Giovedì, 08 Maggio 2014 10:25
Di Pino Timpani

Nonostante la mancanza di finanziamenti Regione Lombardia manda avanti imperterrita il progetto, arrecando gravi danni al territorio e non risolvendo i problemi di viabilità

Il geologo e consigliere regionale WWF Lombardia è tra i più esperti conoscitori del territorio della Brianza ovest e del percorso progettuale di Pedemontana.

Perché questa autostrada è dannosa?
Pedemontana è nata sbagliata. Lo sbaglio comincia nel nome e nella posizione che avrebbe dovuto descrivere una autostrada ai “piedi dei monti”. Invece è stata disegnata a zig-zag nella pianura, dovendo fare i conti con il territorio urbanizzato che attraversa e con gli ambienti naturali, le aree protette ed i fiumi che scorrono da nord a sud. E' stato deciso di privilegiare i primi e passare, un po’ dove capitava, nei secondi. Si è mancato di rispetto al territorio, ignorando le valenze ambientali e sottovalutando le criticità che i luoghi fornivano.

Pedemontana sta provando a venire avanti senza rispettare le regole

Quali sono i danni principali?
Ecco alcuni esempi che valgono per tutti: la scelta di realizzare lo svincolo di Lomazzo, raccordo con l’autostrada A9, proprio sopra il Bosco della Moronera, violentando quanto possibile e distruggendo un patrimonio unico. Poi c'è l’abbattimento di circa la metà del Bosco del Battù a Lazzate, non necessario ai fini viabilistici e ora ancora più assurdo, vista la possibilità che quella porzione di intervento non si realizzi neppure. Infine, la scelta scellerata di passare, senza nessuna cautela ne alcuna analisi approfondita, nei territori interessati dalla ricaduta di diossina prodotta dell’incidente Icmesa di Meda, spingendosi sino a prevedere lo sbancamento e la cancellazione di buona parte del Bosco delle Querce, realizzato come monito per quello che era successo e non avrebbe dovuto più succedere. La progettazione di Pedemontana non ha tenuto conto di tutto ciò. Sta provando a venire avanti senza rispettare le regole: il danno ambientale prodotto dall’autostrada avrebbe dovuto essere, almeno in minima parte, risarcito con le compensazioni ambientali, quei piccoli interventi locali di rinaturazione e

Phoca PDF

ricucitura del territorio. Ma con la tratta A ormai completata e la B1 tra Lomazzo e Lentate in corso di danneggiamento, non c'è traccia di nessuna compensazione. Così come non sono state realizzate le riforestazioni a compensazione dei boschi abbattuti, anche se le risorse economiche, in questo caso, sembrerebbero già essere nelle disponibilità delle Province e degli Enti Attuatori. La promessa Greenway è pure a rischio di realizzazione.

Cosa si sarebbe dovuto e potuto fare per evitare la movimentazione della diossina?
Per il problema diossina era necessario verificare quanta diossina era presente nei terreni. Dove riscontrata, si avrebbero dovuto predisporre adeguate misure per prevenire l'ulteriore dispersione di questo micidiale veleno. Stiamo parlando di un contesto ambientale che già ne aveva subito a livello sanitario gli effetti nocivi. Così facendo sarebbe stato semplice accorgersi che molto probabilmente il progetto era completamente da rivedere, se non da abbandonare. L'unica soluzione sostenibile è quella di lasciare riposare la diossina lì dove è, evitando scavi e movimentazioni in grado di diffonderla ulteriormente. Queste richieste, fatte dalle associazioni ambientaliste, ma anche dal CIPE che le ha prescritte, così come dalla Regione Lombardia che ha approvato all'unanimità in Consiglio Regionale una mozione in merito, sono state completamente disattese dalla Pedemontana.

Phoca PDF

Scavi a Lentate sul Seveso

Insomma, la società Pedemontana procede imperterrita nonostante tutto i problemi e ignorando le prescrizioni del CIPE?
Quello che sta accadendo è sotto gli occhi di tutti. C’è ancora chi nelle istituzioni cerca di non dire la verità. Questo dimostra l'assenza di una programmazione economico finanziaria sensata. Ancora di più dimostra l'assenza di risorse per la realizzazione dell’opera così come

Phoca PDF

era stata concepita e approvata dal CIPE. A questo punto lo scenario è completamente trasformato. E' il momento di dire la verità su quello che non può essere realizzato. Nelle ultime settimane tra Lazzate, Cermenate e Lentate sono comparsi allineamenti di picchetti bianchi e rossi che tagliano le campagne con lunghi rettilinei e ampie curve. Nulla hanno a che spartire con il reticolo fondiario. Nel bosco Battù, nelle vicinanze del campo di motocross, sono cominciate a cadere querce e robinie: sono i lavori preparatori per la tratta B1 della Pedemontana!

> Al momento si teme che Pedemontana si fermi a Lentate

Ma cosa sta succedendo, c'è davvero il rischio che la Pedemontana si fermi qui? Si sta realizzato il timore di ritrovarci in una "Salerno-Reggio Calabria**" nel cuore della Brianza?**
Sembra proprio così. Nonostante le poche informazioni che Pedemontana ha ritenuto di fare filtrare sullo stato di avanzamento dell'autostrada. Recentemente è stato presentato ai sindaci dei comuni interessati il progetto esecutivo della tratta B1, da Lomazzo a Lentate con l'innesto sulla superstada Milano-Meda. Dei circa 300 milioni necessari solo 170 (forse) sarebbero disponibili e quindi Pedemontana informa che prima di Expo 2015 quello che si farà sarà solo il nastro d'asfalto autostradale, senza nessuna delle opere complementari e di compensazione ambientale necessarie. Salteranno anche le mitigazioni e le connessioni (tangenzialina di Lazzate, connessione alla Novedratese) così come il raccordo funzionale alla tratta B2 (Barlassina-Cesano) che non sarà realizzata anche per le criticità ancora legate alla presenza di diossina nei terreni attraversati. Il rischio che un'eterna e incompiuta opera cali anche sul nostro territorio è reale. Pedemontana, dopo avere fatto danni ambientali in provincia di Varese, entra in provincia di Como e distrugge il Bosco della Moronera di Lomazzo e quello del Battù di Lazzate. Non ci sono risorse e non si fanno nemmeno le compensazioni ambientali. Ma non ci sono neanche i soldi per collegare i vari pezzetti di autostrada. Al momento si teme che Pedemontana si fermi a Lentate, aumentando i problemi di traffico e di inquinamento invece di attenuarli.

Ma come è possibile che un'opera venga realizzata senza le compensazioni ambientali previste dal progetto approvato?
Pedemontana, ripartita nel 2007, pagava pegno al gigantismo delle opere pubbliche portatore di consenso elettoralistico. 4 miliardi di euro facevano gola a molti, e tra questi anche alla 'ndrangheta. Ma serviva il coinvolgimento dei privati (le banche) che invece non hanno creduto nel valore di Pedemontana e non hanno contribuito finanziariamente all'opera. Con i soldi pubblici disponibili (ora circa 800 milioni, sempre dei soldi nostri) Pedemontana sta cercando di fare un po' qui e un po' la senza avere prospettive di realizzare l'opera come doveva essere. Il taglio nella tratta B1 riguarda oltre alle compensazioni ambientali, anche le mitigazioni e tra le opere cosiddette di connessione a Lazzate e in raccordo con la Novedratese. In questo modo non vi sarà nessuna via di fuga in Pedemontana dalla congestione attuale del traffico, ma solo grandi ingorghi in tutti i comuni che la lambiscono, come sta già avvenendo a Lomazzo. Le preoccupazioni delle associazioni ambientaliste e dei cittadini si sono scontrate con la realtà dei fatti che vuole asfalto e cemento ad ogni costo, anche se poi le opere risulteranno incompiute o abbandonate.

Phoca PDF

E’ opportuno che si prenda atto che Pedemontana non è nelle condizioni di andare avanti

Se vengono realizzate tutte le opere connesse se ne avvantaggia la viabilità, però a scapito della residuale campagna. Non è peggio in termini di ricadute ambientali negative?

Sarebbe comunque stato utile che chi ha progettato l'opera lo avesse fatto prendendo visione del nostro territorio e non progettando a tavolino. Pedemontana con le sue connessioni passa esattamente in mezzo alle aree verdi, agricole e boscate, senza quasi vederle. E invece leggendo le valenze storiche, ambientali e territoriali della tratta B1 il progettista potrebbe certamente trovare soluzioni di minore impatto, ancora possibili, a partire dalla semplice riqualificazione intercomunale. Cambiamo stili di vita anche nella mobilità e troviamo soluzioni alternative su ferro al traffico merci che deve essere completamente ripensato, trasferendolo su ferro, come avviene oltre confine a pochi chilometri di distanza. Venute meno le esigenze dei mezzi pesanti e l'abitudine si spostarci in code di auto con una sola persona a bordo, avremo salvato il nostro territorio per noi ed i nostri figli. E magari lo avremo anche un po' più pulito. E’ opportuno che si prenda atto che Pedemontana non è nelle condizioni di andare avanti perché mancano le risorse economiche necessarie per realizzare l'opera e le compensazioni ambientali, ma anche per dare garanzie che possa risultare utile da un punto di vista viabilistico. Convogliare tutto il traffico della nuova autostrada in un collo di bottiglia all'innesto con la superstrada Milano-Meda, vuol dire non risolvere alcun problema ma anzi innescarne altri.

Phoca PDF

Disboscamento a Lentate sul Seveso

I sindaci della tratta B2 sono apparsi compatti e attenti al problema e quelli della tratta B1. Hanno consapevolezza dei problemi che ci stai illustrando?
Purtroppo i sindaci della tratta B1, ad eccezione di Lentate forse per il particolare impatto indotto sul territorio e forse per essere parte delle problematiche della tratta B2, sembrano essere stati colti di sorpresa da quello che sta succedendo. Un po' perché Pedemontana da almeno due anni tenta di non dare più informazioni sull'opera, un po' perché non sono particolarmente attenti ai rischi ed ai problemi che l'autostrada inevitabilmente porta con se. Hanno preferito non dire la loro opinione anche nelle poche e recenti occasioni dove venivano aggiornati dell'avanzamento della tratta B1. In particolare l'assenza delle opere di connessione, delle mitigazioni e delle compensazioni ambientali, giustificati dalla mancanza di copertura finanziaria, dovrebbe preoccupare i nostri primi cittadini per il rischio che, oltre ai danni ambientali legati al nastro d'asfalto dell'autostrada, si generi l'aumento del traffico, della congestione e dell'inquinamento, portando avanti un'opera che al momento ha ottime prospettive di risultare incompiuta.

Phoca PDF

Nonostante le richieste di Maroni ed i tentativi di Lupi, supportati da qualche sindaco interessato a ottenere opere complementari pagate da Pedemontana, il CIPE non ha approvato il nuovo piano finanziario che avrebbe potuto prevedere la defiscalizzazione di Pedemontana. Che ulteriori conseguenze ci possono essere a questi ultimi sviluppi?
In effetti il CIPE si è riunito e ha bocciato la proposta che era arrivata sul tavolo, invitando a riformularla. Prevedeva la defiscalizzazione dell'opera, cioè la possibilità di disporre di 480 milioni di euro di tasse dovute che non sarebbero state pagate dal costruttore, per coprire i buchi e ingolosire le banche ad erogare contributo o a partecipare nel business. Pedemontana, con un capitale sociale esiguo, di fatto quasi interamente costituito dalla società Serravalle e di contributi statali per meno di un quarto dei costi dei 4 miliardi di euro complessivi e in più con l'assoluta latitanza da parte delle banche, che non scommettono più sulla speculazione e l'interesse per l'opera, si trova nella situazione evidente di chiudere la baracca. Peraltro rischierebbe di fallire con tutti i danni ambientali prodotti, senza avere raggiunto alcun obiettivo di snellimento del traffico, anzi incrementandolo, e tutto esclusivamente con soldi pubblici, mentre in partenza si sarebbe dovuto garantire la condivisione della spesa con i privati, che invece si sono volatilizzati.

Recentemente il Sindaco di Milano Pisapia ha definito Pedemontana una boiata pazzesca. E' solo una parafrasi di riferimento ironico al personaggio di Fantozzi, oppure ha la valenza di una scelta politica?
Penso di tratti di una valutazione. Ci si augura che Pedemontana, opera inutile e dannosa, come da sempre gli ambientalisti l'hanno considerata, ora anche con l'esplicito appoggio di Pisapia, si fermi dove è arrivata, sistemi per quanto è possibile i danni inferti al territorio e renda conto anche del disastro economico a tutti noi causato.

Phoca PDF

Giovedì, 08 Maggio 2014 10:25
Di Pino Timpani

Gianni Del Pero

Altri servizi sul tema Pedemontana:
Pietro Mezzi: oggi 5 miliardi di euro per realizzare Pedemontana non ci sono - 2013-10-11
Pedemontana: a settembre manifestazione a Desio - 2013-07-01
Di Simine (Legambiente Lombardia): Pedemontana, aumentano le incertezze - 2013-06-18

Phoca PDF