



Riceviamo e pubblichiamo

Seregno, 11 novembre 2008. Il coordinamento di gruppi, associazioni e singoli cittadini che formano la rete, si è seriamente interrogata su quale direzione e quale piega stia prendendo ultimamente il progetto definitivo di Pedemontana.

Spiega il coordinatore della rete, **Paolo Conte**, esponente della lista civica **Alternativa Verde** per Desio: "Dopo il tanto sbandierato "coinvolgimento" delle amministrazioni e della società civile per trovare delle soluzioni "condivise" e, si sperava, migliorative riguardante il tracciato definitivo e le compensazioni ambientali, ultimamente società Pedemontana sembra in stato di stallo e su certe questioni pare aver perso il buon senso e la sua autonomia decisionale. Ultimamente la Società, alla luce delle ultime varianti di tracciato proposte, sembra aver dimenticato le proprie affermazioni che vedevano questa infrastruttura come un'occasione unica per ridisegnare il paesaggio. Sembra invece proprio il contrario".

Dichiara **Gianni del Pero**, esponente del **WWF sezione Groane**: "la continua variazione dei progetti dimostrata in questi mesi, attesta quantomeno uno scarso approfondimento degli stessi, dato che tutti i punti critici del tracciato sono rimasti tali e quali (le colline di Bernate, la tratta "Milano-Meda" con la problematica dell'arroccamento, ora addirittura più lungo, il bosco della Moronera e la stazione di servizio prevista a Mozzate). Su questi aspetti, il miglioramento del progetto preliminare nel progetto definitivo, più volte promesso dal Presidente Terragni non si è notato ed in particolare non si hanno garanzie delle realizzazione dei progetti di compensazione ambientale di cui alcuni sono già "sepolti" dalla versione più recente conosciuta del progetto definitivo di Pedemontana"

Dichiara **Ambrogio Guglielmetti** del **Comitato Salute ed Ambiente di Mozzate**: "sapevamo che sarebbe stato predisposto da Società Pedemontana alla metà dell'ottobre scorso lo "Studio di fattibilità" sui "progetti locali del progetto di compensazione ambientale" con le tavole degli scenari con le mappe al 10.000 e al 5.000 compresi i costi di massima che seguono lo studio di

fattibilità, green way compresa, e lo stesso dicasi del progetto altimetrico del tracciato autostradale preannunciato dal Dott. Regalia. Allo stato attuale però non abbiamo nessuna notizia certa in merito a questi argomenti e non se ne sa nulla. Queste cose, tuttavia, ci sembrano una necessaria base di partenza per conoscere gli sviluppi, altrimenti ci troviamo poi a sapere che ci è sfuggitoqualcosa eche non si può fare nulla per correggere...Come il caso del devastante svincolo sul bosco della Moronera, dove a tutt'oggi, non si sa che intenzioni abbia Società Pedemontana, se farlo interrato o in rilevato, e la soluzione non è di poco conto, stesso discorso per la stazione di servizio prevista da Pedemontana nel territorio di Mozzate, accanto ad una discarica..."

Precisa poi **Pino Timpani**, dell'**Associazione per Parchi del Vimercatese**: "in merito all'altimetria del tracciato, questo è un punto estremamente importante, dato che senza conoscere ancora lo sviluppo altimetrico di molte tratte autostradali, si corre il rischio concreto che, nella loro realizzazione, possano intercettare la falda o gli elementi del reticolo idrico (Arcore, Macherio, sino alla zona di ricarica delle falde del Canturino ed all'Oasi WWF del Bassone, quest'ultima in particolare, vede messa in serio pericolo la zona delle risorgive) ed il cui impatto finale è quindi ancora tutto da pesare, e da prevenire"

Aggiungono Gianni Casiraghi e Tiziano Galimberti, rispettivamente presidente e consigliere dell'Associazione Torrette-Bini-Dosso-Boscone per l'ampliamento del Parco "Brianza Centrale": "su Macherio in particolare, il recente mutamento del progetto di Pedemontana (dovuto a nuove normative relative alla progettazione di queste infrastrutture) che ha aumentato sensibilmente il tratto di autostrada a trincea scoperta che interessa le zone urbanizzate della frazione di Bareggia e parte di quelle confinanti con Biassono, ha indotto l'amministrazione comunale a richiedere a Società Pedemontana che venga mantenuto l'interramento di tutta la tratta sul territorio di Bareggia/Macherio e che sia di conseguenza eliminato lo svincolo, inizialmente previsto, con la nuova SP6 (Monza – Carate Bis, oggi in realtà ridotta a Monza - Sovico). E' ovvio che la soppressione dello svincolo renderebbe, di fatto, inutile la realizzazione della nuova strada provinciale, essendo questa privata della connessione con l'arteria autostradale. Tutto questo **ci fa dubitare della reale necessità di opere di viabilità complementare (come la SP 6, ma anche altre come la Varesina bis e le tangenziali di Como)**, che attraversano territori già estremamente congestionati. Nasce infatti il dubbio che un certo tipo di viabilità complementare non solo sia inutile, ma che al contrario **sia solo il pretesto per portare nuova urbanizzazione in territori ancora liberi**, al solo scopo di occupare nuovo suolo, arricchendo solo qualcuno".

Dichiarano **Alberto Colombo**, della lista civica **Sinistra e Ambiente di Meda** e **Iolanda Negri** dell'**Associazione ecologica "La Puska"** di Lentate sul Seveso: "in merito alle ultime vicende relative alla ex-SS 35 Milano-Meda, il tratto più critico della riqualificazione è tra Cesano Maderno e Meda, per 3 km dei quali la metà oggi è in rilevato. In quel tratto passano oggi oltre 60.000 veicoli (su 2 corsie). gli accodamenti sono quotidiani (>10 km in punta verso Milano). Con Pedemontana passeranno oltre 80.000 veicoli/giorno. La viabilità est ovest attualmente è collegata alla superstrada ma è indipendente (8 assi – 3 svincoli). Il progetto preliminare prevedeva, sino alla devastante e miope proposta avanzata da Regione Lombardia, l'interramento della superstrada che veniva trasformata in autostrada a pedaggio senza svincoli intermedi e la realizzazione di una strada sostitutiva a raso (arroccamento). La viabilità est-ovest avrebbe incrociato l'arroccamento in 6 punti in rotatoria a raso con condizioni di forte

criticità per l'interazione tra traffico locale e traffico sovracomunale”

Aggiunge ancora **Paolo Conte**: “Tutto questo dimostra quanto le idee su questa nuova infrastruttura siano ancora molto confuse quando teoricamente si dovrebbe essere ad un passo dall'approvazione del progetto definitivo, inoltre si evidenziano chiaramente i motivi che soggiacciono ad operazioni come queste che, come il nostro coordinamento ha più volte sottolineato siano inutili, vecchie, dannose e devastanti per i territori attraversati da Pedemontana, sulla quale eravamo e rimaniamo contrari. Crediamo sia opportuno una seria e ponderata riflessione su un tema così delicato come il progetto definitivo di Pedemontana senza ricorrere a soluzioni affrettate per rincorrere l'EXPO 2015 che sta diventando una comoda causa dietro la quale nascondere progetti quanto meno dubbi, altrimenti chiediamo ai nostri amministratori di lasciar perdere Pedemontana e di abbandonare l'idea di costruirla. Sulla Milano-Meda, ad esempio, crediamo infatti che si debbano mantenere SEPARATI – come sono ora, per evitare pericolosi influssi sul traffico locale – i due flussi di traffico est-ovest e nord-sud, e se proprio Pedemontana si dovesse fare, che si faccia sul sedime dell'attuale superstrada, interrata nei tratti maggiormente urbanizzati, e che non si limiti al tratto previsto ma che diventi l'occasione per riqualificare la stessa superstrada, un'infrastruttura ormai vecchia e pericolosa, almeno sino all'innesto con la tangenziale nord. Crediamo infine che, Pedemontana debba concedere ai residenti dei paesi attraversati dalla nuova infrastruttura, la gratuità del pedaggio, così non avrebbero bisogno di avere una strada di arroccamento nord-sud, infatti, essi subirebbero oltre all'impatto autostradale anche un forte peggioramento della qualità urbana per il fatto che a fronte di un aumento della congestione automobilistica verrà preclusa ogni forma di comunicazione est-ovest nei comuni attraversati sia da un punto di vista ecologico ma anche per quanto riguarda la mobilità lenta che ancora in loco sopravvive...

Conclude **Zeno Celotto**, esponente del **WWF Gruppo di Seregno**: “un'ultima riflessione sull'atteggiamento di alcuni amministratori regionali che avanzano proposte di modifica dell'ultimo minuto senza consultare nessuno e quasi a scatola chiusa: sono gli stessi che sinora non si sono degnati nemmeno di rispondere ad una richiesta di incontro del nostro coordinamento. Sinora siamo stati infatti ricevuti, più volte dalla provincia di Milano (con la quale abbiamo avuto un proficuo scambio di idee, ed alla quale abbiamo rivolto delle precise richieste di garanzia che sono state accettate, e con cui stiamo lavorando ad un documento comune in merito); dalla provincia di Varese (che a quanto pare pensa di non aver bisogno di interloquire con le associazioni su temi così importanti, dato che non ha ritenuto di dare nessun seguito ed impegno concreto dopo quest'incontro), mentre a livello regionale solo dall'ass. Boni, che ha promesso di inserire il progetto di compensazione ambientale previsto da Pedemontana, all'interno del Piano Territoriale Paesistico Regionale. E' un passo avanti che apprezziamo, tuttavia, ci aspettiamo che a garanzia dei territori da destinare a compensazioni ambientali “verdi” (e non di altro tipo), lo stesso progetto di compensazione venga inserito nella delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo di Pedemontana e che, lo stesso Boni, si faccia promotore di un piano d'area su tutto l'asse Pedemontano con un unico articolo: un'autostrada senza cemento intorno, gli ultimi PGT recentemente adottati (p.e. Desio), vanno infatti nella direzione opposta, una densificazione dell'edificato lungo tutto il tracciato autostradale che vanificherebbero i presunti (che sono tutti da dimostrare nei fatti) vantaggi di alleggerimento del traffico del nord milanese promessi da Pedemontana”

NOI SIAMO:

Pedemontana, quale compensazione, per quale autostrada?

Domenica, 16 Novembre 2008 23:14
Di Vorrei

-Alternativa Verde per Desio – Desio;

www.alternativaverde.it; info@alternativaverde.it

-AMICI del RUGARETO– Cislago-Gorla;

info@amicidelrugareto.com;

-Associazione ecologica “la puska” – Onlus – Lentate sul Seveso

iolanda.negri@libero.it

-Associazione Econazionalista Domà Nunch – Uboldo-Barlassina;

www.eldraghbloeu.com; redazion@eldraghbloeu.com

-Associazione per i Parchi del Vimercalese;

www.parchivimercalese.it; parchivimercalese@brianzaest.it

-Associazione Pro Loco “Pro Meda” – Meda;

www.promeda.it; info@promeda.it;

-Associazione Torrette Bini Dosso Boscone per l’ampliamento del Parco Brianza Centrale–
Macherio;

www.macherio.net/comitatotorrette.htm; dantedinanni@libero.it

-Cesano per Noi-Noi per Cesano – Cesano Maderno;

noipercesano@hotmail.it

-CIPTA- Onlus – Gorla Minore-Marnate;

ciptambiente@libero.it;

-Circolo Legambiente “Laura Conti” – Seveso;

www.legambienteseveso.org; circolo@legambienteseveso.org

-Circolo Legambiente “Roberto Giussani” – Desio;

legambientedesio@libero.it

-Comitato Mozzatese Salute ed Ambiente – Mozzate;

Pedemontana, quale compensazione, per quale autostrada?

Domenica, 16 Novembre 2008 23:14
Di Vorrei

gugambrogio@tiscali.it;

-ECO 90 – Uboldo;

eco90@tiscali.it;

-Legambiente Cassano Magnano – Cassano Magnano;

b.meggetto@legambiente.org;

-Legambiente Seregno ONLUS – Seregno;

www.legambienteseregno.it; info@legambienteseregno.it

-Legambiente Tradate– Tradate;

tatianagalli@virgilio.it; albertimau@tele2.it

-Lista Civica Verdi– Arcore;

rto.sala@tiscali.it; rocco.sala@tin.it

-Lista Civica Sinistra e Ambiente – Meda;

www.centrosinistrameda.it/sinistra_e_ambiente.htm

-WWF Gruppo di Seregno;

<http://web.tiscali.it/wwfgroane/index.html>; groanewwf@yahoo.it;

-WWF Sezione Groane;

<http://web.tiscali.it/wwfgroane/index.html>; groanewwf@yahoo.it;

Per informazioni, adesioni, contatti, link:

inforete@alternativaverde.it; www.alternativaverde.it/rete.