



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

4 FEBBRAIO 2009: AUDIZIONE PRESSO LA V COMMISSIONE TERRITORIO DELLA REGIONE LOMBARDIA

Il coordinamento "Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile" nasce il 27 novembre 2007 come raggruppamento di associazioni, gruppi e liste civiche del nord milanese, allo scopo di mettere in comune idee, competenze e proposte per contribuire alla elaborazione di una pianificazione urbanistica attenta all'ambiente e ad un miglioramento della qualità della vita. Questo coordinamento è attualmente formato dai seguenti gruppi:

- Alternativa Verde per Desio – Desio;
- AMICI del RUGARETO – Cislago-Gorla;
- Associazione ecologica "la puska" – Onlus – Lentate sul Seveso
- Associazione Econazionalista Domà Nunch – Uboldo-Barlassina;
- Associazione "Immagina Lomazzo" – Lomazzo;
- Associazione per i Parchi del Vimercatese;
- Associazione Pro Loco "Pro Meda" – Meda;
- Associazione Torrette Bini Dosso Boscone per l'ampliamento del Parco Brianza Centrale – Macherio;
- CIPTA- Onlus – Gorla Minore-Marnate;
- Circolo Legambiente "Laura Conti" – Seveso;
- Circolo Legambiente "Roberto Giussani" – Desio;
- Comitato Mozzatese Salute ed Ambiente – Mozzate;
- ECO 90 – Uboldo;
- Legambiente Cassano Magnago – Cassano Magnago;
- Legambiente Seregno ONLUS – Seregno;
- Legambiente Tradate – Tradate;
- Lista Civica Verdi – Arcore;
- Lista Civica Sinistra e Ambiente – Meda;
- WWF Gruppo di Seregno;
- WWF Sezione Groane;

Tale coordinamento ha redatto un documento programmatico comune che contiene delle proposte concrete per tutti i territori comunali dei gruppi aderenti, oltre ad una condivisa dichiarazione d'intenti a carattere generale sulla pianificazione del territorio, che il coordinamento intende sottoporre a tutte le amministrazioni pubbliche interessate.

Il nostro coordinamento nasce per vigilare e rispondere alle sfide territoriali che stanno attualmente caratterizzando l'area del nord milanese: la redazione del progetto definitivo-esecutivo dell'autostrada Pedemontana e delle compensazioni ambientali connesse e la realizzazione dei nuovi piani di governo del territorio dei comuni lombardi.



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Sin dall'atto di fondazione, abbiamo cercato di allargare il consenso, raggruppando quante più associazioni possibili, che condividessero gli obiettivi nel documento programmatico stilato.

Tale documento, che lasciamo agli atti, raccoglie il lavoro svolto da tutte le associazioni aderenti in merito alle problematiche territoriali connesse alla realizzazione di autostrada Pedemontana ed alla progettazione dei nuovi P.G.T.. Questo è un lavoro capillare che ha la presunzione di mettere in rete, in comunicazione fra loro, queste analisi al fine di sintetizzarle in una visione comune sovralocale, ma con tutti i vantaggi di una profonda conoscenza del territorio, derivata dalla passione con cui i gruppi da anni cercano di promuovere azioni positive di salvaguardia ambientale e culturale nei propri territori di riferimento.

Negli ultimi decenni, ed 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 e sulla salute dei cittadini. 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. Questo nuovo strumento, dal nostro punto di vista, se impostato con lungimiranza e costruito 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 la riduzione del consumo di suolo, sulle quali fondare una nuova qualità dell'abitare, dove le aree verdi, agricole ed a standard, da semplici indici urbanistici, diventino aree chiave, veramente fruibili da tutti i cittadini, sulle quali realizzare interventi di compensazione ambientale integrati fra loro (oasi, corridoi ecologici e parchi urbani ed intercomunali) 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. Un esempio è stata l'istituzione in Comune di Seregno nel 2001 del PLIS "Brianza Centrale", parco in posizione baricentrica rispetto ad alcuni grandi parchi di interesse regionale – Groane, Alta Valle del Lambro, Brughiera Briantea – che, 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 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 contermini, tematiche che travalicano i confini dei singoli comuni come i corridoi ecologici o l'impatto dell'autostrada "PEDEMONTANA", progetti che se affrontati con lungimiranza di vedute, possono evitare alla Brianza di diventare una megalopoli insalubre, sempre più invivibile e sepolta sotto un fiume di cemento.

Alla base del nostro operato c'è stato il confronto di idee, anche spigoloso, duro a volte, ma onesto ed aperto. Sin da subito, infatti, siamo stati disponibili al dialogo con tutte le associazioni, liste civiche e partiti politici che volessero confrontarsi con noi su questi temi; parallelamente, fra maggio e giugno 2008, abbiamo richiesto di incontrare, per portare queste nostre idee; Autostrada





INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

infrastrutture come ad esempio IL TRASPORTO SU FERRO (Pedemontana ferroviaria) E L'INTERSCAMBIO FERRO-GOMMA che permettano di mantenere stili di vita dignitosi in situazioni critiche; occorrerebbe impegnarsi a migliorare il trasporto pubblico rendendo meno appetibile la macchina privata, realizzare sistemi accessori di viabilità lenta (piste ciclabili);

- 10) Che il modello del progetto delle compensazioni proposto da Pedemontana diventi una prassi per tutte le nuove infrastrutture. Chiediamo quindi che il tetto minimo percentuale dell'importo totale dell'opera da realizzare, da destinare alle compensazioni ambientali, passi dall'attuale 1% al 5%, esplicitando che le opere di compensazione ambientale da realizzare siano solamente "vere" opere ecologiche legate all'ambiente e non ad altro;
- 11) Rimanendo all'interno del tracciato dell'infrastruttura, la regione si attivi affinché vengano corretti diversi punti critici, che il coordinamento ha individuato (e che si trovano descritti dettagliatamente nel documento programmatico che lasciamo agli atti) e sui quali chiede la modifica. I punti maggiormente critici vengono di seguito elencati:
- abbattimento dei boschi di Bernate;
 - attraversamento delle colline di Arcore;
 - abbattimento del bosco della Moronera a causa della realizzazione dello svincolo con la A9;
 - nuova stazione di servizio di Mozzate;
 - attraversamento delle zone A e B della diossina e impatto ambientale della tratta B2 sulle zone più densamente popolate;
 - abbattimento del bosco dell'Itala;
 - abbattimento del bosco del Rugareto;

ELENCO ALLEGATI:

- Documento programmatico;
- Comunicati stampa.