



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

INFORMATIVA sull'INCONTRO con la Soc. PEDEMONTANA del 10/02/10

In data 10/02/10, **INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE**, nelle figure di Daniele Cassanmagnago, Alberto Colombo, Gianni Del Pero, Gianni Casiraghi, Iolanda Negri, Damiano Di Simine, s'è incontrata con la Soc. Pedemontana, rappresentata dal **Direttore Tecnico Umberto Regalia**. Qui di seguito proponiamo un breve e sintetico resoconto per punti dell'incontro stesso.

PIANO FINANZIARIO

CAL ha attivato un finanziamento privato per 3,2 MLD. C'è inoltre un interessamento di aziende banca e privati a rilevare una quota di capitale sociale.

ESPROPRI

La Soc. Pedemontana **ha ricevuto la delega agli espropri SU TUTTA LA TRATTA**. Si partirà con gli ambiti dove il progetto definitivo è stato approvato anche dal CIPE. Posticipo laddove il progetto deve essere pesantemente rivisto – es Meda/Seveso svincolo. La Soc. Pedemontana sarà quindi il soggetto con cui tutti gli espropriati tratteranno. Gli espropri, e le cessioni bonarie, sono già iniziati da Ovest (Cassano Magnago e limitrofi) e Nord (tang. VA) .

TEMPISTICHE PROGETTUALI

In questo periodo partono i cantieri di Turate, Solbiate e Grandate per la tang. Co-Va.

Entro **metà aprile**, Pedemontana deve **ADEGUARE il progetto alle prescrizioni del CIPE**, in particolare per quanto riguarda lo svincolo di Meda e le opere di Cornate d'Adda e di Biassono, e progettare l'alternativa "alta" sulla Moronera.

Il PROGETTO ESECUTIVO che terrà conto del recepimento di tutte le prescrizioni CIPE, **sarà poi CERTIFICATO da CAL**. Non vi sarà alcun controllo da altri enti rispetto all'adeguamento alle prescrizioni, ad accezione del Ministero dell'Ambiente per quanto riguarda l'opzione alta su Moronera.

PEDAGGIO

E' stata confermata la volontà di far pagare il pedaggio così come inizialmente previsto. A nulla sono servite le proteste, alcune più o meno di convenienza, per evitarlo.

Le tariffe dichiarate sono: **12 centesimi/km per i veicoli leggeri, 19 centesimi/km per i veicoli pesanti**.

COMPENSAZIONI AMBIENTALI

Il numero totale dei progetti di compensazione ambientale è di 47. Quelli locali, al netto degli accorpamenti e delle misure compensative (una decina tra interventi e risorse direttamente attribuite a comuni e parchi che fanno da loro) **sono 23**.

Mentre le mitigazioni e la Greenway saranno realizzate con un macroappalto INSIEME all'autostrada, per le compensazioni l'appalto sarà SEPARATO. Verrà DATA PRIORITA' (per opportunità esecutiva) a quelle lontano dal percorso e dai cantieri.

Per la tratta A partiranno già nel 2010, per il resto, dal 2011 contestualmente ai relativi cantieri salvo che i COMUNI non si facciano carico della realizzazione diretta e immediata delle Compensazioni. In questo caso, le compensazioni potranno partire anche prima di tali date.

Confermata la richiesta della Prov. di MB di essere supervisore delle stesse per il territorio di competenza.

CRITICITA'

Per la tratta B2: a Meda/Seveso, per Pedemontana, **un passaggio, anche se LIMITATO, nel Bosco delle Querce (zona A/B inquinata da DIOSSINA) sarà difficilmente evitabile**. Insieme in Rete ritiene questa una partita ancora aperta su cui ci s'impegnerà.

Confermata la necessità (conseguente alle prescrizioni CIPE) dello spostamento FUORI del Bosco delle Querce, verso Meda Sud) dello svincolo, con sua probabile riduzione, e delle altre opere accessorie.

Sicuramente ancora da giocare la partita sulla redistribuzione dei famosi 60 milioni di risparmio, **DEMANDATA ad UN ACCORDO TRA I COMUNI della Tratta B2** (Bovisio Masciago escluso). La decisione sul loro utilizzo DOVRA' scaturire proprio dall'accordo tra le Amministrazioni locali.



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

A questo proposito, è utile che la RETE formuli una proposta da sottoporre a questi Comuni AFFINCHE' UNA PARTE SIA STANZIATA PER RAFFORZARE LE COMPENSAZIONI AMBIENTALI. Diversamente, si corre il rischio che tutto finisca sul progetto di "ribassamento/interramento" FNM e sul polo d'interscambio gomma/ferrovia concordato tra Meda e Seveso. Comunque anche se tutti i 60 milioni dovessero finire sull'abbassamento del piano del ferro (ammesso che Barlassina, Cesano, e Lentate lo consentano, visto che dovranno far valere i loro interessi) la cifra non sarebbe comunque sufficiente a coprire neanche un terzo dei costi necessari.

Su Desio ci sarà una riduzione di un parcheggio; rimane inalterato con il suo impatto, il monumentale svincolo. Altra richiesta aggiuntiva è quella del Comune di Cesano per un polo d'interscambio locale vicino alla stazione FNM.

Il PIANO SOVRACCOMUNALE DEL TRAFFICO per i comuni della tratta B2 è in fase di stesura finale. Sarà consegnato alla Prov. di MB e poi ai Comuni interessati a fine febbraio.

I futuri cantieri, dovendo STARE FUORI dal Bosco delle Querce saranno localizzati a Seveso a sud di Via Vignazzola e nella zona ora deposito gru a Barlassina. Quest'ultima, diverrà poi, a cantiere smantellato, sede di COMPENSAZIONE AMBIENTALE.

Bosco della Moronera: altra criticità dove la RETE potrebbe giocare un ruolo. C'è ancora TOTALE incertezza sul come fare lo svincolo. Pedemontana **preparerà ANCHE il progetto in SOPRAELEVATA**. Qualcuno (probabilmente CAL con il parere del Ministero dell'Ambiente) dovrà decidere quale dei 2 progetti (trincea o sopraelevata) impatta meno come da raccomandazioni del CIPE che chiede di valutare l'alternativa. Il ruolo del Comune non sembra avere tanto peso ma vale la pena di FARCI SENTIRE in modo FORTE e CHIARO considerando il dato che la trincea/interrato ha un impatto 3 volte maggiore rispetto al sopraelevato per consumo di territorio e bosco.

Mozzate e Bernate: su Mozzate, solo conferma della diminuzione del 30% dell'area di servizio, così come da progetto definitivo. Nessuna osservazione CIPE su Mozzate e colline di Bernate per cui, tutto come nel progetto definitivo.

In coda, **sulla PEDEMONTANA BIS:** il piano finanziario richiede un FORTE INVESTIMENTO PUBBLICO, attualmente PER FORTUNA, inesistente. NON C'E' CONDIVISIONE con i Comuni, quindi, probabilmente al momento non se ne farà nulla. Per la RETE, è meglio PREVENIRE che CURARE. Quindi è corretto e opportuno **denunciare pubblicamente ed informare il più possibile sui DANNI AMBIENTALI che l'opera provocherebbe** nella fascia boschiva e naturale della Brughiera e del Comasco. Da parte nostra, ci opporremo al progetto, considerando altresì che c'è una richiesta dal basso, **d'istituire un Parco Regionale** che comprende anche quelle aree che verrebbero devastate dall'opera.

FUTURI APPUNTAMENTI di CONFRONTO

Ci siamo lasciati con la volontà espressa da Regalia di continuare a interloquire. Abbiamo proposto e ha accettato un incontro a **FINE MARZO quando il PROGETTO ESECUTIVO sarà delineato, perlomeno sulle prescrizioni CIPE più importanti (Moronera e Bosco delle Querce)**. Lì potremo, su alcune prescrizioni non troppo chiare, capire se l'adeguamento è consono, oppure dire la nostra in merito.

VALUTAZIONI

L'incontro è stato evidentemente sostanzialmente informativo. Pur tuttavia, da quel che ci è stato esposto, emergono alcune punti ove la RETE tenderà di avere voce in capitolo.

- **Bosco delle Querce:** una buona pressione con iniziative locali mirate e allargate ad altri soggetti sono necessarie per cercare di evitare lo sbancamento dello stesso e il pericolo sanitario (DIOSSINA) che comporta.
- **Affidamento dei 60 milioni ai Comuni della tratta B2:** la RETE deve/dovrà STRINGERE I RAPPORTI con le Amministrazioni per IMPEGNARLE a deviare RISORSE AGGIUNTIVE sulle COMPENSAZIONI.
- **Piano Sovraccomunale del traffico:** opportuno averne copia ed esaminarlo per verificare la bontà o meno delle opere accessorie chieste dai Comuni e controllare l'uso che ne faranno nell'implementazione nei PGT.
- **Bosco della Moronera:** anche qui, val la pena di mettere in campo un evento e pressioni per far pronunciare chi di dovere per una soluzione che, purtroppo, può essere solo del meno peggio.

INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE