

AUTOSTRADA PEDEMONTANA: OSSERVAZIONI di "INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE" ai C.d.A di PEDEMONTANA e di CAL sulle questioni ancora aperte

OSSERVAZIONI GENERALI

PIANO d'AREA

L'elevata urbanizzazione delle zone che verranno attraversate dall'autostrada aumenta la preoccupazione che l'opera possa divenire motore di una ulteriore spinta all'edificazione anche nelle residue zone agricole o boschive rimaste in sua prossimità. INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE ritiene sia **FONDAMENTALE UN PIANO d'AREA dedicato che tuteli a verde il territorio e pianifichi anche il recupero ambientale di zone degradate, escludendo nuove possibilità edificatorie.**

AUMENTO FONDI per LE COMPENSAZIONI AMBIENTALI

Venga utilizzata ogni opportunità che possa scaturire dalle risorse economiche che si dovessero eventualmente liberare, (vedi risparmi sulle modifiche progettuali introdotte nelle varie tratte), da destinare ad EFFETTIVE OPERE di COMPENSAZIONE AMBIENTALE, per ricucire il territorio che verrà ulteriormente deturpato da PEDEMONTANA e realizzare parchi urbani ed i corridoi ecologici utili alla formazione della rete ecologica provinciale e regionale. Questa richiesta si unisce a quella formulata a Regione Lombardia perché anch'essa (rispettando le passate promesse di Pagnoncelli) attivi il suo contributo RADDOPPIANDO i fondi per le compensazioni.

CONVENZIONI PER GESTIRE LE COMPENSAZIONI AMBIENTALI

Si richiede di attivare, laddove possibile, convenzioni specifiche con soggetti operanti sul territorio, con il fine sia di liberare risorse economiche ulteriori (non espropriando le aree ma lasciandole in gestione) sia per GARANTIRE la MANUTENZIONE nel tempo delle COMPENSAZIONI e delle opere di MITIGAZIONE "verdi".

Nella stessa logica, si richiede il coinvolgimento anche di Associazioni locali, qualora interessate, che possano concorrere alla gestione degli interventi ambientali.

STUDIO SULLA VIABILITA' INTERCOMUNALE, RUOLO DELLA RETE e OPERE ACCESSORIE

Preso atto che per i Comuni della tratta B2 verrà attuato uno studio sulla viabilità intercomunale, si richiede che i risultati dello stesso ed eventuali linee d'intervento siano portate a conoscenza della RETE per un confronto costruttivo e costante sulle problematiche viabilistiche.

Sulle opere COMPLEMENTARI ed ACCESSORIE, si richiede che nessun nuova opera di viabilità urbana venga realizzato, conseguentemente, fino all'adozione di un piano integrato del traffico.

Si richiede inoltre che studi sulla viabilità comunale e intercomunale siano attivati anche negli altri Comuni della tratta Pedemontana, per valutare l'impatto in ambito locale e pianificarne la gestione.

CONTENIMENTO IMPATTO AMBIENTALE

Sia operato ogni sforzo in fase di progettazione esecutiva per ridurre l'impatto ambientale dell'opera, mitigandone l'impatto e la percezione, riducendo i carichi di traffico forzato indotti dalle opere accessorie all'interno dei comuni attraversati, evitando lo sviluppo edilizio intensivo attorno alla nuova viabilità in quanto fattore non più sostenibile di sfruttamento del territorio. Diventando inoltre fonte di coordinamento con quei Comuni che hanno espresso criticità rispetto agli elaborati progettuali per le pesanti ricadute causate, tenendo in considerazione tali richieste per una riformulazione progettuale;

CRITICITA'

Rimanendo all'interno del tracciato dell'infrastruttura, permangono i punti maggiormente critici di seguito elencati, rimanendo in attesa di conoscere nei dettagli il progetto definitivo dell'opera:

- **boschi di Bernate;**
- **colline di Arcore;**
- **bosco della Moronera;**
- **stazione di servizio di Mozzate, ma registriamo una revisione positiva del progetto anche se consideriamo la localizzazione infelice;**

- **attraversamento delle zone A e B della diossina e impatto ambientale della tratta B2 sulle zone più densamente popolate;**
- **bosco dell'Itala, ma registriamo una revisione positiva del progetto anche se consideriamo la localizzazione infelice;**
- **bosco del Rugareto.**

OSSERVAZIONI DETTAGLIATE

Per la tratta B2 (Lentate S.S.- Bovisio)

Verificato che le modifiche progettuali nella tratta B2 portano ad un consistente risparmio economico superiore ai 100 milioni d'euro, si ritiene che una percentuale **SIGNIFICATIVA (almeno il 25%)** di tale risparmio possa e debba essere utilizzata **per le COMPENSAZIONI AMBIENTALI nei Comuni della tratta interessata, potenziando la disponibilità economica sui progetti già previsti.**

Riguardo al passaggio dell'autostrada nell'area Bosco delle Querce **in zona A/B dell'evento DIOSSINA**, avuto comunicazione che la penetrazione e lo sbancamento sarà di 30 mt massimi, **CONTINUIAMO ad ESPRIMERE SERIA PREOCCUPAZIONE** non solo per la cancellazione di questa porzione boschiva (anche se ricostruita più a sud) **MA SOPRATTUTTO per LA MOVIMENTAZIONE DI TERRENO INQUINATO CHE NE DERIVERA'.**

Per questo, se altre soluzioni risultano impraticabili, **chiediamo che LA MOVIMENTAZIONE del TERRENO INQUINATO DA DIOSSINA avvenga con CAUTELA e secondo PRESCRIZIONI RESTRITTIVE A TUTELA DELLA SALUTE DEI LAVORATORI IMPEGNATI nonché DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE IN PROSSIMITA'.**

Criticità tratta Lomazzo

Premesso che **permane la nostra valutazione negativa sul fatto che Pedemontana effettuerà l'interconnessione con la A9 esattamente nel bosco della Moronera, causandone l'effettiva distruzione**, ben maggiore del semplice consumo di 30 o 40 ettari di territorio.

Premesso che le motivazioni addotte da Pedemontana anche in sede di audizione in Regione del 18/2 (cfr. "il posizionamento nel bosco è stato determinato dai comuni nel 2001-2 perché consentiva di non isolare a monte, a valle, a ovest e a est nessuna frazione rispetto agli abitati (n.d.r.: però Lomazzo è tagliata via da Manera). C'era il comune di Turate che aveva una frazioncina ex cascina "albero degli zoccoli" (cascina Piatti) che rischiava di restare tagliata fuori, Cirimido e Fenegrò avevano problemi analoghi. Lo svincolo finisce quindi nel cuore del bosco, che, per quanto abbia una prevalenza di robinia, ha anche alcune essenze pregiate e di età, ontani querce olmi." non ci convincono.

Continueremo fino alla fine a chiedere pertanto uno spostamento del passaggio a sud, che possa risparmiare il bosco della Moronera.

A seguito delle opinioni espresse dagli esperti riguardanti il passaggio di interconnessione tra la Pedemontana e la autostrada A9, circa il passaggio interrato precedentemente richiesto ed approvato allo stato attuale, rileviamo i seguenti punti di criticità:

Rischio idrogeologico. Un taglio così lungo in direzione est/ovest mette a rischio il regolare deflusso delle acque in profondità e a rischio di frana i terreni. Va inoltre considerata la pericolosità delle acque portate in momenti di piena e grandi piogge, dalla roggia a sud al confine con Turate.

Corridoio faunistico. Animali e mezzi agricoli sarebbero costretti a transitare in modo innaturale in lunghi tunnel sotto la carreggiata.

Disboscamento maggiore di 2,5 volte.

Spostamento della A9 per 1,5km a causa della cantierizzazione. Questo sarebbe un danno temporale e provvisorio ma pur sempre un danno.

Generale trasformazione dell'area in ambiente innaturale e artificiale. La distanza tra la prima linea di alberi e quella dal lato opposto è stata calcolata dai 60mt ai 150mt, in difetto.

Tutto a fronte di una non sicura riduzione dell'impatto acustico e di una discutibile "scomparsa visiva" dell'opera. Riteniamo quindi importante una riconsiderazione della interconnessione, come proposta da Pedemontana, da interrata a sopraelevata, anche a fronte della promessa, tutta da verificare e da farsi confermare per iscritto, di un costo inferiore dell'opera con conseguente avanzo economico, da destinare a effettive compensazioni ambientali..

Pertanto chiediamo delle prescrizioni al progetto tenendo conto di quanto segue:

- Che l'opera sia di pregio paesistico, da considerare alla stregua del ponte sull'Adda, coinvolgendo anche qui esperti come l'arch. Galfetti, e sia progettato da Pedemontana, non dal general contractor.



- Che si impegni il general contractor ad una cantierizzazione altamente rispettosa dell'ambiente: non deve essere tagliato un solo albero di troppo, e solo se strettamente necessario, e che questo possa essere sottoposto a controllo.
- Che sia per la maggior parte costruita su piloni anzichè su massicciata per consentire la continuità del bosco a raso, ed il passaggio di animali e mezzi agricoli.
- Che si abbia la certezza che le risorse liberate dal minor costo dell'opera vengano assegnate per la maggior parte all'Amministrazione di Lomazzo, soprattutto a causa del maggiore danno causato soprattutto dall'accentuarsi della divisione tra Lomazzo e la propria frazione Manera. Andrebbe previsto inoltre il passaggio in trincea coperta in prossimità delle abitazioni.
- Che si preveda un progetto di riforestazione che riqualifichi l'area a nord est dell'attuale bosco, quella che conserva la maggiore porzione alberata, individuando un meccanismo che garantisca in futuro la migliore manutenzione delle aree di compensazione ambientale, coinvolgendo Aziende Agricole e Florovivaistiche del luogo, la effettiva fruibilità da parte della popolazione, istituendo un nucleo di guardie ecologiche responsabili.
- Che ci siano garanzie nel PGT che l'area riservata alle compensazioni rimanga boschiva e non possa cambiare destinazione d'uso nel tempo, divenendo area commerciale.
- Che le eventuali opere viarie accessorie non intacchino l'integrità del bosco. Riteniamo fondamentale ribadire che non accettiamo, oltre allo scempio del passaggio della Pedemontana a fronte della promessa della diminuzione del traffico, anche un ulteriore consumo di territorio dovuto alla costruzione di bretelline e circonvallazioni giustificato dallo stesso argomento. Oltre al danno, la beffa.
- Che la popolazione sia puntualmente informata e possa sollevare le eventuali osservazioni nelle sedi appropriate.

Criticità MOZZATE

Dopo aver svolto nell'ultimo anno un lavoro di informazione e di coinvolgimento delle cittadinanze in diverse Assemblee locali organizzate esclusivamente dai Comitati ambientalisti aderente alla "Rete per uno sviluppo sostenibile" con l'intento di sostenere un'azione collettiva volta a correggere le criticità esistenti sul tracciato e nello stesso tempo a mantenere alta l'attenzione delle popolazioni comasche toccate dal progetto dell'autostrada pedemontana, sulla necessità di trovare posizioni concordate sulle compensazioni ambientali, chiediamo in modo prioritario, pena la perdita di credibilità da parte di Pedemontana SpA, di eliminare la permanenza delle criticità ancora esistenti e di qualificare maggiormente sia le compensazioni ambientali sia le mitigazioni al tracciato, che era e che rimane, devastante.

Abbiamo appreso che una delle maggiori criticità esistenti nella tratta "A", da Cassano Magnago (Va) a Lomazzo (Co), cioè **l'area di servizio autostradale di Mozzate**, è stata modificata; verrebbe ridotta dai 200.000 mq. del progetto preliminare a circa la metà dell'area prevista. Può essere un fatto positivo aver salvaguardato quella superficie boscata, preziosa per Mozzate ed i Comuni limitrofi in quanto costituisce "zona cuscinetto" a protezione dei paesi dalle puzze delle discariche, ma questa correzione non ci soddisfa ancora perché si poteva salvare più bosco.

1. Chiediamo in particolare una riformulazione specifica del progetto **che salvaguardi e tuteli maggiormente** l'ambiente nel territorio comunale essendo già fortemente compromesso da 3 discariche di rifiuti esaurite ed ancora da bonificare, di cui 2 poste ai lati dell'area in questione ed una esistente, da un Piano provinciale Cave che prevede l'escavazione di circa 6 milioni di mc, di cui la metà nell'area di servizio (!) e da un cosiddetto Polo tecnologico, con impianto di gassificazione, previsto ai margini dell'area per i servizi autostradali. Si è in parte ridotta l'area di servizio, ma rimane ancora l'area per il casello di esazione, sempre localizzato tra le discariche (in un posto infelice!) e soprattutto nella zona del bosco che viene consumato irrimediabilmente. **L'intera area boschiva può essere interamente salvata, se si considera il progetto del 1999, in quella zona!**
2. La seconda criticità esistente nel territorio comunale di Mozzate è la costruzione "dell'opera connessa", la così detta "Varesina bis" che consideriamo "una grande opera inutile". Sempre nelle vicinanze dell'area di servizio e del casello autostradale di esazione di cui sopra, sono stati progettati ben due svincoli vicini, uno a Cislago ed uno a Mozzate e diverse rotatorie, in palese contraddizione con le "Prescrizioni" e le "Raccomandazioni" approvate dal CIPE riguardanti il "consumo di suolo" e nello specifico alla

"minimizzazione del consumo di superficie forestale ed agricolo". Si chiede **di stralciare la Varesina bis** e nel contempo di coinvolgere le Province di Como e Varese alla definizione di un Piano specifico della mobilità nella zona interessata. (vedi punto n. 4)

3. Un'ultima criticità prevista dal progetto definitivo del tracciato autostradale è localizzata in una zona densamente urbanizzata a San Martino di Mozzate, alla fine della galleria che sottopassa il campo sportivo di Cislago, la SP 233 Varesina e la ferrovia Milano-Varese verso Limido. Purtroppo anche questa criticità non è stata risolta, persiste e ciò è negativo. Il tracciato prevede il transito a ridosso di un vasto quartiere abitativo esistente; inoltre in quella stessa zona il Comune di Mozzate ha previsto nel PGT una "area di trasformazione" compresa tra la linea ferroviaria e la nuova autostrada (parzialmente all'interno delle fasce di salvaguardia). Le Prescrizioni del CIPE sostengono in modo categorico di evitare a ridosso della nuova arteria, future edificazioni; chiediamo di concordare (non imporre) col Comune il divieto di edificazione e che l'area interessata diventi di compensazione ed aiuti a ridurre l'inquinamento dell'aria e del rumore per gli edifici già esistenti.
4. Pedemontana SpA si faccia promotrice con la REGIONE LOMBARDIA di chiedere alle Amministrazioni Provinciali di Como e Varese, alla luce del tracciato definitivo e delle compensazioni ambientali della nuova autostrada, di rivedere i vari PTCP delle due Province, dal punto di vista della mobilità, per renderli coerenti ed ambientalmente sostenibili con la nuova strada. Noi siamo sempre più convinti che sia indispensabile una integrazione tra la politica del territorio, le politiche dei trasporti e quindi della mobilità. E' indispensabile promuovere **la concertazione con le diverse strutture territoriali**, che mettano in luce sia i rischi che le opportunità per lo sviluppo dei territori dovuti alla nuova autostrada che crea necessariamente, in alcuni Amministratori locali, una idea "malsana" di progettare, in modo disordinato e negativo sempre nuove tangenziali, raccordi, ecc.
Nel sud della nostra provincia vi sono territori densamente urbanizzati, caratterizzati da densità urbanistiche troppo elevate, che se non bloccate e ridotte porteranno alla conurbazione di tutti i Comuni della zona, con la creazione di un "unicum" che unirà Saronno, Tradate, Appiano, Lomazzo, Mozzate e tutti i Comuni compresi.
Per troppo tempo si è pensato e ancora si pensa, di edificare strutture residenziali ed industriali/artigianali pensando ai progetti di mobilità solo successivamente, magari con improvvisate tangenziali e rotatorie. Il risultato della "filosofia" sopra considerata è quello che dopo avere "occupato" l'intero territorio del sud della Provincia, diventa difficoltoso progettare una viabilità che abbia le idonee caratteristiche salvo distruggere quelle poche aree ambientali residue e le aree agricole indispensabili per poter svolgere ancora attività produttive, come nel caso di Mozzate e Lomazzo. E' il caso della Pedemontana lombarda. Occorrerebbe sovrapporre l'insieme dei Programmi Urbani di Mobilità (PUM) dei grossi centri del sud della Provincia di Como ed anche di Varese (Appiano, Lomazzo, Mozzate, Saronno, Tradate, ecc.), finalizzati prioritariamente al miglioramento della mobilità. Occorrerebbe quindi che gli Enti da noi indicati recepiscano le considerazioni riportate e facciano superare definitivamente, concretamente e correttamente il divorzio tra urbanistica, nuova rete autostradale e mobilità locale, in quanto ci sembra l'unico modo per prevenire gli effetti dannosi e caotici di nuove dinamiche di trasformazioni territoriali.
5. Tralasciamo di approfondire le altre criticità esistenti sul territorio Mozzatese quali i Corridoi Ecologici, segnalati nel PTCP di Como e Varese, che dall'autostrada vengono cancellati irrimediabilmente. Purtroppo non conoscendo il progetto definitivo (tracciato e compensazioni) non possiamo approfondire gli argomenti; ci riserviamo di produrre nei tempi stabiliti, opportune e dettagliate Osservazioni.

Avevamo chiesto come RETE l'avvio di un confronto serio per approfondire e cercare di risolvere le criticità esistenti sull'intero tracciato e per migliorare qualitativamente il progetto. **La condivisione per "una autostrada la più bella possibile" non c'è stata anche se il confronto deve proseguire in fase di PRESENTAZIONE E ANALISI DELLE OSSERVAZIONI.**

Pur apprezzando la volontà d'ascolto di alcuni soggetti in campo (Prov. di Milano e Pedemontana), siamo ancora lontani da obiettivi "ambientalmente compatibili" soprattutto per quanto concerne le problematiche di Lomazzo e di Mozzate su cui continuiamo a chiedere una REVISIONE SOSTANZIALE della progettazione.

02/04/09

INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

