute dei “polmoni” dei lombardi. La Pedemontana, infatti, è un sistema cosiddetto chiuso, ovvero, su tutte le tratte (ad esclusione delle tangenziali di Como e di Varese...) si pagherà il pedaggio;

2) il “coma” che ha colpito la cosiddetta “pedemontana ferroviaria” e, più in generale, la scarsa efficienza del trasporto pubblico regionale, che però è stato aumentato nelle tariffe dalla Regione Lombardia;

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 cui anche Pedemontana non è esente, grazie alla pianificazione locale dei singoli comuni ed alla mancanza di un piano d’area complessivo, sul quale la Lombardia continua a tacere demandando alle provincie, che però non hanno gli strumenti adeguati ad affrontare i problemi che la Pedemontana causerà al territorio, ed in modo particolare a quella di Monza e della Brianza, la redazione di documenti propedeutici che però non sono prescrittivi, dato che è regionale la decisione di dotare il sistema pedemontano di un piano d’area. Tale timore è anche confermato dalle politiche urbanistiche di alcuni comuni in questo ultimo biennio che sono attraversati da quest’arteria, ove, a fronte di presunti introiti derivanti dagli oneri di urbanizzazione e dalla perequazione urbanistica (tutti da verificare in una politica urbanistica ad ampio respiro e di programmazione a lungo termine), si continua a collocare grandi strutture di vendita lungo le principali direttrici di traffico, aumentando così il loro congestionamento, ed a consumare suolo libero con nuovi insediamenti industriali, residenziali e commerciali la cui necessità per il territorio rimane tutta da dimostrare e la cui utilità pare legata solo e soltanto al mondo edilizio cresciuto oltremisura cui la normale attività edilizia non basta più per far “lavorare” tutti. Inoltre, viste le ultime inchieste sulle infiltrazioni mafiose in Lombardia, dove anche per esponenti di spicco della politica provinciale e regionale attualmente in carcere o agli arresti domiciliari, si ipotizza il reato di corruzione per “pilotare” operazioni immobiliari ad hoc in comuni “compiacenti” (su tutti il caso di Desio), si conferma come l’ombra lunga ed inquietante dell’ndrangheta abbia nell’edilizia un terreno fertile nel quale investire, indipendentemente, appunto, dall’utilità di quello che ci si appresta a costruire;

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, che nonostante le prescrizioni del CIPE sono sempre più minacciate dalla realizzazione dell’opera;

8) una mancanza di partecipazione, di coinvolgimento e di informazione. Cilegina sulla torta di questa mancanza di coinvolgimento della popolazione dei territori attraversati dall’infrastruttura è la mancanza della VAS (Valutazione Ambientale Strategica), resa obbligatoria anche per l’Italia dalla Direttiva VAS 42/2001/CE, e che dovrebbe stimare la sostenibilità di tale progetto alla luce del carico ambientale già presente sul territorio,

coinvolgendo tutti i cittadini, così come prescritto dalla Convenzione Europea del Paesaggio del 2000, ratificata nella legislazione italiana nel 2006;

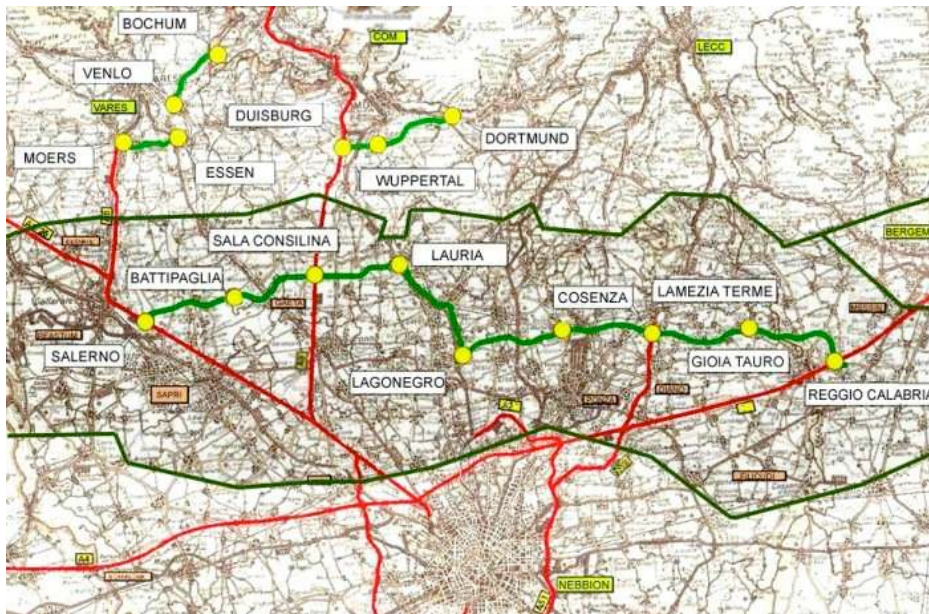
9) un carico ambientale attualmente esistente, che per questi territori è già insostenibile. Tale autostrada, infatti, attraversa un'area che è caratterizzata da diverse problematiche ambientali ed ecologiche che paradossalmente renderebbero di fatto già necessarie le compensazioni ambientali, senza però la costruzione della Pedemontana, una sorta di autostrada verde senza macchine. Da est ad ovest infatti, esistono dei nodi ecologici ed ambientali non di poco conto che già gravano sul sistema territoriale pedemontano e che verranno "travolti" da questa nuova infrastruttura:

- la distruzione o la menomazione di diversi boschi (di Bernate, della Moronera, del Rugareto, dell'Itala, delle Querce, ecc.) in un territorio che, caratterizzato dalla costante presenza di PM10 sopra la soglia consentita per molti giorni l'anno, al contrario avrebbe bisogno di nuovi boschi;
- l'attraversamento di territori che nel 1976, definiti zona B, sono stati colpiti dalla tragedia della diossina immessa nell'aria dall'esplosione dell'ICMESA e che è ancora presente all'interno dei terreni che verranno movimentati dai cantieri di Pedemontana. Tutta la tratta B2 posta lungo il tracciato dell'attuale Milano-Meda che verrà cancellata e sostituita dalla Pedemontana, infatti, non è mai stata bonificata. La presenza di TCDD è stata recentemente nuovamente certificata: n. 64 carotaggi eseguiti su indicazione di Pedemontana hanno permesso di rilevare in 44 punti, in pratica 2 su 3, fra i campioni prelevati a diversa profondità ne è stato trovato almeno uno dove la concentrazione di diossina è superiore ai limiti previsti dalla norma per utilizzare la zona a verde pubblico o privato. In 8 di questi carotaggi, poi, la concentrazione è ancora più elevata, superiore al livello fissato a scopo commerciale o industriale. Un secondo rapporto dell'agosto 2008 ha ulteriormente aggravato questo secondo dato, quantificando in dieci i campioni dove la concentrazione di diossina supera il secondo limite. Il CIPE richiede nuovi approfondimenti (prescrizione 3 e 169 al progetto definitivo) con nuovi carotaggi e nuove analisi, ma la Società rimanda tutto al progetto esecutivo...;
- l'amputazione da parte del tracciato di gran parte di un monumento mondiale dell'ambientalismo: il Bosco delle Querce a Seveso. Sorto sulla ex-zona A, la più inquinata dalla diossina proveniente dal disastro dell'ICMESA del 1976, e realizzato proprio per custodire come in un sacrario ambientale i materiali inquinati lì conferiti e per mantenere dunque vivo il monito di quello che successe, venne in seguito dichiarata zona inedificabile dalla regione Lombardia. Nel 2008 però, la stessa regione Lombardia, con una leggina ad hoc, smentisce se stessa e dichiara possibile l'attraversamento del Bosco delle Querce da parte di Pedemontana. E questo è un vero scandalo! Un vero monumento all'insensibilità della Regione Lombardia che si dimostra quindi disattenta ed incapace di realizzare Pedemontana al meglio, rispettando la memoria e la salute dei cittadini colpiti nel 1976 da quella tragedia. Tutto questo gettando al vento milioni di euro che regione Lombardia ha investito sino ad oggi sullo stesso Bosco delle Querce per risanarlo e mantenerlo sano. In barba anche alla prescrizione 2 del CIPE al progetto definitivo dove, a fronte di una soluzione – allo stato attuale ancora vigente – che pone svincoli e rotatorie autostradali all'interno del Bosco delle Querce, impone a Pedemontana invece che: "la viabilità locale di superficie dovrà essere spostata sul lato Est del tracciato autostradale, la rotatoria e i relativi rami di adduzione dovranno essere posti al di fuori del perimetro del Parco delle Querce";
- l'attraversamento di diverse discariche, regolari (come a Mozzate, dove il progetto colloca l'area di servizio tra due ex discariche di RSU completate con montagnette di 20 metri di rifiuti in altezza, ma non ancora bonificate. Mentre dietro all'area di servizio

ce ne sono altre 2 di cui una ancora attiva per una decina di anni – capienza 1 milione e 300 mila mc – che confina con un'altra sul Comune di Gorla Maggiore (Va) di una decina di milioni di rifiuti conferiti negli anni 90 fino al 2003) ed irregolari (come a Desio di cui una di accertata gestione mafiosa, in particolare della 'ndrangheta). Qualcuno già la chiama l'autostrada delle discariche... E non si capisce a chi spetteranno i costi di bonifica. Tuttavia, se dovesse scattare l'esproprio di tali aree, allora sarebbe Pedemontana a doverlo fare. Il problema è che però che per molte di queste aree, non si conoscono nemmeno i costi necessari a fare correttamente la bonifica. I soldi però, ormai destinati a tali opere devono bastare... E se non bastano? Come verrà finita la bonifica? In quale condizione si restituiranno questi territori alla cittadinanza? A queste domande però non si è in grado di rispondere;

10) Una endemica mancanza di finanziamenti. Tenendo presente che l'aggiornamento del progetto alla luce delle prescrizioni del CIPE (piuttosto pesanti soprattutto per la tratta B2 e per la tratta D), comporterà un aumento dei costi complessivi dell'opera, ci si chiede, con questo quadro finanziario ed alle porte del progetto esecutivo, se la cantierizzazione sarà realmente raggiunta in tutte le tratte coinvolte, o se la Pedemontana Lombarda non corre il rischio di trasformarsi in un cantiere infinito, di bassa qualità e con stralci di esecuzione modello "spezzatino" (una tratta sì, l'altra chissà?) che l'avvicinerebbero pericolosamente ad un triste precedente: l'autostrada Salerno-Reggio Calabria...;

11) La presa d'atto già di molte amministrazioni e di associazioni di categoria dell'inutilità di quest'opera o della sua impossibile realizzazione (se non a costi altissimi e quindi non sostenibili, vedi punto 9) in questo territorio che di fatto si presenta come una città infinita senza soluzione di continuità, senza neanche aver aperto i cantieri. Da più parti, infatti, negli ultimi mesi sono state proposte nuove infrastrutture stradali come la cosiddetta "Varese-Como-Lecco" che dovrebbe collegare fra loro queste tre città (fortemente osteggiata anche da questo coordinamento con altre associazioni locali). Una lucida follia quindi. Non si è ancora realizzato nemmeno un chilometro della nuova autostrada e già se ne sta pensando un'altra!;



La futura autostrada Pedemontana Lombarda: Varese-Salerno-Reggio Calabria-Bergamo...

Immagine gentilmente concessa da Pino Timpani della rivista *Vorrei.org* e tratta da: **Timpani P.**, "Pedemontana, il 5 febbraio riparte da Arcore la carovana del Road-Shock", in *Vorrei.org - La rivista che vorrei. Monza, la Brianza e tutto il resto...*, 23 gennaio, 2010, <http://www.vorrei.org/ambiente/1-ambiente/1905-pedemontana-il-5-febbraio-riparte-da-arcore-la-carovana-del-road-shock.html>, ultimo accesso 2 febbraio 2010

Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile (2007-2011)

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, tutte le informazioni utili raccolte e 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. Dal 2007, tale coordinamento si è battuto e continua a battersi per:

1) stimolare – sinora con scarsissimi risultati – 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, 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. Ed anche su questo, nonostante i nostri sforzi costanti, non c'è alcuna certezza, anzi, Società Pedemontana, rigidissima quando si tratta di modificare il tracciato autostradale, diventa molto accondiscendente – fondamentalmente per non aver ulteriori problemi locali (già numerosi per quanto riguarda il tracciato) – quando le modifiche avanzate dai comuni, riguardano le compensazioni ambientali. Peccato che il piano espropri che accompagna il progetto definitivo approvato dal CIPE riguardi tanto il tracciato, quanto le compensazioni, ma che la Società scelga di avvalersi della facoltà di esproprio solo per il tracciato, lasciando aperta ogni altra più comoda possibilità per le aree soggette a compensazioni ambientale. Senza un piano d'area regionale, infatti, non esiste alcuna pianificazione sovra locale in grado di garantire l'effettiva continuità ecologica e territoriale delle compensazioni che hanno di fatto perso quel minimo di visione e coerenza complessiva che avevano nella progettazione preliminare. Basti dire che Regione Lombardia, non ha sinora investito 1 euro di soldi pubblici, in aggiunta a quelli messi in campo da Società Pedemontana Lombarda, per finanziare ulteriori compensazioni ambientali;

3) 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. Allo stato attuale il coordinamento ha seguito da vicino, con proposte e commenti di merito, il documento propedeutico al piano d'area (ma non c'è l'automatismo fra questo documento e l'effettiva realizzazione del piano), commissionato da Regione Lombardia alla Provincia di Monza e della Brianza, nell'ambito del nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Il tutto però senza sortire effetto alcuno;

5) ridurre in fase di progettazione esecutiva l'impatto ambientale dell'opera. Anche in questo caso però i margini di manovra concessi, non solo al coordinamento, ma anche alle stesse amministrazioni locali, sono molto ristretti e volti solo e soltanto verso soluzioni che comportino un risparmio di risorse economiche e non una reale e concreta vera mitigazione dell'opera.

Ultime sconcertanti notizie per il 2012 (ed i Maya non c'entrano nulla...).

Il nostro coordinamento ha da sempre definito Pedemontana un'opera inutile che provoca un danno non reversibile al territorio. Anche le compensazioni ambientali, da noi monitorate, ma giudicate sin dalla prima ora insufficienti, lasciate alla mercé dei comuni stanno perdendo quel poco di visione organica che avevano all'inizio. Allo stesso modo sta succedendo al tracciato che porta con sé moltissime problematiche, talune persino irrisolte, nonostante le prescrizioni del CIPE sul progetto definitivo dicano altro, dato che CAL per poter fare la gara per la progettazione del progetto esecutivo, non ha esitato a demandare tutti i problemi ancora irrisolti che tale progetto porta con sé.

Non c'è poi alcuna sicurezza che la "corta coperta economica" che regge l'intero progetto, sarà sufficiente per garantire contemporaneamente la realizzazione delle opere di compensazione e la contestuale corretta effettuazione delle obbligatorie bonifiche delle discariche abusive e dei siti inquinati toccati dall'autostrada (vedi discariche abusive di Desio, Bosco delle Querce di Seveso e tutte le aree B connesse con la diossina – TCDD - del disastro dell'ICMESA del 1976).

Siamo molto preoccupati perché il cantiere che verrà aperto sconvolgerà un territorio già alquanto sconvolto dal punto di vista ambientale. La consapevolezza generale non pare essere ancora giunta ad una soglia di giusta attenzione. Ma basterebbe moltiplicare all'ennesima potenza i disagi che sta arrecando la costruzione di un (1) sottopasso della SS 36 a Monza San Fruttuoso, o sapere che al di sotto della Bre.Be.Mi. sono stati occultati rifiuti pericolosi e nocivi per la salute, per arrivarci in un momento, a questa consapevolezza. Tutto questo poi è ancora più grave, in quanto tale progetto si realizzerà senza nemmeno la presenza di un piano d'area regionale che, quantomeno, limiti la realizzazione di nuove (inutili) costruzioni lungo il suo tracciato. La regione qui tace, lasciando alle sole province, in primis quella di Monza e Brianza, la responsabilità di gestirne, senza averne gli strumenti e la volontà politica, l'intera partita. Lo spettro della Milano-Bergamo, evocato infatti dal Presidente di questa provincia, è tutt'altro che irrealistico. Vedendo tutti gli apparati impiegati attorno a questo inutile carrozzone che è Pedemontana, ci sarebbe da ridere, se non venisse da piangere immaginando ciò che ci aspetta...

Il progetto dell'autostrada peraltro, nelle ultime modifiche effettuate "in corsa" durante il progetto definitivo, non prevede un ampliamento a tre corsie per il tratto Cesano Maderno/Lentate sul Seveso (tratta B2) ma lascia le due corsie attuali a sopportare anche l'inevitabile aumento di traffico, con l'aggravante di un pesante pedaggio da pagare anche per i residenti.

Riteniamo quindi giunto il momento di denunciare questo preoccupante stato di cose:

1) Il progetto definitivo revisionato da CAL, se ne infischia delle prescrizioni CIPE (in particolare della n. 2) riguardanti il Bosco delle Querce, all'interno del quale vengono piazzate delle nuove strade locali che il CIPE stesso chiede di spostare, ma che non sono ancora state spostate nonostante stia già iniziando la progettazione esecutiva. La Società inoltre, non è nemmeno in grado di imporre una diminuzione della velocità ai futuri autoveicoli, attraverso dei limiti come in molte autostrade esistenti, per aumentare il raggio di curvatura di una curva che sul territorio di Meda di fatto cancella il Bosco delle Querce. Questo, infatti, permetterebbe al tracciato della nuova autostrada di essere realizzato al di fuori del perimetro del Bosco, preservandolo da questo scempio legalizzato.

2) Il nostro coordinamento, visto questo stato di cose, ha deciso di organizzare un abbraccio collettivo al Bosco delle Querce durante il 10 luglio del 2011, per celebrare degnamente la ferita inferta a questo territorio nel 1976. La partecipazione è stata molto intensa e partecipata. Sono intervenute circa un migliaio di persone non a chiedere la luna, ma semplicemente il rispetto letterale delle prescrizioni del CIPE ed anche per chiedere il suo ampliamento che si rende necessario e non più prorogabile, dato l'altissimo consumo di suolo che caratterizza la provincia di Monza e della Brianza. **E per ribadire la richiesta, è stato dato mandato ad uno studio legale di istituire una memoria procedimentale – che è stata inviata, sinora senza alcuna risposta, a Società Pedemontana e ad altri soggetti istituzionali – propedeutica ad un futuro ricorso nel caso in cui le prescrizioni non vengano recepite. Ad oggi non lo sono ancora state.**

3) non ci sono soldi, tanto che per riuscire ad ottenere dal Governo anche quei pochi, la Società sarà costretta a rivedere al ribasso la qualità progettuale (già molto scarsa) dell'opera. Il tutto è possibile grazie allo scriteriato ed inutile finanziamento delle banche che investono in queste assurde opere. Per questo con altri soggetti del terzo settore (Movimento Stop al Consumo di Territorio, la Rete Civica Italiana, il Coordinamento Nord Sud del Mondo, ecc.) a fine 2011 abbiamo promosso la campagna :“Ferma la banca che distrugge il territorio”. Una campagna di pressione su Intesa Sanpaolo contro le nuove autostrade lombarde: Pedemontana, Bre.Be.Mi., Tangenziale Esterna Milano (Tem) a autostrada Cremona-Mantova. In particolare i promotori chiedono a tutti i clienti di questa banca di fare una operazione di “voto con il portafoglio”, ovvero di scrivere al proprio direttore di filiale sui temi qui sollevati e, se la risposta non sarà soddisfacente, di chiudere ogni rapporto con l'istituto. Intesa Sanpaolo risulta infatti essere il gruppo bancario di gran lunga più esposto in tali infrastrutture, sia come finanziatore che come azionista delle società concessionarie. Per questo la Campagna chiede all'istituto di ritirare il proprio appoggio alla costruzione delle nuove arterie, dimostrando così di avere a cuore la tutela del territorio e la salute dei cittadini. Le grandi opere di collegamento in Lombardia elimineranno distruggeranno 53 milioni di metri quadri di terreni agricoli (dati Coldiretti), aumentando l'inquinamento e la cementificazione in un territorio già fortemente infrastrutturato. Inoltre secondo l'Agenzia europea per l'ambiente ogni anno nella sola pianura padana muoiono circa 7000 persone a causa dell'inquinamento. Nonostante ciò la Regione Lombardia continua a investire in autostrade confermando la propria arretratezza nel trasporto su pubblico su ferro e la propria indifferenza rispetto a milioni di pendolari. Il risultato è un continuo aumento delle emissioni di Co2, in spregio agli accordi di Kyoto e in controtendenza con quanto sta avvenendo in altre regioni europee. L'attuale crisi finanziaria rende ancora più insostenibile questa politica, che in Lombardia comporterà investimenti superiori ai 9 miliardi di euro solo per le quattro opere citate;

4) Si è fatta una gara per la progettazione esecutiva utilizzando un progetto definitivo che lascia irrisolte tutte le questioni nodali – anche economiche – che il CIPE ha messo a nudo, distinguendo in maniera assolutamente arbitraria e senza spiegarne i criteri di scelta, fra principali e non, e scegliendo quali applicare e quali demandare *sine die*: dalla presenza di diossina (TCDD) nelle zone B e lungo il tracciato della Milano-Meda (senza spiegare ai cittadini, agli operatori, ed ai lavoratori, come si intende affrontare il tema della bonifica e dello smaltimento della terra ancora inquinata, contribuendo quindi ad aumentare con questa latitanza, timori e sospetti); allo sbancamento del Bosco delle Querce; all'attraversamento del bosco della moronera;

5) c'è un alto rischio d'infiltrazione della 'ndrangheta nella realizzazione dell'opera che ci preoccupa, viste le ultime inchieste della magistratura, specialmente in Brianza, riguardanti la gestione illecita dei rifiuti ed il ciclo del cemento e del relativo movimento terra che vede un presunto coinvolgimento di illustri esponenti della politica regionale attualmente agli arresti domiciliari od in carcere.