

INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE



Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile (www.alternativaverde.it/rete) – associazione che raduna le sedi delle voci lombarde più autorevoli nel campo della salvaguardia ambientale (WWF e Legambiente solo per citarne due) – dal 2007 affronta il tema **Autostrada Pedemontana Lombarda**.

Lo fa senza spirito di polemica, chiaramente inutile a fronte della decisione, discutibile ma oramai presa da tempo ed evidentemente irrevocabile, di costruire la cosiddetta Pedemontana, e con un duplice scopo.

Da una parte **coinvolgere** ai massimi gradi **i cittadini** dei comuni che verranno attraversati o comunque toccati dal tracciato della nuova autostrada, affinché siano correttamente informati di quanto accade e siano stimolati nella riflessione su quanto è – e deve essere – in nostro potere fare per limitare i danni ambientali che inevitabilmente ci saranno. Dall'altra, **chiedere con determinazione** alla **autorità** un impegno a prendersi cura del territorio che per mandato dei cittadini governano, e con esso prendersi cura dei cittadini che lo abitano.

In quest'ottica parlare di **compensazione ambientale** diventa indispensabile, perché ci pare l'unico mezzo per rispondere in maniera adeguata a una perdita dei cittadini: la perdita di quei terreni non ancora urbanizzati che purtroppo coincidono in molti punti con il tracciato della Pedemontana.

Una corretta compensazione ambientale è però possibile se **tutti** – società, comuni di costruzioni, cittadini – si spenderanno con onestà e rigore: le prime nella **realizzazione del progetto di compensazione ambientale** (greenway+29 progetti locali+16 misure compensative) senza pregiudizi e con la disponibilità ad accogliere i suggerimenti di chi – nei comuni che l'autostrada toccherà – vive e lavora. I **secondi** nel non trasformare il progetto di compensazione in una **richiesta incontrollata** e incontrollabile di denaro. I **terzi** nel superare gli individualismi per difendere un interesse e un bisogno comuni e sempre più importanti: la **qualità di vita** passa anche attraverso la disponibilità di **spazi verdi**.

In tutto questo è dovere delle associazioni ambientaliste – ma anche dei singoli cittadini, come non ci stanchiamo di ripetere – esercitare un controllo costruttivo ma rigoroso, affinché sia chiaro che **la compensazione ambientale è un diritto** a cui non è né deve essere possibile rinunciare.

Un buon piano di compensazione ambientale Pedemontana può essere realizzato attraverso:

1. una **reale collaborazione sovra comunale** (regioni e province) per realizzare la rete ecologica regionale e provinciale (fino ad ora rimasta "su carta"): tutte le aree destinate a compensazione ambientale, infatti, si trovano all'interno delle aree che regione e province destinano a rete ecologica.
2. una **realizzazione contestuale di compensazioni ambientali e Pedemontana**, possibile solo se gli attori restano gli stessi: Pedemontana S.p.A. deve cioè occuparsi anche di greenway e dei 29 progetti locali, mentre le amministrazioni che si occupano di territori già tutelati (parchi regionali ecc.) devono poter realizzare le 16 misure compensative.
3. una **gestione unitaria e coerente** del progetto delle compensazioni ambientali **sul lungo periodo**, possibile solo attraverso una società di scopo formata da regione, province, enti parco ed associazioni: solo così il progetto avrà vita lunga e un monitoraggio efficace e garantito.

INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE



4. **uno sforzo comune** (fra Pedemontana SpA e quei Comuni che hanno espresso criticità rispetto al progetto) per **ridurre** realmente **l'impatto ambientale** dell'opera: mitigandone l'impatto e la percezione e riducendo i carichi di traffico forzato inevitabilmente indotti all'interno dei comuni attraversati.
5. **l'attenzione** di Pedemontana SpA **ad evitare** un ulteriore **incremento** della produzione di **CO2**, possibile se Pedemontana SpA aderirà al progetto **Azzera CO2**: si piantano nuovi alberi per compensare la CO2 prodotta, se possibile si usano pannelli fotovoltaici invece di energia elettrica, si usano automobili alimentate a GPL o Metano per spostarsi all'interno dei cantieri.
6. **una ricostruzione tempestiva** delle **aree boschive intaccate** dal tracciato dell'autostrada o anche "semplicemente" dalle postazioni temporanee in fase di costruzione: tanto di distrugge, altrettanto si deve ricostruire.

Queste sono le nostre posizioni che in maniera più articolata abbiamo sinora espresso, sotto forma di osservazioni al progetto definitivo attualmente in fase di approvazione, tanto a Regione Lombardia, quanto a Pedemontana SpA ed al C.I.P.E., comitato che nei prossimi mesi sarà chiamato ad esprimersi in via definitiva sul progetto di tale infrastruttura.

IN PARTICOLARE SU DESIO ALTERNATIVA VERDE PER DESIO HA CHIESTO (<http://www.alternativaverde.it/rete/desio/desio5.html>):

Quale contributo ed integrazione del progetto del tracciato autostradale si richiede:

1. La riduzione della superficie territoriale attualmente destinata alla stazione di servizio progettata a nord del territorio comunale, dato il già forte consumo di suolo agricolo

Quale contributo ed integrazione dei progetti delle mitigazioni ambientali si fanno presenti le seguenti possibili interferenze con il Piano di Governo del Territorio approvato il 22/04/2009:

2. Il Documento di Piano del P.G.T. del comune di Desio riporta nel consolidato due comparti non attuati, a caratterizzazione commerciale/terziaria e produttiva, che risultano localizzati in coincidenza con le rampe dello svincolo progettato tra l'autostrada Pedemontana e la SS 36 (allegato 1). Detta indicazione contrasta con quanto prescritto nella deliberazione CIPE n. 77 del 29/03/06, in merito agli svincoli ed alle bretelle di collegamento. Si richiede, essendo esse aree intercluse, l'acquisizione delle stesse e la loro messa a destinazione quali aree a mitigazione ambientale (allegato 2), così come prescritto dal CIPE. La stessa incongruenza è stata rilevata anche dalla Provincia di Milano, di cui si allega (allegato 3) il parere di compatibilità del PGT comunale con il proprio PTCP.

Quale contributo ed integrazione del progetto di Compensazione ambientale n°23 si fanno presenti le seguenti possibili migliori:

3. A completamento delle aree destinate a compensazione già individuate dal progetto e poste a sud della stazione di servizio, si propone l'ampliamento

INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE



dell'intervento compensativo previsto in quella porzione di territorio, tramite l'acquisizione e la messa a destinazione quale compensazione ambientale, delle aree poste a sud di quelle suddette, come indicate nell'allegato 4. Tali aree, infatti, sono individuate dal PGT comunale vigente, come "ambiti agricoli", "servizi comunali" e "aree da tutelare", indicazioni che paiono compatibili con la compensazione ambientale già prevista (allegato 5)

Quale contributo ed integrazione del progetto di Compensazione ambientale n°23 si fanno presenti le seguenti possibili interferenze con il Piano di Governo del Territorio approvato il 22/04/2009:

4. Si segnala che la "greenway", così come delineata dal progetto delle compensazioni ambientali (allegato 6), attraverserà diversi nuovi comparti ad espansione edilizia previsti dal nuovo PGT (allegato 7) dove, nonostante lo strumento di pianificazione vigente, individui il tracciato della "greenway", di fatto prevede che le zone di espansione arrivino a ridosso della stessa. In particolare, l'ambito di trasformazione n. 1 del PGT di Desio, contrasta anche con quanto prescritto nella deliberazione CIPE n. 77 del 29/03/06. Chiediamo quindi che vengano acquisite, lungo entrambi i lati di essa, delle aree libere a scopo protettivo, evitando così il totale conurbamento della "greenway" all'interno dell'edificato del comune di Desio.

20 luglio 2009