

# INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Desio, 18 NOVEMBRE 2010



Egregio Dott. Antonino BRAMBILLA  
Assessorato Pianificazione Territoriale e Parchi  
Provincia Monza e Brianza  
Via Tommaso Grossi 9  
20052 Monza

p.c.

Fondazione Lombardia per l'Ambiente  
Piazza Diaz, 7  
20123 MILANO

**In riferimento a:** V.A.S. del P.T.C.P. della Provincia di Monza e della Brianza

**Oggetto:** Documento di presentazione ed inquadramento delle richieste di "Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile"

Scrivo in nome e per conto del coordinamento regionale "Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile" che è stato creato, dal novembre 2007, per affrontare insieme al meglio, condividendo competenze e responsabilità, le conseguenze di due eventi notevoli che caratterizzeranno e influenzeranno, lo sviluppo dei territori in cui abitiamo:

- 1) I nuovi piani di governo del territorio dei Comuni e delle Province lombarde;
- 2) Il progetto esecutivo dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, che verrà realizzato dalla Società Pedemontana Lombarda. In particolare, pur mantenendo sin dalla fondazione del coordinamento una assoluta contrarietà nei riguardi dell'opera autostradale, guardiamo con interesse al progetto relativo alle compensazioni ambientali, connesse alla nuova infrastruttura, dopo aver seguito da vicino tutto l'iter che ha portato all'approvazione del progetto definitivo, anche con prescrizioni del CIPE.

Premesso questo, uno degli aspetti che più ci preoccupa e genera in noi allarmi, è il consumo di suolo nella Provincia di MB, che ha raggiunto percentuali elevatissime ed insostenibili e che la stessa Amministrazione Provinciale non ha mancato di rilevare. Questo PTCP deve essere quindi l'occasione per questa Amministrazione e per tutta la cittadinanza attiva disponibile, per passare dalle parole ai fatti nel contrasto del consumo di suolo.

Il nostro atteggiamento in questi anni è stato caratterizzato dal nostro coraggio di metterci in gioco, di cercare un rapporto continuativo con le Istituzioni (cosa che anche oggi chiediamo alla Provincia di MB), di partecipare, puntualizzando, anche sollevando delle contrarietà, ma sempre con un atteggiamento costruttivo (anche se qualche coraggioso NO a volte è necessario, soprattutto quando si stanno varcando dei limiti dai quali è difficile tornare indietro), cercando di andare al di là del problema formulando proposte e progetti nati "dal basso", dalla partecipazione della cosiddetta "cittadinanza attiva" di cui il coordinamento si considera parte integrante. Tale partecipazione, in tutti i processi che riguardano la pianificazione ed il governo del territorio, come il nuovo PTCP, è auspicata da tutte le più recenti normative anche europee in materia, a partire dalla Convenzione Europea del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000 e legge dello stato dal 2006, passando per la L.R. 12/2005, sino ad arrivare alla Direttiva Europea del 2001 che ha istituito la VAS. Non intendiamo sprecare questa opportunità di partecipazione che ci è data ed è per questo che stiamo preparando un documento unitario con alcune richieste generali e puntuali, che riguarderà i territori che abitiamo (che conosciamo molto bene e che intendiamo rendere migliori) e che contribuirà a integrare quell'insieme di conoscenze comuni, definito dalla normativa "quadro conoscitivo" condiviso da TUTTE le componenti sociali, sul quale dovrebbero basarsi tutte le politiche di governo del territorio.

# INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE



Tuttavia, preliminarmente alla stesura del documento sopra citato, intendiamo elencare quelle che riteniamo delle priorità, proprio sull'allarme lanciato anche dal Presidente della Provincia di Milano e che riguarda il consumo di suolo e la salvaguardia degli spazi liberi - agricoli e non - ancora esistenti.

Anzitutto intendiamo affermare due principi che tutti noi condividiamo:

- 1) Tutte le aree agricole attualmente esistenti, al di là della loro funzione produttiva, in un contesto attualmente altamente urbanizzato come quello della provincia di MB, si devono considerare STRATEGICHE;
- 2) Tutte le aree libere, al di là della loro definizione, quando rappresentano tasselli importanti per la realizzazione o l'ampliamento della rete ecologica sovra locale, devono essere considerate strategiche. Sono quindi da noi da considerare quali: AREE LIBERE STRATEGICHE

Ovviamente entrambe queste due tipologie di aree, strategiche solo per il fatto di essere ancora libere, quindi potenzialmente adattabili a progetti di recupero paesaggistico, devono possedere particolari caratteristiche che qui brevemente elenchiamo:

- 1) Aree agricole residuali (anche intercluse) comprensive delle aree incolte, secondo il concetto delle *green stepping stones*;
- 2) Dorsale Verde Nord;
- 3) rete ecologica P.T.R.;
- 4) R.E.R. e tutte le aree agricole ad esse contigue (*secondo il concetto della continuità degli spazi aperti*);
- 5) Parchi locali di interesse sovracomunale - PLIS (anche in via di costituzione o di ampliamento);
- 6) Aree agricole, forestali e zone umide dei parchi regionali non incluse nei parchi naturali;
- 7) Aree delle Compensazioni Ambientali di Pedemontana e loro teorica estensione come indicato dal Masterplan del DiAP Politecnico di Milano "Un parco per la città infinita";
- 8) Aree delle Mitigazioni Ambientali di Pedemontana;
- 9) Parchi urbani recintati e non recintati;
- 10) Aree agricole e seminaturali del Parco di Monza;
- 11) Biotopi, ambiti forestali, zone umide e corsi d'acqua (comprese le fasce di rispetto legge Galasso) non inclusi nei PLIS e nei parchi regionali;
- 12) Aree agricole e/o parzialmente boscate che consentono la realizzazione di corridoi ecologici di interesse locale (*da perimetrare e da puntualizzare a cura di questo PTCP*);
- 13) Aree di cava da sottoporre a recupero ambientale;
- 14) Aree agricole attualmente degradate ma di cui è possibile e opportuno un recupero.

L'altro grande e difficile tema sul quale ci siamo confrontati e che quasi collima con quello delle aree libere ed agricole, se non altro perché le aree interessate sono praticamente coincidenti, è quello riguardante Pedemontana con le sue compensazioni e le sue mitigazioni, sulle quali intendiamo fornire il nostro contributo.

Purtroppo, ed i recenti PGT di alcune amministrazioni locali stanno lì a dimostrarlo, il sedime di Pedemontana fa gola a molti, se non adeguatamente governato, farà da volano a nuove (inutili) costruzioni, soffocando definitivamente il traffico della Brianza e vanificando persino l'auspicato miglioramento della mobilità della Media Brianza con cui si giustifica la costruzione della nuova infrastruttura.

La sua cieca realizzazione, se indifferente alle sollecitazioni ed alle richieste provenienti dai territori locali, rischia di generare dei "mostri". Mi riferisco qui allo sventramento del Bosco delle Querce per aumentare il raggio di curva dell'Autostrada, già portato all'attenzione della Provincia, che si potrebbe evitare semplicemente mantenendo l'attuale raggio di curvatura tra Barlassina e Meda e con un limite alla velocità degli autoveicoli in quel tratto di Autostrada; o al proliferare incontrollato della cosiddetta viabilità accessoria il cui chilometraggio già ora supera quello di Pedemontana stessa e che invece deve essere considerata un tutt'uno con l'Autostrada con cui "fa sistema"; o ancora al tema della tratta B2, e non ci riferiamo solo alla sottovalutazione del problema della diossina, ma anche al cambiamento di progetto "in corsa" solo per mere questioni economiche e di tempi di realizzazione e per cui la Società Pedemontana ha destinato ai comuni della tratta 60 mln di euro senza indicare dei vincoli circa

# INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE



il loro utilizzo al miglioramento - vero - della vita e della salute di quei cittadini; o, infine, agli edifici di proprietà di privati cittadini che verranno abbattuti per la realizzazione di Pedemontana, che non possono, in un territorio come quello della provincia di MB già povero di spazi liberi, essere ricostruiti in aree che il progetto stesso di Pedemontana ha individuato come di compensazione ambientale "verde", o peggio, essere ricollocate all'interno di PLIS o parchi già esistenti, in entrambi i casi, territori liberi destinati a essere goduti da tutta la cittadinanza.

Se, come avevamo già chiesto anni fa, si fosse istituito da subito un piano d'area pedemontano molti di questi problemi non sussisterebbero e si sarebbero evitati i recenti scontri istituzionali fra amministrazioni provinciali e comunali, alla ricerca sciagurata di nuovi oneri di urbanizzazione.

Su questo tema, per evitare che Pedemontana diventi la nuova Milano-Bergamo - esempio ripreso anche dal Presidente della Provincia di MB - o la nuova Salerno-Reggio Calabria, con una cantierizzazione infinita (vedi sottopasso di Monza della SS 36), sarebbe necessario un piano d'area regionale che abbia un unico scopo:

**"Individuare una fascia a ridosso dell'intero SISTEMA AUTOSTRADALE PEDEMONTANO, ovvero, TRACCIATO AUTOSTRADALE + TRACCIATI DI VIABILITA' COMPLEMENTARE O LOCALE, in cui venga impedito il proliferare di nuove costruzioni, con particolare riferimento e riguardo a specifiche tipologie edilizie o ad attività, che per loro natura determinano un forte richiamo di mobilità (per esempio, elenco indicativo e non esclusivo: centri commerciali, capannoni industriali, outlet, centri direzionali, grosse lottizzazioni residenziali, ecc.). Per tale fascia da individuarsi, che dovrà ricomprendere necessariamente le tipologie di aree sopra descritte, cioè, le AREE AGRICOLE STRATEGICHE e le AREE LIBERE STRATEGICHE, che sono attualmente già interessate ed interferite dal progetto riguardante il SISTEMA AUTOSTRADALE PEDEMONTANO, si dovrà inoltre sviluppare un piano paesistico di dettaglio con efficacia vincolante sulla pianificazione locale".**

L'opera infatti servirebbe - questo è quanto affermano i suoi sostenitori - a migliorare il traffico dei cittadini lombardi amanti del trasporto su gomma. Il proliferare di nuove costruzioni (e di nuovo traffico) certamente non contribuisce a centrare l'obiettivo specialmente con l'EXPO che bussa alle porte delle migliaia di imprese esistenti all'interno della nostra provincia, che tutto desiderano, tranne avere nuovo traffico, code ed ingorghi, durante quell'evento, che ricordiamolo, dovrebbe parlare di sostenibilità. Quale miglior biglietto da visita, invece, di un territorio caratterizzato da ampie zone verdi protette, risanate, ben progettate, rinaturalizzate e collegate da una rete di piste ciclabili efficienti?

Speriamo che la Provincia di MB che, pare, ha avuto dalla Regione Lombardia l'incarico di scrivere il documento propedeutico a tale piano d'area (essendo la provincia maggiormente impattata dalla nuova infrastruttura con il 60% dell'opera sul proprio territorio), non abbia paura ed abbracci in toto questa nostra proposta.

Noi ci siamo e vi chiediamo di farci partecipare con continuità a queste scelte.

Su questi aspetti, misureremo la volontà della Provincia di MB di mettere l'ambiente e la sua tutela al centro dell'azione politica e amministrativa, con azioni concrete che tengano conto di quanto espresso e proposto dalle associazioni e dai gruppi che, da anni, operano costantemente sul territorio

Distinti saluti,  
Ph. D. Arch. Paolo Conte  
Coordinatore di INSIEME IN RETE  
PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE