



25/09/010

Resoconto Riunione con REGALIA (Direttore Tecnico PEDEMONTANA)
e con Barbara Vizzini (responsabile dei progetti di Compensazione Ambientale)
tenutasi a Milano il 24/09/010 in sede Soc. Pedemontana

Fase progettuale, bando di gara e aspetti correlati

Sono stati aperti e sono operativi diversi cantieri nella tratta A (Cassano Magnago, Turate, Lozza per la tg. di Varese) e alcuni in fase d'allestimento (Grandate per la tg. di Como, Gorla Maggiore, Fagnano, Cislago).

I lavori sono partiti ove sono necessarie opere d'ingegneria complementare per svincoli e scavalcamenti.

Per il bando di gara, chiuso il 2 agosto 2010, Pedemontana ha già elaborato un PROGETTO DEFINITIVO AGGIORNATO CON LE PRESCRIZIONI CIPE.

L'aggiornamento attuato è relativo alle sole prescrizioni che comportano una modifica di spesa. Il progetto "definitivo aggiornato", è stato approvato da CAL che **ha la "delega d'approvazione" da parte del CIPE.**

Detto progetto **NON E' PUBBLICO e pertanto nulla di dettagliato c'è stato riferito**, all'infuori di due cose: c'è stata una modifica sullo svincolo di Vimercate (dovrebbe avere una rampa in meno) e sul Bosco delle Querce **si continua a parlare di sbancamento.**

Qui, infatti, la prescrizione CIPE sullo spostamento della rotatoria è stata interpretata diversamente da come noi la intendevamo.

In ogni caso, la Soc. Pedemontana dichiara d'aver adempiuto regolarmente l'iter e che la RISERVATEZZA e NON ACCESSIBILITA' alla documentazione è necessaria per NON TURBARE LA GARA D'APPALTO.

Al proposito hanno spostato anche le audizioni che erano previste in Prov. di MB, proprio perché pubbliche. Le stesse slitteranno a dicembre 010/gennaio 011 cioè a giochi fatti.

Su questo aspetto, i nostri dubbi sono molteplici.

CAL è veramente struttura "**super partes**" tale da essere affidabile per garantirci che l'elaborato progettuale comprende TUTTE le prescrizioni CIPE nella loro CORRETTA interpretazione?

Dov'è finito il percorso di "trasparenza e concertazione con il territorio" tanto sbandierato dalla Soc. Pedemontana?

Come possiamo controllare l'applicazione effettiva delle prescrizioni CIPE sulle note criticità o perlomeno attivarci per tempo sulle storture, qualora ve ne siano?

Questa MANCANZA di TRASPARENZA su di UN PROGETTO PUBBLICO è per noi, una scelta grave, che impedisce, di fatto, il proseguo del controllo democratico dal basso su questa infrastruttura, che continuiamo a giudicare inutile per la risoluzione dei problemi di viabilità e vivibilità ambientale.

La gara d'aggiudicazione è per le tratte B1, B2, C, D + Varesina bis + Greenway.

Fuori appalto sono le AREE di SERVIZIO, le COMPENSAZIONI AMBIENTALI, il SISTEMA D'ESAZIONE.

Nel progetto "definitivo aggiornato" elaborato dalla Soc. Pedemontana, il passaggio nella Moronera è stato implementato "in sopraelevata". Tuttavia, questa parte progettuale, E' IN SOSPENSIVA perché qui, e pare solo qui, dovrà pronunciarsi il Ministero per l'Ambiente che deve o no autorizzarla.

Su DESIO, il progetto di CENTRO DIREZIONALE dell'opera autostradale è stato rivisto, ed è anch'esso in gara. Pedemontana dichiara che lo stesso DEVE ESSERE NEL PERIMETRO AUTOSTRADALE ed è così probabile l'esclusione dell'ipotizzato spostamento al palazzo nell'ex area Autobianchi.

Sulla "tangenzialina delle Groane", il progetto rimane identico a quello del definitivo, poiché non ci sono accordi tra i Comuni.

Gruppo
Amici
del
Rugareto



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Sulla trasformazione delle vasche di laminazione, in vasche di fitodepurazione, come indicato dal CIPE, la società ha valutato caso per caso, perché non sempre è stata possibile la trasformazione. Non si conoscono le scelte intraprese perché il progetto, come già scritto, non è pubblico.

Su come spendere sul territorio, come indicato dal CIPE, i 50 milioni di euro risparmiati dalla Società sulla tratta B2, i comuni interessati non hanno ancora trovato un accordo avendo ognuno un'idea differente. Il ruolo della provincia di MB, in questo caso, diventa fondamentale, poiché dovrà garantire, in un'ottica e visione realmente sovra locale, che tali finanziamenti vadano a finanziare progetti utili al miglioramento della mobilità e della salute dei cittadini, e non a progetti inutili e di bandiera.

Compensazioni Ambientali e Greenway

Sulle COMPENSAZIONI AMBIENTALI c'è più "elasticità" (non nei ns. confronti, bensì dei Comuni). Pedemontana sta, infatti, verificando se ci sono Comuni che possono direttamente realizzare le opere compensative. Ad essi, la società conferirà le risorse necessarie vincolandole al progetto (esiste però il problema del famoso Patto di stabilità, e tali risorse non costituiranno una deroga a tale patto). Tale metodologia è già operativa invece per le cosiddette misure compensative (ovvero opere di compensazioni ricadenti all'interno di parchi). Siamo certi che il patto di stabilità non blocchi la realizzazione di tali opere? Sarà di nuovo CAL a valutare la credibilità dell'ente che si propone per realizzare l'opera e a controllare che i lavori vengano effettivamente eseguiti.

Sono in calendario tavoli di verifica con le Amministrazioni comunali su eventuali AGGIUSTAMENTI da concordare sui progetti compensativi. Questi incontri non saranno pubblici.

Anche su quest'aspetto rischiamo di non poter esercitare un controllo. Solo i buoni rapporti costruiti localmente con le Giunte o qualche delibera pubblica potranno tenerci aggiornati sull'evolversi delle decisioni prese.

La proprietà, la gestione e la manutenzione delle Compensazioni SARA' DEI COMUNI. Ci chiediamo dove i Comuni reperiranno i fondi per il mantenimento delle compensazioni. Riteniamo doveroso che, dagli introiti dell'autostrada, venga dedicato alla manutenzione delle opere di compensazione, almeno il 3%, che è la stessa percentuale che la società ha investito per la loro futura realizzazione. Lo stesso può dirsi per gli extraguadagni, dato l'alto impatto dell'opera, questi dovranno ricadere sul miglioramento della vivibilità ambientale dei territori impattati.

La Provincia di MB, che essendo un nuovo ente non ha vincoli di bilancio, sta operando per gestire o coordinare una Società di scopo per la GREENWAY.

Il progetto esecutivo delle Compensazioni sarà poi appaiato all'esecutivo dell'opera autostradale entro la data (presunta) di luglio 2011.

Ricorsi Vari

Sono seguiti da un loro avvocato (De Giorgi). Pedemontana non pare particolarmente preoccupata dei ricorsi. Entro il mese presenterà le sue "memorie" al TAR e, valuta di poter risolvere i problemi con compensazioni economiche qualora il TAR accolga le istanze dei ricorrenti.

Dopo alcune nostre reiterate richieste, Regalia s'è dichiarato disponibile ad un prossimo incontro "tra 15 giorni" dove potrà mostrarci il preview del progetto. Auspichiamo che tale impegno venga mantenuto, considerata la delicata fase in cui ci troviamo.

INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE