



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

DOCUMENTO PROGRAMMATICO per UN INTERVENTO COMUNE e COORDINATO sulla PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE e SOVRACOMUNALE, in relazione alla TUTELA DEL TERRITORIO ed alla questione PEDEMONTANA

PREMESSO CHE

con la legge regionale 11 marzo 2005, n. 12, la Regione Lombardia ha imposto a tutti i comuni lombardi di provvedere alla sostituzione dei vecchi Piani Regolatori Generali con il nuovo Piano di Governo del Territorio;

negli ultimi decenni, in particolare nella Brianza, si è assistito ad uno sproporzionato ed insensato consumo di suolo ineditato, senza preoccupazione alcuna delle conseguenze che un tale fenomeno produce sull'ambiente nel quale viviamo, sulla sicurezza alimentare e sulla salute dei cittadini;

già nel 2004 nell'ambito del convegno provinciale "Il sistema del verde nord Milano", tenutosi a Desio e organizzato da Legambiente Lombardia, con il patrocinio del Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano e della Provincia di Milano, al quale hanno partecipato esponenti del mondo accademico, amministrativo, associativo e politico accomunati da una visione unitaria sulle politiche di salvaguardia del sistema delle aree verdi nord milanesi, si era posta l'attenzione sul ruolo chiave e fondamentale di questi anni per decidere che futuro si vuole costruire per i cittadini della Brianza e che destino si vuole dare a questo sistema del verde. Il convegno ha evidenziato che le decisioni cruciali, se si vogliono perseguire delle serie politiche di salvaguardia del verde e della salute dei cittadini, devono essere prese ora, poiché più tardi il modello di sviluppo in atto non permetterà più di tornare indietro: tutto ciò, purtroppo ha riscosso un appoggio "verbale" di alcuni amministratori locali a cui non sono seguiti fatti concreti;

sempre nel 2004, il tavolo "A – ambiente e biodiversità" di Agenda 21 intercomunale di Desio-Cesano Maderno-Meda-Seveso, nel suo piano d'azione conclusivo, aveva evidenziato attraverso la mappatura cartografica e fotografica delle aree azionate dai Piani Regolatori Comunali "a verde", "agricole" e "a standard" dei 4 comuni, l'esiguità delle superfici allora disponibili da destinare a corridoi ecologici per mettere in rete le macroaree verdi presenti sui 4 comuni, ribadendo quindi l'urgenza di una politica di pianificazione urbanistica di salvaguardia e di valorizzazione delle stesse aree, che sinora è rimasta inascoltata;

un'importante iniziativa in controtendenza rivolta "alla salvaguardia ambientale, alla tutela e riqualificazione degli spazi verdi esistenti" è stata l'istituzione in Comune di Seregno nel 2001 del PLIS "Brianza Centrale". Questo parco, in posizione baricentrica rispetto ad alcuni grandi parchi di interesse regionale (Groane, Alta Valle del Lambro, Brughiera



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Briantea), pur essendo nato con il proposito di comprendere aree via via più ampie dei comuni contermini è rimasto per ora limitato entro i confini del comune di Seregno;

il nuovo P.G.T., dal nostro punto di vista, se attuato con lungimiranza e con saggezza, attraverso il coinvolgimento di tutte le componenti della società civile, può diventare un'occasione unica per recuperare il tempo perduto ponendo al centro della pianificazione urbanistica le tematiche ambientali e di riduzione del consumo di suolo, fondamentali sulle quali costruire una nuova qualità dell'abitare, dove le aree verdi, agricole ed a standard, da semplici indici urbanistici, diventino aree strategiche, veramente fruibili da tutti i cittadini, sulle quali realizzare interventi di compensazione ambientale integrati fra loro (agricoltura produttiva, parchi urbani ed intercomunali, oasi e corridoi ecologici), finalizzati a porre un limite agli effetti negativi già evidenti (traffico, inquinamento, disgregazione sociale, impoverimento della biodiversità) provocati da questo eccesso di urbanizzazione del territorio;

il contestuale rifacimento della pianificazione urbanistica in tutti i comuni della Lombardia in un medesimo ristretto periodo, fornisce un'occasione unica per affrontare, attraverso il confronto e la collaborazione fra più comuni confinanti, tematiche che travalicano i singoli territori, come i corridoi ecologici o l'impatto dell'autostrada "PEDEMONTANA", progetti che, se affrontati con lungimiranza di vedute, eviterebbero alla Brianza di diventare definitivamente una megalopoli insalubre, invivibile e sepolta sotto un mare di cemento;

la PEDEMONTANA nasce vecchia e occorre prendere subito provvedimenti radicali e innovativi. Se ci sono soldi, questi dovrebbero essere spesi per costruire – ora non tra dieci anni – quelle infrastrutture che permettano di mantenere stili di vita dignitosi in situazioni critiche: quindi occorrerebbe impegnarsi a migliorare il trasporto pubblico rendendo meno appetibile la macchina privata, incrementare la qualità energetica delle abitazioni; la PEDEMONTANA rischia di diventare uno dei più grossi progetti di speculazione edilizia camuffata da intervento viabilistico;

il progetto d'autostrada "PEDEMONTANA" produce un ulteriore grave impatto sul territorio della Brianza, senza produrre per i suoi abitanti benefici per quanto concerne gli aspetti relazionali, viabilistici ed urbanistici, privandoli oltretutto della superstrada MILANO-MEDA e dei diversi accessi che ripartivano in ambito locale i flussi di traffico, senza peraltro provvedere ad un potenziamento contestuale del trasporto pubblico;

è molto facile immaginare inoltre enormi quantità di nuove costruzioni, visto il progetto di legge della Giunta Regionale del 3 aprile 2007, che prevede che i concessionari che realizzeranno l'autostrada saranno autorizzati – per recuperare più velocemente gli investimenti – a costruire nelle vicinanze ulteriori costruzioni con aggravio del carico ambientale dovuto ai nuovi residenti e a nuove strutture;



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

il recente tentativo, fortunatamente fallito, fatto attraverso l'emendamento 13 bis, detto "ammazzaparchi", dimostra che la Regione Lombardia non ha alcuna intenzione di tutelare efficacemente il nostro territorio;

SI RICHIEDE DUNQUE

- che i Piani di Governo del Territorio dei singoli comuni perseguano, attraverso una progettazione sovracomunale, la preservazione, la salvaguardia e la valorizzazione delle residue aree agricole ed a standard, che in un territorio fortemente urbanizzato come la Brianza, hanno assunto un valore ambientale, che è anche economico, che deve essere riconosciuto formalmente e conformato anche dagli strumenti di pianificazione urbanistica, poiché contribuisce al miglioramento della vita di ogni cittadino. Tali aree per questi motivi devono rimanere escluse da processi speculativi che contribuiscono a ridurre le superfici per diventare invece parte di una progettazione ambientale di qualità che le renda fruibili ed integrate nella rete ecologica provinciale, attraverso la realizzazione di parchi;
- che vengano realizzati parchi urbani che, messi in rete da una pianificazione urbanistica condivisa a livello sovracomunale, costituiscano la spina dorsale di un corridoio ecologico del nord Milano che metta in comunicazione e renda fruibili da tutti i cittadini i "polmoni verdi" già esistenti della futura provincia di Monza e Brianza: Parco delle Groane, Parco della Brughiera Briantea, Parco del Grugnotorto-Villoresi, Parco Brianza Centrale, Parco della Valle del Lambro, Parco dei Colli Briantei, Parco del Molgora e Parco del Rio Vallone.
- che si utilizzi sin d'ora lo strumento del Piano di Governo del Territorio affinché le aree libere che in un malaugurato futuro dovessero essere attraversate dal tracciato della "PEDEMONTANA", rimangano prive di costruzioni di qualsiasi tipo per destinarle al contrario ad opere di compensazione ambientale caratterizzate da una progettazione di effettiva qualità al fine di realizzare opere ambientali che abbiano una positiva ricaduta in ogni singolo comune ed una rilevanza ambientale sovracomunale;
- che ci sia sinergia e coordinamento con quei Comuni che hanno espresso criticità rispetto agli elaborati progettuali della Pedemontana per le pesanti ricadute causate, **tenendo in considerazione tali richieste per una riformulazione progettuale**
- **che si faccia ogni sforzo in fase di progettazione esecutiva per ridurre l'impatto ambientale della Pedemontana**, mitigandone la percezione, riducendo i carichi di traffico forzato indotti dalle opere accessorie all'interno dei comuni attraversati quali le strade d'arrocamento, evitando lo sviluppo edilizio intensivo attorno alla nuova viabilità in quanto fattore non più sostenibile di sfruttamento del territorio;



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

- nell'ipotesi che l'autostrada Pedemontana venga comunque realizzata, sarà compito del coordinamento vigilare attentamente con tutti i mezzi a disposizione, affinché le risorse finanziarie delle compensazioni ambientali – così come più volte dichiarato dallo stesso presidente di Società Pedemontana Fabio Terragni – vengano destinate ad **EFFETTIVE OPERE di COMPENSAZIONE AMBIENTALE**, per ricucire il territorio che verrà ulteriormente deturpato da questa infrastruttura e per realizzare i parchi urbani ed i corridoi ecologici utili alla formazione della rete ecologica provinciale e non ad **opere inutili** o che **nulla** hanno a che vedere con essa.
- di istituire un **Piano d'Area regionale o, in sub-ordine, differenti Piani d'Area provinciali per il progetto Autostrada Pedemontana**, con lo scopo di gestire e controllare non solo i progetti ecologici ormai improcrastinabili, ma anche tutti quegli interventi di urbanizzazione "indotta" da questa nuova infrastruttura. Crediamo, infatti che i piani d'area, rappresentino, attraverso l'adesione partecipata delle comunità locali e della società civile, un'opportunità per mettere a sistema processi, esigenze, aspettative, professionalità e problematiche, al fine di gestire le trasformazioni del territorio in maniera coordinata.

IN PARTICOLARE, SI RITIENE FONDAMENTALE:

- la riduzione delle superfici fuori terra legate direttamente o indirettamente alla nuova viabilità;
- la realizzazione di sistemi accessori di viabilità lenta (piste ciclabili);
- il supporto economico ai Parchi (locali e regionali) delle zone interessate dalla Pedemontana per interventi ambientali negli stessi;
- la realizzazione di collegamenti per garantire la continuità delle aree protette attualmente esistenti;
- il recupero e/o la realizzazione di nuove aree verdi in ambito comunale e sovracomunale pensate non solo come aree attrezzate ma come veri e propri parchi naturali;
- che le risorse da spendere in compensazione ambientale legate all'autostrada Pedemontana, **NON DOVRANNO** ricadere "a pioggia" sui singoli Comuni unicamente in forma di risarcimento del danno prodotto. Priorità quindi ad una **REALE COMPENSAZIONE AMBIENTALE PIANIFICATA PER MEZZO DI UNA PROGETTAZIONE CONDIVISA**



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

PER QUANTO CONCERNE LA PROGETTAZIONE A SCALA TERRITORIALE DEGLI INTERVENTI DI RIFORESTAZIONE E DI RIQUALIFICAZIONE DEL PAESAGGIO si prospettano i sottoindicati interventi:

○ CASSANO MAGNAGO

- Lo svincolo di collegamento tra l'autostrada Pedemontana (Km 0) e l'autostrada A8 insiste su un'area vincolata dal P.A.I. e comporta una sostanziale riduzione della superficie di spagliamento dei torrenti ivi presenti, inoltre va ad occupare parte dell'impianto di fitodepurazione, realizzato dal comune di Cassano Magnago al fine di ridurre il carico inquinante del Torrente Rile, pregiudicandone il funzionamento. Chiediamo quindi che venga considerato di primaria importanza il mantenimento delle aree di spagliamento, e che vengano effettuate opere di rimboschimento a nord e a sud della Pedemontana rinaturalizzando anche l'area dismessa un tempo adibita ad allevamento avicolo. Per quanto riguarda l'area adibita a fitodepurazione si richiede che ne venga previsto il ripristino della funzionalità.
- Nella tavola n. 1 riguardante gli interventi ambientali a Cassano Magnago viene prevista la realizzazione di un corridoio, lungo il torrente Tenore di connessione fra il Parco del Ticino ed il PLIS del Medio Olona. Questo corridoio è però messo a rischio dalle espansioni urbanistiche previste dal PGT di Cassano Magnago approvato nel 2007 (tav. 2.2e del piano delle regole). Si chiede un intervento di comune accordo con l'Amministrazione cassanese al fine di ridurre le previste espansioni e mantenere il previsto corridoio.

○ CESANO MADERNO:

- zona ricadente nel Parco della Baruccanetta e delle Rogge: coerentemente con il progetto preliminare relativo alla creazione del Parco della Baruccanetta e delle Rogge, approvato dall'Amministrazione Comunale di Cesano Maderno nel luglio del 2006, si chiede di realizzare una fascia di mitigazione e compensazione ambientale, in parte a prato rustico stabile e in parte a forestazione urbana, a cavallo del futuro tracciato autostradale, che in questo tratto scorrerà in galleria artificiale e verrà sostituito da una viabilità di arroccamento a raso. Ciò consentirà di creare una vera e propria spina verde nord-sud tra il centro di Cesano e le frazioni di Molinello e Cascina Gaeta, come negli obiettivi del Parco della Baruccanetta e delle Rogge, nonché a scala più ampia un corridoio ecologico e di fruizione ciclopedonale di collegamento con il Bosco delle Querce a nord e con il PLIS del Grugnotorto Villoresi a sud.
- zona compresa tra il grande svincolo di Cascina Gaeta-Binzago e il confine di Desio: si richiede una riqualificazione ambientale complessiva delle aree adiacenti al tracciato PEDEMONTANA mediante mirate opere di mitigazione e compensazione ambientale e ripristinando la naturalità dei luoghi, oggi in parte compromessi dall'uso improprio dei suoli, con la realizzazione di fasce boscate, siepi e filari che andrebbero a connettersi con il sistema del verde presente in territorio di Desio. Si ricorda che quest'ambito è inoltre interessato dalla presenza di



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

un *corridoio ecologico secondario* (art. 58) e da una *zona extraurbana con presupposti per l'attivazione di progetti di consolidamento ecologico* (art. 61) individuati dal PTCP della Provincia di Milano. Inoltre si richiede che per tale area venga richiesta l'adesione all'esistente Parco Locale d'Interesse Sovracomunale "Brianza Centrale".

○ **CISLAGO – MOZZATE SUD (Cerrine):**

- La presenza di due svincoli (Cislago e Mozzate) comporterà un maggiore consumo di suolo in una delle più vaste aree boschive del basso comasco e basso varesotto, già profondamente svilita dalla presenza di tre discariche (3 su Mozzate, una su Gorla Maggiore a confine con Mozzate), numerosi impianti di cavazione e dalla costruzione di nuovi centri industriali. L'area in oggetto, conosciuta storicamente come Cerrine o Rugareto, è la zona di spagliamento naturale di Bozzente, Gradaluso e Fontanile di Tradate.
- Si richiede l'estensione del PLIS del Rugareto a tutti i territori non edificati a sud-ovest di Mozzate.
- Si richiedono opere di riforestazione di tutto il corso del Bozzente a sud di Mozzate.
- Si richiede la cancellazione dello svincolo di Mozzate e della sua appendice "Varesina bis" che fra l'altro coincidono in parte con la discarica di Mozzate 2 e con il corso del Gradaluso.
- Si richiede di proseguire l'interramento totale del tratto così da preservare il territorio delle Cerrine/Rugareto nella sua funzione di corridoio ecologico fra la Valle Olona e il Parco Pineta.

○ **DESIO:**

- zona Villa Buttafava, cascina San Giuseppe e aree agricole circostanti: creazione di un'area complessiva di mitigazione e compensazione ambientale che preservi il carattere rurale attuale e si adoperi per rendere fruibili, attraverso la realizzazione di percorsi ciclopodali a siepi e filari, i tracciati interpoderali e vicinali già esistenti, anche attraverso convenzioni con singoli coltivatori diretti presenti sulle aree. Inoltre si richiede che per tale area venga richiesta l'adesione all'esistente Parco Locale d'Interesse Sovracomunale "Brianza Centrale";
- zona fra le località di San Giuseppe e San Carlo: creazione di un'area complessiva di mitigazione e compensazione ambientale, in parte a prato rustico stabile e in parte a forestazione urbana, per mitigare la presenza della PEDEMONTANA con costruzione di percorsi ciclopodali. Inoltre si richiede che per tale area venga richiesta l'adesione all'esistente Parco Locale d'Interesse Sovracomunale "Brianza Centrale"
- zona in località San Carlo, Ospedale, via per Cesano e via per Bovisio: creazione di un'area complessiva di mitigazione e compensazione ambientale conformata come parco urbano d'interesse sovracomunale, con opere che ne realizzino la piena fruibilità cittadina, sull'esempio del parco della Porada a Seregno, preservandone per quanto possibile il carattere rurale di alcune aree ancora coltivate, caratterizzate



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

dalla presenza della rete di tracciati interpoderali e vicinali, anche attraverso convenzioni con singoli coltivatori diretti presenti sulle aree. La finalità di questo parco a oltre mitigare la presenza della PEDEMONTANA, sarebbe di creare un nodo ecologico che metterebbe in comunicazione diretta altri parchi esistenti nei comuni contermini: Parco di Cassina Savina e Parco della Baruccanetta e delle Rogge a Cesano Maderno, con il Parco del Meredo e il Parco Locale d'Interesse Sovracomunale "Brianza Centrale" a Seregno;

- dorsale verde nord-sud, San Carlo-Valera, attraversata dalla nuova tangenziale ovest di Desio: creazione di un'area complessiva di mitigazione e compensazione ambientale con funzione di corridoio ecologico, con opere che ne realizzino la piena fruibilità cittadina, preservandone per quanto possibile il carattere rurale di alcune aree ancora coltivate, caratterizzate dalla presenza della rete di tracciati interpoderali e vicinali, anche attraverso convenzioni con singoli coltivatori diretti presenti sulle aree. Finalità di questo parco, creazione un corridoio ecologico che metterebbe in comunicazione diretta il Parco Locale d'Interesse Sovracomunale "Brianza Centrale" a Seregno, con il Parco del Grugnotorto-Villoresi di Varedo, attraverso il proposto parco urbano di San Carlo del precedente punto;
- dorsale verde est-ovest, Valera-Prati, caratterizzata dalla presenza del cimitero di Desio ed in parte attraversata dalla nuova tangenziale sud di Desio: creazione di un'area complessiva di mitigazione e compensazione ambientale con funzione di corridoio ecologico, con opere che ne realizzino la piena fruibilità cittadina, preservando per quanto possibile il carattere rurale di alcune aree ancora coltivate, caratterizzate dalla presenza della rete di tracciati interpoderali e vicinali e da un tessuto agricolo antico quale quello della cascina Valera e della zona dei "Prati" (così chiamata in memoria dei prati adacquatori della roggia di Desio, di cui rimangono le testimonianze nei terreni agricoli di competenza delle cascine Antona Traversi e Prati in territorio di Muggiò) anche attraverso convenzioni con singoli coltivatori diretti presenti sulle aree. La finalità di questo parco è la creazione di un corridoio ecologico che metterebbe in comunicazione diretta, per mezzo dell'area di pertinenza del cimitero nuovo e di alcune aree libere su quella direttrice, il centro storico di Desio ed il suo parco comunale Cusani-Traversi-Tittoni con il Parco del Grugnotorto-Villoresi di Muggiò e da lì verso Varedo, Seregno e Cesano Maderno, attraverso i già proposti corridoi ecologici dei precedenti punti;

○ FAGNANO OLONA:

- Anche per Fagnano Olona valgono le considerazioni espresse per il comune di Solbiate Olona per quanto riguarda lo svincolo denominato Olona. Si richiedono pertanto vincoli a tutela delle aree residuali non edificate interessate dai tratti viari di collegamento fra lo svincolo e la viabilità ordinaria.



Associazione ecologica
"la puska"



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

○ GORLA MAGGIORE:

- Le aree verdi di Gorla Minore, attraversate dal tracciato della Pedemontana , appartengono al P.L.I.S. del Rugareto, costituito recentemente per salvaguardare questo territorio da diverse criticità ambientali: discariche di Gorla Maggiore-Mozzate, enormi cave, molte industrie a rischio insalubri, bacini dei torrenti Gradaluso, Bozzente, Fontanile, soggetti a frequenti esondazioni. Si richiede quindi di preservare l'integrità delle aree verdi nella loro tipologia paesaggistica e in particolare di tutelare la Cascina Deserto, che rimane uno dei pochi esempi nel Parco del Rugareto e nel confinante Parco del Mediolona, di antico manufatto rurale (1400), ben conservato e inserito nell'ambiente naturale che lo circonda, i campi e i boschi, pressoché invariati dal 1722 (vedi catasto Teresiano). Si rende necessario trovare soluzioni che ne salvaguardino l'integrità: o allungamento della galleria, o spostamento verso nord o costituzione di un corridoio ecologico
- Si richiedono programmi di compensazione in Valle Olona in corrispondenza del viadotto della Pedemontana che includano la riqualificazione ambientale del fondovalle attualmente quasi completamente agricolo nella porzione di competenza di questo Comune.
- Si richiedono stanziamenti affinché il PLIS del Medio Olona venga promosso a Parco Regionale con la possibilità di aggregarvi il PLIS del Rugareto e il PLIS Rile-Tenore-Olona andando a costituire il Parco Regionale della Media Valle Olona.

○ LENTATE SUL SEVESO:

- Istituzione del corridoio ecologico Lentate Nord Groane-Lura tra i comuni di Lentate sul Seveso, Cermenate, Lazzate, Rovellasca, Bregnano. Tale area, è compresa tra l'estremo confine Nord-Ovest del Parco delle Groane (comuni di Lentate sul Seveso e Lazzate) e il Parco della Lura all'altezza dei confini comunali tra Rovellasca e Bregnano. Il valore di questa porzione di territorio è da individuarsi proprio nella continuità dell'ambiente agricolo caratterizzato dalla presenza di un certo numero di aziende agricole. Resistono ancora alcune porzioni di bosco minacciate dal degrado. I sentieri interpoderali esistenti, se opportunamente valorizzati, potrebbero costituire in futuro una rete di percorsi pedonali;
- La nuova Autostrada Pedemontana, correndo in trincea scoperta, taglierà in maniera trasversale le aree agricole comprese tra i due parchi. Si chiede la realizzazione di un corridoio ecologico a salvaguardia delle aree agricole e boschive comprese nei territori comunali che si trovano tra Parco Groane e Parco del Lura. Un primo intervento dovrà essere quello della realizzazione di una trincea coperta nel tratto di Pedemontana che attraversa le aree agricole di Lazzate e Cermenate in modo da non interrompere la continuità del corridoio ecologico e delle aree agricole. Si devono inoltre prevedere interventi di rinaturalizzazione con specie vegetali autoctone;
- Per quanto riguarda la nuova variante stradale (prevista come opera accessoria) che da Lazzate raggiungerà la S.P. 32 nel territorio di Bregnano, prevedere un



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

varco anche tramite la realizzazione di una porzione di galleria o tramite percorsi ciclabili;

- Zona ricadente tra il Parco Regionale delle Groane e il Parco della Brughiera Briantea: si richiede la realizzazione di fasce boscate nell'area interessata dal passaggio in trincea coperta, valorizzando naturalisticamente e paesisticamente il sentiero campestre che conduce ad ovest verso la storica Villa Mirabello, che si trova all'interno dei confini del Parco Groane. Tale intervento dovrà essere integrato da piantumazioni arboree ed arbustive nelle aree incolte, e da riqualificazioni ambientali con specie autoctone nelle aree boschive degradate, sulle superfici attraversate dalla via Falcone e Borsellino individuate come *corridoio ecologico secondario* dal PTCP della Provincia di Milano. Ciò costituirebbe un importante, oltre che l'unico ad oggi realizzabile, corridoio naturale tra il Parco Regionale delle Groane, la valle del torrente Seveso e il Parco della Brughiera Briantea.
- **LIMIDO COMASCO – MOZZATE NORD (Pineta):**
 - Creazione di un corridoio ecologico di almeno mt 500 che colleghi il Bosco della Moronera al Parco Pineta, seguendo inizialmente il tratto della Pedemontana a sud di Cascina Restelli per poi proseguire a est in direzione della Cascina Montana, per poi superare la strada provinciale Mozzate – Appiano e concludersi sul torrente Antiga. Si dovranno trovare soluzioni adeguate per la presenza della citata strada. L'area descritta è l'unica fascia a non essere ancora urbanizzata fra i Comuni di Mozzate e Limido Comasco.
 - Riqualificazione forestale delle sponde dei torrenti Bozzente a Antiga tramite il riconsolidamento delle specie forestali e l'acquisizione dei terreni non edificati compresi fra l'Antiga e la strada Provinciale.
- **MACHERIO – LISSONE – SOVICO – ALBIATE:**
 - rispetto le aree agricole e standard, indicate nei piani urbanistici vigenti, dei comuni di:
 - MACHERIO zona Torrette – Pedresse – Santa Margherita** (tutte le aree a nord dell'asse viario costituito dalle vie S. Ambrogio, Cardinal Ferrari e Regina Margherita delimitate a est dalla via Bosco del Ratto)
 - LISSONE zona Santa Margherita – Cascina Bini** (tutte le aree a est dell'asse viario costituito dalle vie Angelo Arosio, Giusti, Pasolini, Verga, Lecco e Raiberti)
 - SOVICO zona Boscone (Bosco del Ratto)** (tutte le aree a ovest della linea ipotetica che, idealmente, congiunge le cascine Greppi, Virginia e Canzi; le aree prospicienti via A. Volta e la Strada Comunale delle Prigioni)
 - ALBIATE zona Dosso – C.na Canzi** (tutte le aree a ovest dell'asse viario costituito dalle vie Adamello, Trieste, Aquileia, Montello e Gorizia; le aree prospicienti le vie Dosso, Pasubio e delle Valli; le aree situate a sud della ferrovia "Seregno - Bergamo"; tutte le aree situate a nord di Via San Carlo; le aree agricole non ancora edificate ma con attuale destinazione ad espansione produttiva D2, poste tra le Vie Battisti e San Carlo)



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

si richiede, all'interno di un più ampio disegno di conservazione e riqualificazione degli spazi verdi residuali dell'arco geografico Monza – Carate Brianza, la creazione di un'area complessiva di mitigazione e compensazione ambientale conformata come ampliamento del Parco Locale d'Interesse Sovracomunale “Brianza Centrale” da attuarsi attraverso:

interventi di riforestazione su aree standard o da acquisire; la bonifica e la riqualificazione degli ambiti agricoli dimessi e degradati congiuntamente alla ricomposizione delle caratteristiche del paesaggio rurale delle aree coltivate, con messa a dimora di siepi e filari lungo la rete esistente di tracciati interpoderali e vicinali da recuperare anche in funzione ciclopedonale, il tutto nel contesto della creazione di un sistema di percorsi a servizio della mobilità lenta e sostenibile, atta a consentire la piena fruibilità degli spazi verdi alla frequentazione dei cittadini; la salvaguardia ed il consolidamento dei varchi e dei corridoi ecologici per una comunicazione diretta con le aree protette esistenti (Parco della Valle del Lambro, Bosco urbano di Lissone, ecc.); la conservazione e la valorizzazione delle residue architetture rurali e degli edifici religiosi di notevole rilevanza storica.

- in particolare si chiede:

la formazione di fasce boscate, per la mitigazione ambientale e paesistica, in prossimità del tracciato della Pedemontana e della nuova SP n. 6 “Monza–Carate”; la salvaguardia integrale ed il recupero paesistico delle aree a vocazione agricola circostanti l'oratorio di Santa Margherita alle Torrette (Macherio) congiuntamente al recupero ed alla valorizzazione della storica strada vicinale alberata per la frazione S. Margherita;

l'ampliamento e la riqualificazione dell'ambito forestale del Boscone (Bosco del Ratto) con mirati progetti di riforestazione, di ritanuralizzazione ed il mantenimento dei prati stabili e degli incolti esistenti;

il consolidamento (nei Comuni di Albiate, Seregno e Carate Brianza) dei varchi e del corridoio costituenti parte della rete ecologica “Dorsale verde nord Milano” (PTCP della Provincia di Milano in fase di adozione) di rilevante importanza strategica, soprattutto, in funzione della connessione tra la zona del Dosso (Seregno - Albiate) ed il Parco Regionale della Valle del Lambro.

- **MEDA:**

- progettazione integrata del corridoio ambientale di collegamento tra la porzione meridionale del Parco della Brughiera in direzione del Bosco delle Querce Attraverso la Valle dei Mulini, percorso ambientale ancora riconoscibile percepibile di cui il Vecchio Mulino e l'area “Cave” (da recuperare) di Meda costituiscono il primo elemento da collegare agli ambiti con le medesime funzioni in direzione di Lentate sino a Cantù Asiago. Il sistema avrà altri elementi minori anche utilizzando il corridoio del Torrente Terrò, sino a ricongiungere il sistema al Parco Brianza Centrale lungo la direttrice da Meda Sud al Meredo. In particolare per la città di Meda si chiede il recupero di quanto rimasto del vecchio mulino vicino al complesso scolastico dell'istituto Comprensivo “Diaz” e il completamento, se tecnicamente



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

possibile, dello scheletro di fabbricato contiguo al vecchio mulino, in funzione di un suo utilizzo come centro di educazione ambientale, a disposizione in primo luogo dello stesso istituto comprensivo e delle altre scuole di Meda, e culturale riferito alla natura del nostro territorio;

- ripristino della comunicazione interpodereale e di quella intercomunale interrotte sin dall'evento diossina a partire dal Bosco delle Querce con la creazione di una rete a servizio della mobilità lenta con innesti al centro abitato (mantenimento dello scavalco della sede ferroviaria e prosecuzione in direzione nord, anche ripristinando i camminamenti in fregio al Terrò sino a ricongiungersi alla direttrice Parco della Porada – Parco della Brughiera lungo Via Trieste e Via Valseriana);
- Consentire, con adeguata copertura finanziaria, l'acquisizione da parte dell'ente Parco Sovracomunale Brughiera Briantea dell'ex FORNACE CEPPI da adibire a "porta del Parco" con museo delle attività lavorative, estrattive d'argilla in primis, ora scomparse, nonché possibile sede del Parco stesso

○ **MOZZATE**

• **PREMESSO CHE:**

- ✓ il Comune di Mozzate (Co) ha approvato il Piano di Governo del Territorio il 28/2/2008 e tale Piano oltre a non essere stato condiviso e partecipato, non ha perseguito nessuna salvaguardia e valorizzazione delle aree agricole, tant'è che le "aree di sviluppo" previste sono state localizzate tutte all'interno di "un unicum" ancora agricolo, nonostante la nostra zona sia già fortemente urbanizzata e con grossi rischi di totale conurbazione tra Comuni limitrofi;
- ✓ la Provincia di Como ha disposto delle prescrizioni che limitano il consumo del territorio previsto, avendo quest'ultimo un forte valore ambientale che contribuisce al miglioramento della vita di ogni Mozzatese;
- ✓ gli elaborati progettuali del tracciato della Pedemontana determinano pesantissime ricadute ambientali sul nostro territorio;
- ✓ sul territorio di Mozzate esistono ben 4 siti di discarica di RSU, di cui uno attivo ed i restanti esauriti, ma ancora da bonificare e che questi siti in precedenza erano cave di sabbia e ghiaia inseriti nei Piani di cavazione Provinciali;

• **SI RICHIEDE:**

- ✓ una riformulazione parziale del progetto dell'opera che salvaguardi il più possibile l'ambiente del territorio comunale, fortemente compromesso, introducendo opportune opere di compensazione ambientale capaci di ricucire il territorio, deturpato da questa infrastruttura e cassando opere che riteniamo inutili (vedi Varesina bis) a causa dell'eccessivo consumo di territorio.

• Nel merito si propone:

1) **CORRIDOIO ECOLOGICO.**

Il territorio mozzatese è in Provincia di Como e confina con la Provincia di Varese. Nei PTCP delle province di Como e Varese è indicato un "corridoio ecologico" nell'intento di unire il Parco Pineta di Appiano/Tradate con l'esistente



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

PLIS del Rugareto in Comune di Cislago, Gorla , ecc.. Occorre segnalare che sul tracciato del corridoio ecologico previsto dal PTCP della Province di Como e Varese, il Comune di Mozzate, con una serie innumerevole di varianti urbanistiche, fatte con la LR 23/97, ha permesso molte edificazioni nella zona compresa tra la SP. 24, via Gramsci, PL Brera privata e pubblica e recentemente con l'approvazione del PGT ha pure previsto in questa zona due aree di sviluppo chiamate "F" e "G". Inoltre il tracciato della Pedemontana, in quella zona, occupa interamente alcune aree, le ultime propaggini del PLIS del Rugareto, esistenti tra i Comuni di Mozzate e Cislago. Quindi questo corridoio ecologico ha una "non continuità" perché dopo il Parco Pineta, dove vi sono "sorgenti di bio diversità di primo livello", si trovano le urbanizzazioni recenti e previste, la Pedemontana, la linea ferroviaria e la SP 233 Varesina; in questo modo il corridoio viene sacrificato a causa delle incessanti cementificazioni in essere e future nel territorio di Mozzate e dalla nuova strada (vedi PGT Mozzate – tavola A.22). La LR 12/05, articolo 9, comma 1, afferma che devono essere assicurati nell'ambito territoriale anche i "corridoi ecologici". Il Settore Pianificazione della Provincia di Como, nel provvedimento di valutazione di compatibilità del PGT col PTCP, condiziona il Comune ad effettuare diverse prescrizioni e nel caso a prevedere norme che escludano la trasformazione d'uso del suolo nel comparto denominato "F" per ricavare un corridoio ecologico della larghezza di almeno 40 metri. Questo ristretto corridoio termina però di fronte alla nuova autostrada e quindi il collegamento tra Parco Pineta e PLIS del Rugareto, indicato nelle previsioni del PTCP, viene fatto naufragare clamorosamente, con una grande perdita dal punto di vista ambientale. Si chiede nella zona indicata, per evitare la cancellazione totale del corridoio ecologico, ai fini di compensazione ambientale, l'interramento in galleria artificiale del tracciato autostradale, prima e dopo la linea elettrica a 380KV, per una striscia larga almeno 300 metri, tale da permettere la comunicazione diretta del corridoio tra i due Parchi, per aiutare la fauna e gli ecosistemi a superare naturalmente la barriera autostradale. Rimangono poi da superare le altre barriere esistenti della ferrovia e della SP 233 Varesina, quindi si chiede, sempre per fini compensativi, di prevedere la localizzazione e quindi la costruzione di idonei cunicoli, che mettano in comunicazione entrambi i lati delle "barriere" sopra citate, in modo da non limitare nel loro movimento ogni tipo di animali.

2) AREA DI TRASFORMAZIONE.

Nel PGT di Mozzate è prevista una "area di trasformazione" indicata con la lettera "G" in zona S. Martino, a ridosso della stessa autostrada e della ferrovia, o meglio parzialmente all'interno della fascia di salvaguardia della nuova strada. Da considerare che a ridosso dell'area "G" il tracciato della Pedemontana è previsto in galleria, ma la fascia di salvaguardia ha al proprio interno diverse abitazioni esistenti. Si sostiene nelle prescrizioni di evitare nel futuro edificazioni a ridosso della nuova arteria e invece il tracciato tra il Comune di Cislago (Va) e



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Mozzate (Co) prevede il transito a fianco di un quartiere abitativo esistente; ciò non ha senso! Il territorio di cui si parla è già troppo densamente urbanizzato, tale da non permettere infrastrutture del tipo prevista, se non rovinare irrimediabilmente il territorio e l'ambiente della nostra zona; rimarchiamo che questo tronco costituisce una delle maggiori criticità dell'intera tratta e per questo crediamo occorra porre una particolare specifica attenzione. Si chiede quindi che l'intera "area di trasformazione" indicata con la lettera "G" rimanga totalmente priva di costruzioni di qualsiasi tipo e che invece sia utilizzata come area di mitigazione e compensazione ambientale con funzioni di parco attrezzato e con eventuale orto botanico, avente valenza educativa aperto alla fruibilità dei cittadini. Chiediamo inoltre che venga riconosciuta la priorità di ridurre gli inquinanti (polveri e rumori) che ne deriveranno dall'opera in costruzione a ridosso del quartiere abitativo esistente in località S. Martino, e che per limitare al minimo le nocività di una strada occorran enormi sforzi finanziari per cui suggeriamo sull'intero territorio comunale l'asfalto bituminoso anti rumore (BBTM), schermi anti rumore e collinette con siepi idonee e insonorizzazione delle facciate delle abitazioni prospicienti la strada; deve essere chiaro che la nuova strada non dovrà aumentare di un solo decibel il rumore del territorio attraversato!

3) AREA DI SERVIZIO:

A) L'area di servizio prevista inizialmente sul territorio del Comune di Gorla è stata localizzata tra i boschi di Mozzate, contigua a ben due discariche di RSU esaurite, ma ancora da bonificare. Questa sciagurata localizzazione distrugge irrimediabilmente oltre 200.000 mq. di bosco pregiato, è attraversata centralmente dal torrente Gradaluso, ha ai lati due discariche di rifiuti posati anche in elevazione ed è previsto un "polo" di produzione di energia elettrica da rifiuti biodegradabili. Nelle prescrizioni proposte dai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, allegata alla deliberazione del CIPE del 29/3/06, a pagina 34, per le aree di servizio, è riportato che dette aree "dovranno essere connotate ANCHE come spazi per il tempo libero, fruibili dall'esterno dell'autostrada". Le discariche di rifiuti ai lati e quelle vicine producono delle puzze insopportabili e questo è riportato pure in verbali ufficiali redatti dai controlli ARPA, per cui non pensiamo proprio che l'Area di servizio potrà servire "come spazi per il tempo libero". Si richiede di ripensare, o meglio fare una attenta ed approfondita valutazione se un'area di servizio serve dove è ora localizzata o non è meglio prevederla in un altro posto, magari in una zona un "tantino" più salubre! Sempre nelle "prescrizioni" di cui sopra, a pagina 33 è riportato che "le superfici da disboscare" dovranno essere quantificate ed altrettante aree dovranno essere rimboschite (D.Lgs 227/01). Siccome nel territorio del Comune di Mozzate, per realizzare solo l'area di servizio si distruggeranno oltre 200.000 mq. di bosco pregiato, non esistono spazi così estesi per il rimboschimento, se non togliendo le residue aree salvate dalla cementificazione del paese, all'agricoltura. Si chiede una diversa localizzazione dell'area di servizio oltre alla



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

messa in sicurezza, la bonifica ed il ripristino ambientale delle “aree soggette a bonifica in prossimità del tracciato”, cioè delle due discariche, Mozzate 1 e Mozzate 2, ai lati dell’area di servizio, come riportato nelle prescrizioni, a pagina n. 48, oppure che questa enorme area pregiata sia ridotta ad una semplice area per la sosta.

B) A supporto della richiesta sopra avanzata non va dimenticato che esattamente a metà dell’area prevista per i servizi autostradali di cui sopra, transita il torrente “Gradaluso” di cui si sono appena risanati gli argini, fatto un nuovo ponte e costruito un’area immensa per eventuale spagliamento in caso di piena, il tutto con notevoli spese di soldi pubblici! Ora con la volontà di costruire l’area di servizio e la Pedemontana si dovrebbe pensare o a deviare il corso d’acqua fuori dall’area prevista o a interrarlo. Entrambe le soluzioni che si prospettano ci paiono pessime e occorre anche dire che nelle prescrizioni contenute nella deliberazione del CIPE non sono riportate soluzioni attuative del caso. Si chiede, sempre con finalità compensative, di predisporre una apposita progettazione con lo scopo di dare una soluzione accettabile al problema posto.

4) SVINCOLI:

Progettare due svincoli vicini, Cislago e Mozzate, significa una palese contraddizione alle “Raccomandazioni” allegate alla deliberazione del CIPE citata sopra, di pagina 76 , riguardanti il “consumo del suolo”. Anche la “Prescrizione” di pagina 68 riferita alle “opere connesse e relativi svincoli” induce a “minimizzare il consumo di superfici agro - forestali” ed a riconoscere le “compensazioni ambientali”. Viene raccomandata la “minimizzazione di consumo di superficie forestale ed agricolo” poi invece si prevedono due svincoli a distanza di solo due Km, che consumano irrimediabilmente, per sempre, una enormità di suolo pregiato e lo stesso vale per il tracciato della cosiddetta Varesina bis e le numerose rotatorie previste. Si chiede in rispetto ed in coerenza alle “Raccomandazioni” e “Prescrizioni” citate di rivedere la soluzione dei due svincoli con l’intento di eliminarne almeno uno e di ridurre “le opere connesse” per consumare una minor quantità di suolo, come compensazione ambientale.

5) CAVE:

Nella zona compresa tra gli ipotetici svincoli di Cislago e Mozzate, vi sono nel sottosuolo, considerevoli giacimenti di materiali sabbiosi e ghiaiosi. Si chiede l’esonero nei nostri Comuni delle “cave di prestito”, diversamente da quanto riportato nella tavola del progetto preliminare della tratta “A” e nelle “Prescrizioni” di pagina 47 e 48. A compensazione ambientale delle enormi superfici di territorio che i Comuni del “Mozzatese”, inteso come Comuni di Mozzate, Cislago, Carbonate e Gorla, concedono per il transito della nuova autostrada, si chiede di evitare di permettere la creazione di nuove cave, sia di “prestito” sia da inserire nei Piani provinciali cave di Varese e Como.



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

6) "LAGHET":

Per quanto riguarda l'area a fianco del campo sportivo di Cislago, (denominata "Laghet" per via che quando piove, subito l'acqua ristagna a causa delle falde acquifere sottostanti che arrivano appena sotto il piano campagna), dove il tracciato dell'autostrada è previsto in galleria artificiale, si fa presente che in tale sito i lavori di costruzione interferiranno senza ombra di dubbio con il regime delle falde presenti. Da ricordare che lo stesso Comune di Cislago prende il nome dal fatto di essere al di qua o al di là (a seconda di dove si guarda) del lago, nel nostro caso del "laghet". Non abbiamo trovato prescrizioni per come eseguire i lavori in un sito che ha le caratteristiche di "delicatezza ambientale" e che può compromettere l'equilibrio idrogeologico superficiale e sotterraneo. Le opere di fondazioni sotto falda potrebbero portare inquinamento alle falde sottostanti e/o l'abbassamento delle falde stesse creando problematiche serie all'approvvigionamento idrico e sull'impatto nelle varie zone del Comune. Per le motivazioni sopra descritte si chiedono approfondite indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche per affrontare e risolvere il problema evidenziato; se questo problema non trova soluzioni condivise, riteniamo di non poter accettare misure di compensazioni ambientali per "gli eventuali abbassamenti della falda" esistente come riportato nelle "Prescrizioni" di pagina 42, allegate alla deliberazione del CIPE.

7) PROTEZIONE INCENDI:

Riteniamo utile che una delle prime cose da chiedere come compensazione ambientale, a causa della costruzione della nuova autostrada, sia la protezione dagli incendi. L'ottanta per cento degli incendi iniziano in prossimità degli assi di circolazione e delle zone urbane; occorre quindi prevenire gli incendi delle stoppie, degli cespugli e dei boschi, come un obiettivo prioritario. Chiediamo quindi un progetto per la predisposizione di dispositivi automatici di prevenzione contro il fuoco, che contribuiscano alla sicurezza degli automobilisti, degli abitati e del verde. Occorrerà che nel progetto siano previsti degli idonei serbatoi sul tracciato dei Comuni del Mozzatese, capaci di contenere una quantità sufficiente di liquidi per ogni evenienza. Si può programmare la raccolta delle acque di pioggia dall'asfalto, separando le "acque di prima pioggia", con canalizzazioni che trasferiscano le acque sature di inquinanti in apposite vasche per essere successivamente smaltite negli appositi depuratori, dalle acque necessarie per lo spegnimento degli incendi. Sarà pure necessario organizzare il taglio dell'erba in modo preventivo, quando l'erba vicino alle reti sarà ancora verde. Questo progetto di protezione dagli incendi dovrà contenere un serio Piano di manutenzione, in quanto il rischio incendi non deve essere sottovalutato in quanto la posta in gioco è importante.

8) SP 233 VARESINA:

In un verbale datato 6/5/1999 il Sindaco di Mozzate in carica "esprimeva parere favorevole sulla fattibilità del tracciato autostradale Turate – Solbiate Olona a condizione che (...) venga contestualmente definita la "Varesina bis" da



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Saronno a Tradate”. I motivi principali per la costruzione di una nuova arteria erano che la viabilità della allora SS 233 “Varesina” era congestionata e caotica. Nel primo studio di fattibilità dell’Ing. Da Rios si parlava di “strada elevatamente compromessa” addebitando alla statale esistente “una continuità insediativa lungo l’intero tratto” e concludeva che era impossibile qualsiasi soluzione di riqualificazione e che invece occorreva “pensare esclusivamente ad una variante integrale”. Noi Comitati sostenevamo allora che se vi era stato nel passato urbanizzazioni incontrollate e fuori da ogni normale pianificazione, era assurdo pensare di risolvere il problema della viabilità costruendo una nuova strada parallela alla esistente; questa filosofia era frutto di una visione limitata a fronte del disastro urbano creato. Allora ed oggi sosteniamo che ragionando in termini di risorse territoriali e siccome per una nuova strada consumiamo per sempre molto suolo senza che venga garantita la rigenerazione, il territorio che si ritiene necessario, non deve essere consumato. Crediamo fermamente invece che sia possibile ed utile una riqualificazione dell’intera tratta della SP 233 da Saronno a Tradate e a Varese. Per progettare una riqualificazione efficace ed efficiente della strada di cui parliamo occorra innanzi tutto bloccare i nuovi insediamenti previsti a ridosso della strada ed i cambi di destinazione d’uso (centri commerciali, negozi, alberghi, ecc) che creano ulteriore traffico in un’area già fortemente congestionata. Tutti i Comuni toccati dalla Varesina hanno avuto uno sviluppo urbano su entrambi i lati della strada; occorrerebbe che tutti i Comuni, applicando i Piani Urbani del Traffico (PUT), prevedano di evitare che l’attuale tracciato viario serva per il collegamento delle due parti in cui è diviso il paese. In ogni singolo Comune occorrerebbe prevedere almeno un sotto passo o sovrappasso e qualche rotonda, in modo tale che le due parti si possano collegare senza utilizzare il tracciato della Varesina. Le rotonde che dovranno sostituire gli attuali incroci semaforici, servono anche per eliminare le svolte a sinistra, che fermano i veicoli sulla strada, fonte di situazioni pericolose; altresì si dovranno eliminare , in ogni Comune la maggior parte di strade di accesso o di uscita, programmando una viabilità locale che collega le varie parti con i sotto passi o le rotonde. Ricordiamo che le fermate dei veicoli agli impianti semaforici esistenti, sono fonti di inquinamento acustico ed atmosferico. Con l’adozione di questi accorgimenti la Varesina attuale acquisterebbe dei vantaggi certi, di aumentare la velocità commerciale degli automezzi, di diventare un’arteria sicura e di creare nello stesso tempo meno inquinamento (rumore e polveri). Nelle vicinanze di obiettivi strategici (scuole, Case di ricovero, ecc) il rumore della Varesina può essere contenuto ai livelli imposti dalla legislazione vigente eseguendo delle barriere idonee, riportando comunque alla normalità alcune situazioni critiche che purtroppo residuano dai Piani di risanamento, mai attuati dai Sindaci. Con queste sommarie proposte di azioni l’attuale SP 233 può diventare una strada con un ottimo scorrimento, con una invidiabile sicurezza, con un rispetto certo degli inquinanti e quindi a favore della salute e sopra tutto



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

non sprecherebbe enormi quantità di risorse territoriali (suolo) e di denari. Per non proporre una soluzione, che a prima vista sembrerebbe semplicistica, diciamo che occorrerebbe, assieme a quanto sopra, una migliore programmazione e funzionalità dei mezzi del trasporto pubblico, treni ed autobus. Per questo proponiamo che per la compensazione ambientale del tracciato della Pedemontana, che noi non avremmo voluto, se non privilegiando interventi “di grana fine” ed utilizzando meglio alcuni tratti esistenti, si chieda la soppressione del progetto della cosiddetta “Varesina bis” dal progetto della Pedemontana lombarda, ritenendola una “grande opera inutile” e sostituendola con un nuovo progetto di riqualificazione che oltre ai vantaggi indicati sopra risulterebbe enormemente più redditizia.

○ SEREGNO:

- valorizzazione dell'esistente PLIS “Brianza Centrale” – ampliato mediante adesione di aree nei comuni limitrofi – tramite interventi di riforestazione su aree da acquisire e la realizzazione di percorsi ciclopedonali su tracciati interpoderali e vicinali già esistenti, in particolare nella zona Dosso.
- acquisizione delle aree della porzione di territorio (comunale e sovracomunale) denominato “Merredo” e realizzazione delle opere di forestazione e delle attrezzature già previste nel PP del PLIS “Brianza Centrale”. In subordine acquisizione delle aree medesime e cessione al comune delle stesse, oppure la stipula di contratti decennali di comodato ad uso pubblico sempre con il comune interessati e sempre per la medesima tipologia di opere;
- studio della fauna selvatica esistente nel PLIS al fine di favorirne per quanto possibile la diffusione, anche mediante la realizzazione di piccole opere di collegamento per superare i principali assi di comunicazione: Nuova Valassina, futura Pedemontana, ferrovia Milano-Como-Chiasso (linea di cui è previsto il quadruplicamento);

○ SEVESO:

- per la presenza del casello di uscita della Pedemontana si determinerà una forte pressione sia sul Bosco delle Querce che su le residuali aree verdi di Baruccana. La compensazione in tale ambito dovrà garantire e rafforzare la continuità delle aree verdi anche con interventi di riforestazione.
- la conservazione del corridoio ambientale in direzione del Merredo e l'ampliamento delle aree assegnate al Bosco delle Querce dovranno raccordarsi alle medesime azioni prospettate per i comuni limitrofi a costruire una rete ambientale in comunicazione.

○ SOLBIATE OLONA:

- Come per Gorla Maggiore, si richiedono programmi di compensazione in Valle Olona in corrispondenza del viadotto della Pedemontana che includano non solo la



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

riqualificazione ambientale del fondovalle ma anche opere di deurbanizzazione e abbattimento dei ruderi industriali.

- La presenza dello svincolo appena prima l'interconnessione appare strumentale a nuove espansioni commerciali e industriali che già hanno interessato negli ultimi anni i residui agricoli a ovest dell'abitato di Solbiate in corrispondenza della Cascina Brugarezza (trasformata in un campo da golf). Si richiede l'abolizione dello stesso. Si richiedono importanti compensazioni ambientali e vincoli che tutelino dall'edificazione gli spazi residui.
- Si richiede la riduzione dell'area ad uso militare e la sua conversione a uso agricolo e forestale come compensazione dell'impatto della Pedemontana in prossimità della sua interconnessione con l'A8.

○ **UBOLDO:**

▪ Opere connesse VARESINA BIS e SVINCOLO SARONNO SUD:

- La nostra contrarietà alla realizzazione della varesina bis e dello svincolo sulla A9 è totale e non trova nessuna possibile mediazione;
- La riteniamo un'opera inutile e dannosa, finalizzata solo a consentire una ulteriore espansione urbanistica, commerciale e logistica e non a risolvere la mobilità veicolare;
- Innanzitutto occorre dire che nel saronnese si dovrebbe parlare di varesina tris, visto che la tangenziale alternativa alla varesina tradizionale realizzata negli anni 70 è oggi congestionata da una programmazione urbanistica a dir poco insensata;
- Purtroppo anziché percorrere strade alternative, quali uno sviluppo naturale ed equilibrato del territorio, anziché incentivare un trasporto pubblico concorrenziale alla comodità dell'auto, si preferisce ancor oggi realizzare insediamenti urbanistici capaci di attirare migliaia di persone e quindi auto, tali da "giustificare" la necessità di nuove strade. Ne sono chiari esempi nel Saronnese gli insediamenti urbanistici dell'ex area dismessa industriale di Saronno e la zona stazione ferrovie nord di Gerenzano;
- Le proposte alternative alla Varesina bis ci sono e passano attraverso un adeguato utilizzo e trasformazione delle arterie esistenti migliorando la fluidità del traffico con rotatorie e sottopassi;
- Da tempo noi proponiamo in alternativa allo svincolo Saronno Sud la realizzazione di un sistema di rotatorie sull'attuale svincolo di Saronno capace di separare i flussi di traffico, di fluidificare la viabilità e di eliminare le code. Proposte mai considerate, né tantomeno discusse;
- La Varesina bis e lo svincolo Saronno Sud sono invece infrastrutture:
 - dannose e devastanti in quanto, in un contesto di forte degrado, consumano gran parte del territorio boschivo ed agricolo oggi esistente nel saronnese (il resto è destinato al piano cave o sono ex discariche). Ad Uboldo in particolare compromette sensibilmente, vanificandone la funzione



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

di aggregazione e relax, anche il Centro sportivo-ricreativo costato alla cittadinanza miliardi di vecchie lire;

- inutili in quanto si sovrappongono ad interventi speculari già in atto per alleggerire i problemi di viabilità, quali l'ampliamento alla terza corsia della A9. Di fatto la terza corsia corre nel Saronnese parallela alla Varesina bis. Si arriva a situazioni paradossali, come a Gerenzano, che , sullo stesso tratto nord-sud, sussistono addirittura 3 interventi, la varesina Bis, la tangenziale locale e l'ampliamento della A9;
- Crediamo che per persone di buon senso sia una programmazione caotica ed esagerata. Per Eco 90 ed il Comitato No Svincolo l'unica "compensazione" accettabile è la soppressione, l'eliminazione dal progetto Pedemontana della cosiddetta Varesina bis, in questo modo si ottiene un duplice benefico effetto: non si distruggono inutilmente le ultime aree agricole-boschive e contemporaneamente si liberano economie e soldi da destinare alle reali compensazioni ambientali;
- **VALLE DELLA LURA: LAZZATE – BREGNANO – ROVELLASCA – TURATE:**
 - L'attraversamento della Valle della Lura comporterà la compromissione dei terreni già protetti dal PLIS Lura. Si richiede l'impegno da parte delle istituzioni affinché l'attuale area protetta sia promossa a Parco Regionale.
 - Si richiede che una fascia di rispetto di almeno mt 500 a fianco dell'autostrada sia vincolata ad uso agricolo o forestale e la sua inclusione nel costituendo Parco Regionale.
 - A est della Lura:
 - ✓ si richiedono opere di compensazione che includano un significativo ampliamento delle superfici forestali in direzione Lazzate, tramite anche l'impianto di filari alberati paralleli all'autostrada.
 - ✓ Si richiede inoltre l'inclusione nel PLIS/Parco Regionale di un corridoio ecologico di almeno mt 500 che includa i terreni agricoli posti fra gli abitati di Rovellasca, Bregnano, Lazzate in modo da garantire il corridoio ecologico verso la Valle del Seveso.
 - ✓ All'interno della suddetta opera si richiede la ri-piantumazione del Bosco della Battù, ora ridotto a causa dell'utilizzo agricolo.
 - A ovest della Lura:
 - ✓ Il Bosco della Moronera nei Comuni di Turate e Lomazzo è l'ultimo frammento forestale di un certa dimensione a nord di Saronno. Attualmente risulta già tagliato a metà in direzione nord-sud dall'Autostrada dei Laghi. La Pedemontana andrà a tagliare la stessa area ortogonalmente, ovvero in direzione est-ovest.
 - ✓ Si richiede pertanto la messa a tutela del bosco attraverso l'inclusione nel PLIS del Lura o tramite la creazione di un nuovo PLIS. Si dovrà provvedere a un piano di riqualificazione che includa la sostituzione della robinia con specie arboree autoctone.



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

- ✓ L'area dello svincolo e della barriera di Lomazzo dovranno essere provviste di barriere acustiche e passaggi al fine di tutelare la fauna.

○ VIMERCATESE:

- la realizzazione di collegamenti per garantire la continuità delle aree protette attualmente esistenti con riferimento ai corridoi ecologici già individuati nel progetto Dorsale Verde della Provincia di Milano. Nel vimercatese in particolare occorre pianificare il collegamento dei parchi presenti nella direttrice da Ovest ad Est con interventi di riqualificazione ambientale finalizzati a connettere tra loro le aree del Parco dei colli Briantei con il Parco del Molgora e di qui, proseguendo verso Est, con il Parco del Rio Vallone fino al Parco Adda Nord
- Interramento ELETTRODOTTI Seregno-Cornate d'Adda (compreso elettrodotto a nord di Usmate)
 - ✓ IN DETTAGLIO: oltre agli elettrodotti ovviamente da interrare, che hanno andamento identico alla Pedemontana, vi è un terzo elettrodotto a noi noto e molto impattante proveniente da Seregno, che attraversa il Parco Lambro presso Triuggio, passa a nord di Usmate (presso la Montagnola e le colline nel Parco dei Colli Briantei), attraversa il punto di congiunzione tra i parchi di Montevicchia/dei Colli Briantei/del Molgora, attraversa una zona di pregio presso Parco Molgora e CTL3 di Carnate, arriva all' "impianto di trasformazione" tra Verderio inferiore e Cornate d'Adda per poi scendere nel Parco del Rio Vallone verso Mezzago;
- ALBERATURE per separazione "definitiva" tra Urbanizzato e aree di pregio/Parchi
 - ✓ IN DETTAGLIO: creazione di filari non solo in mezzo ai campi agricoli (corretto e da sostenere) ma anche alberature lungo i confini urbani verso aree di pregio ambientale/paesaggistico (con relativi oneri per indennizzi/espropri...), ad esempio:
 - Bernareggio verso la Commenda del Parco Rio Vallone;
 - Nuove lottizzazioni di Velate verso il Parco dei Colli Briantei;
 - Vimercate (Ospedale e lottizzazioni Oreno) verso Parco Cavallera;
 - Ronco Briantino verso CTL3 e Fornace;
 - Carnate verso Parco Molgora (C.na Corrada);
- SENTIERI ciclabili lungo i Torrenti
 - ✓ IN DETTAGLIO: creazione di alcuni tratti di percorsi ciclopedonali sterrati (in calcestre) oggi non presenti lungo i corsi d'acqua intercettati da Pedemontana (con relativi oneri per indennizzi/espropri...):
 - Collegamento ciclopedonale lungo il Torrente Molgora da Carnate a Vimercate, desiderato anche dal Parco Molgora;
 - Ipotesi di valorizzazione sentiero ciclabile lungo il Rio La Molgora in buona parte già esistente, da Rogoredo di Casatenovo, Camparada (Parco dei Colli), fino a Bernate di Arcore;
 - Rio Vallone



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Firmatari del documento:

- **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 Vimercatese;**
www.parchivimercatese.it; parchivimercatese@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;**
legambientesedio@libero.it
- **Comitato Mozzatese Salute ed Ambiente – Mozzate;**
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
- **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;

Desio, 11 settembre 2008