

BREBEMI, BRONI-MORTARA, CREMONA-MANTOVA, IPB BERGAMO-TREVIGLIO-CREMA, PEDEMONTANA, RACCORDO VALTROMPIA, RHO-MONZA, TEEM, TIBRE, TOEM, VARESE-COMO-LECCO, VARIANTE DEL SEMPIONE, VIGEVANO-MALPENSA...

QUANDO BASTA? FERMIAMO I SIGNORI DELLE AUTOSTRADE, PRIMA CHE ASFALTINO ANCHE NOI!

PRESIDIO!

CONTRO I NUOVI PROGETTI AUTOSTRADALI NEI CAMPI DELLA LOMBARDIA, PER UNA IDEA DIVERSA DI MOBILITA'

LUNEDI' 6 FEBBRAIO PALAZZO ASSOLOMBARDA, VIA PANTANO 6 MILANO ore 10.00 in punto

Il prossimo lunedì 6 febbraio si riunisce la 10a Mobility Conference: il gotha delle associazioni imprenditoriali lombarde che, forse per la mancanza di idee migliori di futuro (e i dati sul perdurante declino economico della Lombardia sono lì a dimostrarlo), tornano a far girare il disco rotto della cantilena autostradale. Guest star del convegno di apertura saranno alcuni protagonisti dello scacco matto autostradale lombardo, come il Presidente Cassa Depositi e Prestiti, il Presidente di Provincia di Milano e di Regione Lombardia, e il ministro dei trasporti che nella sua precedente veste di banchiere fu grande sponsor di Brebemi e Pedemontana: Corrado Passera. Vogliamo dar loro il benvenuto per dire che se pensano che le nuove autostrade siano così essenziali per curare l'economia lombarda malata...

...No grazie, la ricetta è sbagliata e il farmaco è scaduto!

Ormai non ci credono più nemmeno loro, ma se lo dicono a bassa voce sui loro giornali, certi che invece la stampa compiacente gonfierà le trombe per imbonire gli elettori-automobilisti. Le nuove autostrade regionali, il grande feticcio dell'ultimo ventennio di politica lombarda, se realizzate tutte formerebbero un nastro lungo 800 km di doppia carreggiata a doppia o tripla corsia, a cui si aggiungono altrettanti chilometri di viabilità complementari. I costi solo per BreBeMi, TEEM, Pedemontana, hanno già superato i 10 miliardi di euro considerando gli oneri finanziari, e finora chi sta pagando sono solo i contribuenti, attraverso il debito pubblico: niente male, per quelle che avrebbero dovuto essere le prime autostrade finanziate dai privati!

Dove oggi ci sono i campi dell'agricoltura più produttiva d'Italia si snoderanno strisce di deserto d'asfalto per oltre 10,000 ettari, ed almeno il doppio sarà la campagna devastata dalle cave, dai cantieri, dai capannoni, dalle lottizzazioni, dalle logistiche, dai centri commerciali che sorgeranno a ridosso di ogni svincolo.

Decine di migliaia di ettari di campi devastati, persi per sempre, per inseguire il mito della continua crescita del traffico privato e commerciale. La sola BreBeMi inietterà nel traffico di Milano una botta di 70.000 veicoli al giorno. A che pro? per imbottirli nel traffico del capoluogo?

Noi crediamo che per la mobilità servono altre infrastrutture, altri servizi: quelli del trasporto collettivo, che non consuma suolo, non alimenta lo smog né la congestione da traffico. Ma per questo serve una politica meno compiacente verso le lobby, meno omertosa e complice di fatto

delle ecomafie, meno succube degli interessi di collegio elettorale.

FERMIAMO LA LOBBY DELLE AUTOSTRADE LOMBARDE, PRIMA CHE SIA TROPPO TARDI!

Lista delle adesioni già pervenute: Legambiente Lombardia, Associazione Parco Sud, Coordinamenti provinciali Legambiente Bergamo e Pavia, Circoli Legambiente di Seveso e Cantù, Sinistra e Ambiente di Meda, Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia, ASTROV Gorgonzola, Coordinamento Comitati contro le Autostrade CR-MN e TIBRE, Genitori Anti Smog, Coordinamento Nord Sud del Mondo, Italia Nostra Milano Sud-Est, Coordinamento nazionale Salviamo il Paesaggio, Ferma la Banca!, Altreconomia, Ecologisti Democratici della Lombardia, Comitato per il Parco Regionale della Brughiera, Coordinamento NO TEM

GLI ALTRI APPUNTAMENTI SEGNALATI DA LEGAMBIENTE IN LOMBARDIA

ACQUA E DENARO: QUALI STRUMENTI ECONOMICI PER RIFORNIRE GLI INVESTIMENTI DEL SETTORE IDRICO? 9 FEBBRAIO, MILANO

L'acqua è un bene comune e il referendum di giugno 2011 ha espresso un chiaro vincolo circa la natura pubblica dei soggetti e delle aziende che, a vario titolo, sono chiamate ad occuparsi della sua gestione.

In Italia e soprattutto in Lombardia esiste una buona tradizione di gestione pubblica delle aziende acquedottistiche, e non mancano esempi di eccellenza anche per quanto riguarda l'efficienza gestionale in questo settore, che fino ad oggi ha saputo tenere il passo degli investimenti necessari ad assicurare un approvvigionamento di qualità per gli usi potabili, anche se i miglioramenti sono non solo possibili, ma necessari.

Le sfide invece sono tutte aperte per quanto riguarda il collettamento e la depurazione delle acque di scarico, in cui le incipienti sanzioni comunitarie sono solo un primo, doloroso segnale del forte 'spread' che separa gli investimenti idrici in Italia dagli standard che giustamente l'UE impone ai Paesi membri. E spesso basta affacciarsi da un ponte per vedere con i propri occhi come questo ritardo si traduca in inquinamento dei corpi idrici, per non parlare delle minacce alle falde sotterranee.

Recuperare questo drammatico ritardo, che equivale ad un intero ventennio di mancati investimenti infrastrutturali, sarebbe certo una grande opportunità in un momento di crisi delle imprese, ma richiede risorse imponenti che allo stato attuale non sono realisticamente disponibili nei tradizionali canali di finanziamento pubblico.

Quali soluzioni esplorare per far partire da subito il grande cantiere dell'acqua pulita in Lombardia? Il progetto LIFE "Watacliv - water against climate change", dopo essersi confrontato con le innovazioni tecnologiche sostanziali richieste per migliorare l'efficienza negli usi e nella distribuzione dell'acqua, ora affronta il nodo delle risorse economiche necessarie a far sì che queste innovazioni possano concretizzarsi, assicurando la gestione sostenibile di una risorsa scarsa e per questo da sempre e ovunque al centro di conflitti.

ACQUA E DENARO - SEMINARIO INFORMATIVO - 9 Febbraio 2012 ore 9.00-13.00 - Sala 1 - Palazzo Pirelli - Regione Lombardia Via Fabio Filzi n. 22- Milano
consulta il programma:

http://www.watacliv.eu/images/stories/Watacliv_ACQUAEDENARO_Milano_9feb2012.pdf

Salute, inquinamento e governo del traffico

Sabato, 04 Febbraio 2012 00:49

Convegno organizzato da ISDE Milano, International Society Doctors for the Environment, Comune di Milano, AMAT, Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio del Comune di Milano.

11 Febbraio 2012, Palazzo Reale – piazza Duomo 14, ore 9.30

consulta il programma: <http://lombardia.legambiente.it/contenuti/appuntamenti/convegno-salute-inquinamento-e-governo-del-traffico>

LE NOTIZIE DI LEGAMBIENTE

Toto nomine al Parco del Ticino - Non ci interessano le appartenenze, al futuro presidente chiediamo il rilancio del Parco

Anche Legambiente scende in campo nella discussione sul futuro assetto del CdA del Parco del Ticino, e lo fa senza partigianeria, ma per chiedere quale impegno assumerà il futuro presidente del più grande parco fluviale d'Italia per il rilancio di un progetto di tutela e valorizzazione del territorio che negli ultimi anni si è progressivamente offuscato. "Non siamo interessati alla conta delle quote ma chiediamo ai candidati proposti per la presidenza del Parco quale sia il loro progetto di rilancio dell'area protetta - dichiara Marzio Marzorati, responsabile parchi di Legambiente Lombardia - fino ad ora abbiamo solo sentito parlare di limitarne il ruolo e i confini: proprio non ci siamo, vorremmo che la discussione sui nomi fosse invece accostata ad una idea di ampliamento, di estensione della tutela, a partire dal grande fiume Po per arrivare alle piccole aree ancora libere dal cemento che sopravvivono tra Alto Milanese e Basso Varesotto e che, come sta avvenendo a Marcallo e Mesero e nell'area di Malpensa, sono prese di mira dalla speculazione immobiliare. Qual è il presidente che vorrà farsi promotore di un parco più bello, più tutelato, più esteso?" A scendere in campo sono anche i circoli territoriali dell'associazione, che hanno diramato un decalogo rivolto all'indirizzo dell'assemblea del parco. Tra i punti su cui Legambiente chiede risposta ai candidati per la presidenza ci sono il rilancio del profilo istituzionale e scientifico dell'area protetta, il tema della partecipazione e del coinvolgimento delle comunità locali, l'incisività delle azioni di controllo e vigilanza, il reperimento di risorse finanziarie, la posizione rispetto ai grandi progetti infrastrutturali che minacciano l'area protetta, dalla terza pista di Malpensa alla superstrada Vigevano-Boffalora. "La nostra idea del Parco del Ticino è quella di una macchina da rimettere in moto, puntando sulle risorse umane e sulle competenze tecniche del personale per sviluppare grandi progetti di conservazione della natura: per questo occorre il coinvolgimento delle associazioni del territorio: è su questo che chiediamo l'assunzione pubblica di un impegno". (ufficio stampa di Legambiente Lombardia, 2 febbraio 2012)

EXPO 2015: PROGETTO DERAGLIATO, WWF E LEGAMBIENTE SCRIVONO A FORMIGONI E PISAPIA

Illustrissimi Commissari,

con questa lettera aperta vogliamo rendervi partecipi della nostra delusione circa il punto a cui è giunto il percorso di avvicinamento ad Expo 2015: ci riferiamo ai progetti che abbiamo potuto esaminare per la piastra espositiva e le opere connesse.

Due sono gli aspetti che ci preoccupano maggiormente.

Il primo è relativo alle indebite 'scorciatoie' adottate nella valutazione ambientale: già la VAS, valutazione ambientale strategica, è stata condotta in modo rassegnato, senza che scenari alternativi venissero realmente contemplati dalla procedura. Nello studio sottoposto a VIA, valutazione di impatto ambientale attualmente in istruttoria, è presente una vistosa inottemperanza delle norme comunitarie, che impongono giustamente che la valutazione

riguardi gli impatti complessivi delle opere, permettendo un confronto tra più ipotesi alternative. Si è invece scelto di stralciare dalla valutazione uno degli interventi più devastanti, ovvero la deviazione e la parziale copertura del torrente Guisa, che attualmente attraversa l'area espositiva, rinunciando alla naturalità di un corso d'acqua per farne un mero canale di scarico. Non stiamo parlando di dettagli, ma di indebite scelte, che espongono il nostro Paese al grave rischio che vengano attivate procedure d'infrazione per mancato rispetto di norme ambientali: vale davvero la pena di correre un simile rischio, pur di nascondere sotto il tappeto gli aspetti più critici del progetto? Non è bastata alla Lombardia l'umiliazione di vedersi condannata dalla UE per le stesse ragioni in occasione di un altro grande evento, i Mondiali di Sci del 2005? Vedremo nascere una nuova generazione di ecomostri, come sette anni fa in Valtellina? E' davvero avvilente, non ce ne vogliate, assistere al ripetersi di sottovalutazioni e imperizie che hanno già valso una pessima figura per la Lombardia sul palcoscenico globale. Di più, di fronte alla paventata minaccia di interessi della criminalità organizzata nell'affare Expo, credete voi veramente che il modo migliore per prevenire intrusioni mafiose sia quello di dimostrare assenza di rigore fin dalle procedure valutative poste dall'Europa a presidio del bene comune? Non possiamo poi fare a meno di confrontare gli attuali progetti con le promesse con cui nacque e si rafforzò la candidatura milanese quale sede dell'Expo.

Quando fu annunciata la volontà di candidare Milano, si prospettò un evento a 'impatto zero': niente traffico, grazie agli investimenti sul trasporto collettivo, elevati standard di efficienza energetica e di produzione da fonti rinnovabili, grandi interventi di compensazione paesaggistica e forestale, una eredità positiva alla città, che a evento concluso avrebbe avuto nuovi spazi verdi. Fu anche annunciata l'istituzione di una consulta ambientale, formata da esperti e rappresentanti di università e associazioni incaricati di seguire passo passo lo sviluppo del progetto.

A 40 mesi di distanza, nulla di ciò è stato fatto. Anzi. Il progetto espositivo si è impoverito fino a diventare una gigantesca piastra lastricata tempestata di padiglioni: una grande fiera campionaria e nulla più. Per realizzarla si scaverà tantissimo e si riporterà nuova terra, per la gioia delle imprese che operano nel settore del movimento terra. E che dire delle infrastrutture di trasporto pubblico e delle compensazioni ambientali e forestali, che avrebbero dovuto realizzare la tanto sognata rete ecologica regionale che i parcheggi di Expo vorrebbero invece cancellare?

Ancora: cosa resterà a Milano dopo l'evento?

Stando all'accordo di programma sottoscritto un anno fa, l'area Expo potrebbe accogliere oltre due milioni di metri cubi di nuove edificazioni: una quantità di cemento tale da non lasciare nemmeno lo spazio verde necessario ai bisognini dei cani. Eppure con i referendum civici i milanesi, in larghissima maggioranza, hanno detto forte e chiaro che proprio lì c'è bisogno di un parco. Ed hanno ragione: tra i nuovi volumi del dopo Expo, quelli di Stephenson, Cascina Merlata e Città della Salute, in quel quadrante urbano la cosa che più servirà sarà un vero, grande parco urbano.

Molto, troppo tempo è passato infruttuosamente. Non è ancora troppo tardi per correggere la rotta: le associazioni ambientaliste si aspettano ancora molto.

E molto si può fare puntando su una maggior sobrietà, che sarebbe compresa da tutti visto il frangente economico, che dia spazio a reali alternative – pur nel rispetto dei noti vincoli del BIE – che riportino la sostenibilità dell'evento dal punto di vista dell'impatto sul territorio, anche decidendo un futuro dell'area maggiormente rispettoso della volontà espressa dai milanesi.

Damiano Di Simine, presidente Legambiente Lombardia - Paola Brambilla, presidente WWF Lombardia - Milano 2 febbraio 2012

CONSUMO DI SUOLO E PAESAGGIO: NASCE IL TAVOLO ISTITUZIONALE DELLE REGIONI DEL NORD ITALIA

Legambiente plaude all'iniziativa, conclusa oggi a Bologna dagli assessori di 8 regioni del Nord Italia, dalla Liguria al Friuli Venezia Giulia, di sottoscrivere un accordo di sviluppo territoriale per contrastare la crescita indiscriminata del consumo di suolo. Il tavolo di lavoro delle regioni del Nord, che da alcuni anni collabora per mettere a punto procedure condivise per la rilevazione degli usi del suolo, è diventato una istituzione di riferimento per un Paese come l'Italia che, a differenza di altri Paesi europei, solo da poco ha colto l'urgenza di attuare misure efficaci per fermare l'emorragia di terre agricole, sempre più coperte da coltri di cemento. L'accordo siglato oggi costituisce un importante avanzamento, spostando l'attenzione dallo studio del fenomeno alla messa in campo politiche attive.

"L'accordo delle regioni del Nord è senza dubbio una importante novità, e auspichiamo che alle dichiarazioni e agli accordi seguano i fatti, nella forma di norme efficaci per frenare la speculazione immobiliare sui suoli liberi e di sostegno per gli investimenti in sostituzione e riqualificazione edilizia", ha dichiarato Vittorio Cogliati Dezza, presidente nazionale di Legambiente, rilevando la assenza di disposizioni nazionali in questa materia.

L'associazione, che la prossima settimana sarà udita dalla Commissione Ambiente del Senato proprio su questi temi, ha già elaborato proposte di modifica delle norme che ora sono all'esame delle assemblee regionali.

"L'assessore lombardo Colucci - ha sottolineato Damiano Di Simine, presidente di Legambiente Lombardia - afferma una grande verità quando dichiara che occorre agire sulle leve economiche che favoriscono la speculazione su terreni liberi. Ci aspettiamo quindi, che si faccia egli stesso promotore dell'approvazione della legge di iniziativa popolare che da due anni è ferma nelle stanze del Consiglio Regionale lombardo: una legge per la quale abbiamo raccolto migliaia di firme e che si rifà proprio al fondamentale principio per cui costruire in aree agricole deve diventare un'opzione diseconomica". (ufficio stampa Legambiente Lombardia, 27 gennaio 2012)

BREBEMI: L'AUTOSTRADA INUTILE GALLEGGIA NELLA INCERTEZZA FINANZIARIA - ULTERIORE RINVIO PER LA FIRMA DEI CONTRATTI DI FINANZIAMENTO

Ancora guai finanziari per l'autostrada Brebemi. Nell'ultima segreteria tecnica del 24 gennaio infatti il contratto di finanziamento con le banche (in gergo, il closing), che dopo mille proroghe avrebbe dovuto essere firmato entro lo scorso 25 gennaio, ha subito un ennesimo rinvio, se ne riparla a giugno 2012. Altri sei mesi di stop quindi per l'atto fondamentale del project financing che dovrebbe coprire l'intera opera. A 30 mesi dall'inizio dei lavori il progetto della Brebemi continua a fare acqua sotto tutti i punti di vista: economico e ambientale, senza contare i problemi legali dopo la vicenda delle tangenti per smaltimento di rifiuti pericolosi nei cantieri dell'opera. L'opera, che secondo l'assessore regionale Cattaneo e l'ex ministro Di Pietro sarebbe stata la prima autostrada pagata da privati, procede a colpi di anticipazioni di denaro pubblico. I lavori di questa colata di cemento nei campi però proseguono: fatto unico in Europa, in nessun altro Paese infatti si sarebbe potuto dare il via a un'opera in project financing senza prima aver siglato il contratto definitivo sul finanziamento. "La BreBeMi, come le altre autostrade lombarde, è un'opera che sembra rispondere agli interessi elettorali più che al bisogno di modernizzare la mobilità della nostra regione – dichiara Damiano Di Simine, presidente di Legambiente Lombardia – questo giustifica la imperdonabile fretta di far partire i cantieri prima di avere le necessarie coperture finanziarie. Così al grave danno ambientale di una autostrada inutile rischia di sommarsi la beffa di una nuova bolla di debito pubblico per coprirne i costi, in un momento in cui l'economia del Paese non se lo può assolutamente

permettere”.

Per ora i finanziatori privati stanno a guardare, vista la crisi ma anche la mancanza di certezze circa il ritorno finanziario di un investimento che non fa altro che raddoppiare la esistente autostrada Milano-Brescia, senza che ci siano garanzie che raddoppi anche il flusso di veicoli 'paganti' il pedaggio autostradale. I termini del vecchio pre-accordo finanziario prevedevano la copertura di 1,9 miliardi così divisi: Banca Intesa con 390 milioni, Unicredit e B.Mps 290 milioni, Ubi Banca e Popolare con 200 milioni a testa, mentre la parte del leone dovrebbe farla la Cassa Depositi e Prestiti (la banca pubblica che per la prima volta interviene in un business autostradale) con 765 milioni. Ma le ultime novità confermano le preoccupazioni espresse da Legambiente circa l'insostenibilità finanziaria dell'opera e la necessità di ricorrere a massicce garanzie pubbliche, l'esatto contrario di quanto prevede un project financing. Nella delibera del Cipe del 5 maggio 2011, solo di recente registrata, si prevede infatti un intervento di Cassa Depositi e Prestiti sotto forma di finanziamento diretto del progetto, alternativo alla garanzia del "Fondo Garanzia Opere Pubbliche", spostando così il rischio finanziario tutto sulle tasche dello Stato. E che rischio! Ad oggi il costo dell'autostrada è stimato in 38 milioni a chilometro per un totale di 2,4 miliardi: esattamente il doppio dei costi delle autostrade in un Paese come la Spagna.

“I grandi costi dell'autostrada, i sovrastimati flussi di traffico che dovrebbero pagare l'opera in 20 anni, il costo del denaro salito all'8-10% rispetto al 2-3% iniziale: tutto questo rende impossibile il ritorno economico del finanziamento – dichiara Dario Balotta, responsabile Trasporti di Legambiente Lombardia - Ecco perché ci sono continui rinvii e non bastano le improprie garanzie pubbliche della Cassa Depositi e Prestiti. Ma è ingiusto che le maggiori banche sul territorio impegnino le scarse liquidità in cassa per un'opera discutibilissima che contribuirà ad aumentare l'inquinamento in Lombardia, anziché prestare soldi alle piccole medie imprese del territorio che stanno morendo. Queste ci sembrano le vere priorità che le Banche dovrebbero soddisfare”. (ufficio stampa Legambiente Lombardia, 27 gennaio 2012)

Gli ambientalisti contestano la Cremona Mantova - depositato ricorso al Presidente della Repubblica

Legambiente, WWF e il Coordinamento dei Comitati Ambientalisti della Lombardia, con il supporto del Coordinamento dei Comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre, hanno depositato nei giorni scorsi il ricorso straordinario al Presidente Repubblica contro l'autostrada Cremona-Mantova. Questa infrastruttura, tanto dannosa per l'ambiente e il territorio quanto inutile, è da sempre contestata dagli ambientalisti. Infatti sottrae ulteriore territorio all'agricoltura, incentivare l'uso del trasporto su gomma con le relative ricadute sull'inquinamento dell'aria, agevolare le trasformazioni urbanistiche nei pressi del tracciato e degli svincoli non porterà alcun beneficio alla collettività, ma servirà semplicemente a realizzare nuovi facili tentativi di speculazioni immobiliari. E se si fossero svolte correttamente le valutazioni di impatto ambientale – come sottolineano le associazioni ricorrenti nell'atto predisposto dall'Avv. Umberto Fantigrossi – probabilmente anche Ministero dell'Ambiente e Regione, che hanno per ora autorizzato il progetto, non avrebbero potuto far altro che giungere alla stessa conclusione: quest'opera, su cui peraltro gravano molte incertezze di sostenibilità economica, è completamente inutile. Nella procedura prevista dalla legge per valutare preliminarmente l'impatto ambientale di infrastrutture di questa portata sono state invece ignorate, rinviandole ad approvazione ottenuta o addirittura ad opera realizzata, una serie di fondamentali ricadute ambientali, portatrici di danni irreversibili per il territorio e la qualità della vita dei cittadini. Ovviamente questo oltre che con la logica è in contrasto con la normativa ambientale: rinviare al futuro la valutazione e l'individuazione di misure per ridurre le emissioni inquinanti, così come la

Sabato, 04 Febbraio 2012 00:49

scelta dei siti e l'analisi degli impatti sul territorio delle cave di prestito per il reperimento dei materiali da costruzione non ha alcun senso e rischia di compromettere definitivamente l'equilibrio ambientale di tutta l'area interessata dal tracciato. Per scongiurare questi gravi rischi le associazioni e cittadini si sono attivati in sede giudiziaria, avviando anche una raccolta fondi per sostenere le spese legali. Per sostenere questa fondamentale battaglia in difesa del territorio è possibile effettuare un versamento sul conto corrente bancario del Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia (codice IBAN: IT80B0542811200 000000099199) specificando la causale "pro ricorso Cremona Mantova".