Di Simine (Legambiente Lombardia): Pedemontana, aumentano le incertezze

Martedì, 18 Giugno 2013 09:35
Di Pino Timpani

Sarà l'eccessiva ambizione il fattore che porterà al fallimento della Pedemontana e probabilmente anche alla sua mancata conclusione

Il

tema Pedemontana è tornato alla ribalta sia per la difficoltà di individuare finanziatori, sia per la crescente avversità da parte dei movimenti ambientalisti brianzoli: in questi giorni si svolge una kermesse *a Desio organizzata dal* Comitato Beni Comuni delle Brianza. Negli ultimi mesi l'Amministrazione Maroni ha più volte corretto i tempi di realizzazione dei lavori: l'opera che avrebbe dovuto realizzarsi in tempo per l'Expo 2015, procede lentamente ed è stata suddivisa in più lotti di canterizzazione, di cui per la maggior parte la realizzazione è ipotizzata oltre il 2017.

Lo scenario peggiore immaginato qualche anno fa dalle associazioni ambientaliste sembra dunque divenire realtà. Ora le preoccupazioni stanno allarmando anche le amministrazioni locali a cui peraltro erano state promesse numerose opere connesse in cambio della loro adesione al progetto infrastrutturale: la "meridionalizzazione" di un'opera così complessa per la Brianza porta con se, oltre all'allungamento indefinito dei tempi, un enorme e inutile dispendio di denaro e con questo incertezza per la realizzazione di quelle opere davvero utili (non molte) di cui i comuni e il sistema produttivo avrebbero urgente bisogno. Di questo abbiamo chiesto al Presidente di Legambiente Lombardia.

Phoca PDF

Martedì, 18 Giugno 2013 09:35
Di Pino Timpani

Damiano Di Simine

Damiano, ti stai interessando delle problematiche legate alla Pedemontana da diversi anni, in particolare sugli impatti ambientali della tratta B2, la tratta con maggiori criticità del tracciato per via della presenza di diossina nel sottosuolo. Ci puoi spiegare la pericolosità degli sbancamenti in progetto?

> la diossina dell'ICMESA non è affatto scomparsa, ma si trova ancora negli strati superficiali dei terreni delle zone ex B ed R (la zona A, attuale bosco delle Querce, fu invece bonificata)

La pericolosità è legata alla brutta notizia, ormai confermata da più fonti scientifici, che la diossina dell'ICMESA non è affatto scomparsa, ma si trova ancora negli strati superficiali dei terreni delle zone ex B ed R (la zona A, attuale Bosco delle Querce, fu invece bonificata). Certo,

Phoca PDF

non gira più libera nell'aria, e quindi non è il caso di allarmarsi per le nostre attività quotidiane: il contatto con significative quantità di sostanza tossica è estremamente improbabile. A meno che un gigantesco cantiere, come quello di Pedemontana, non si metta a rimescolare terreni e a disperdere in atmosfera la diossina dei suoli. La pericolosità è in primo luogo per i lavoratori di quei cantieri, ma anche per i residenti nelle immediate adiacenze dei movimenti di terra: davvero non è il caso di sottovalutarla.

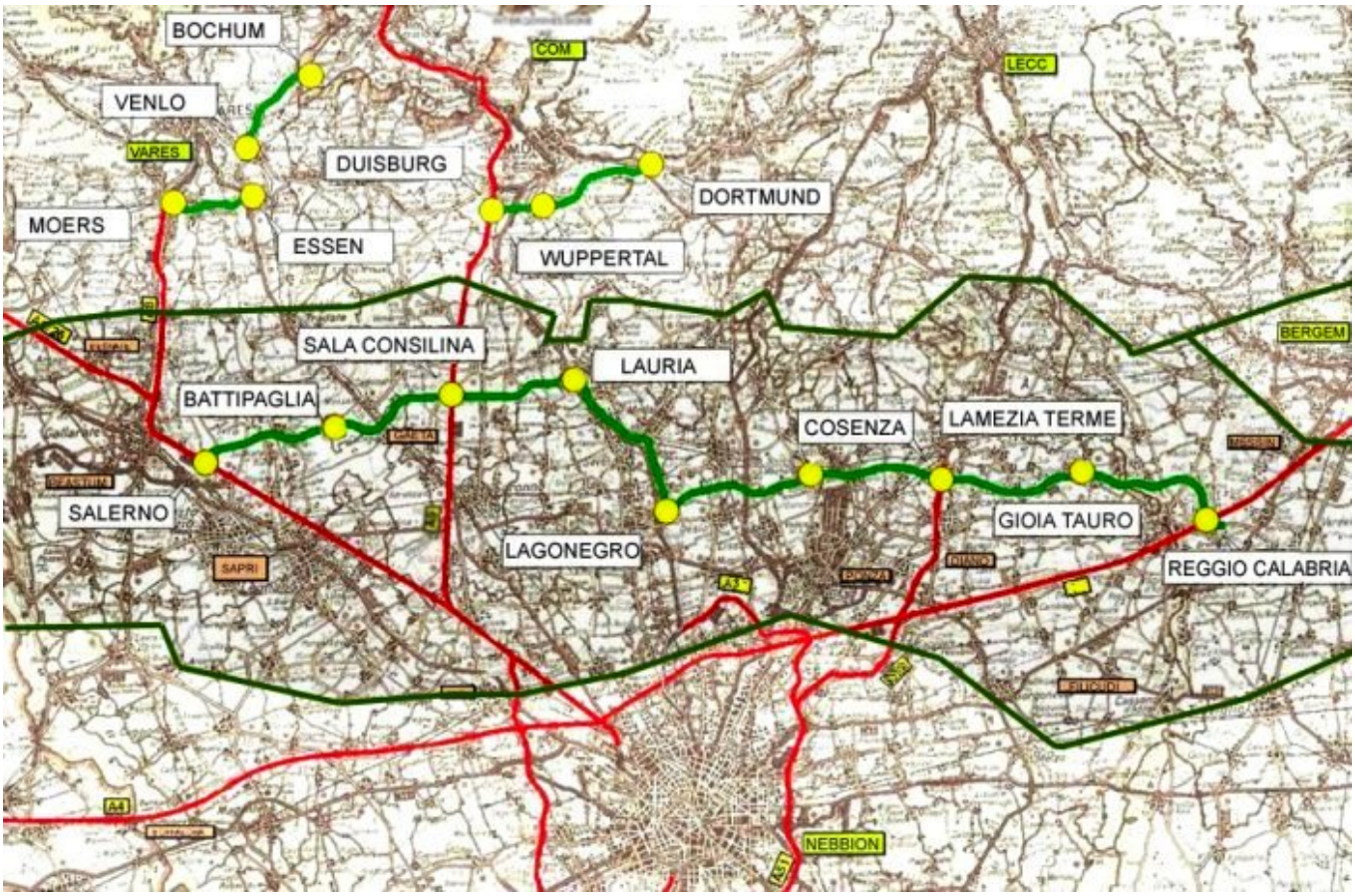
La Svizzera terminerà nel 2017 il traforo del San Gottardo, un opera pensata per spostare il traffico merci proveniente dal nord Europa sul ferro. Nonostante la Regione Lombardia abbia firmato il Protocollo del Ferro ancora non è stata realizzata nessuna infrastruttura ferroviaria. Cosa succederà, il traffico merci sarà inevitabilmente riversato su gomma? La Pedemontana serve a questo? E' in grado di assorbirne l'impatto?

> Pedemontana non svolgerà alcuna funzione di alleggerimento...gli autotrasportatori di certo non saranno disposti a pagare il pedaggio dell'autostrada più costosa d'Italia e cercheranno tutti gli itinerari che permettano loro di escludere il transito sulla Pedemontana.

Da molti anni sappiamo che la Svizzera si avvia ad aprire la più imponente porta per l'accesso delle merci nel bacino del Mediterraneo: parliamo di decine di milioni di tonnellate di merci che sceglieranno la via del nuovo tunnel (il tunnel più lungo mai realizzato al mondo) per arrivare, via treno, fino ai confini italiani: in teoria si tratta di una enorme opportunità per l'economia lombarda, in pratica invece non abbiamo fatto niente, in questi anni, per prepararci a questa importante scadenza. Anzi, il traffico ferroviario delle merci da noi ha perso moltissimi clienti, ed ormai è al minimo storico, perché l'Italia non si è dotata delle infrastrutture necessarie al suo funzionamento (scali, terminal intermodali, servizi logistici, linee ferroviarie specializzate per il trasporto merci). Questo significa che le merci verranno sbarcate dai treni e caricate su milioni di TIR che attraverseranno la Brianza e il Varesotto, magari per raggiungere il centro e sud Italia. La Pedemontana non svolgerà alcuna funzione di alleggerimento, sia perché non è stata progettata in rapporto a questa necessità sia, soprattutto, perché gli autotrasportatori di certo non saranno disposti a pagare il pedaggio dell'autostrada più costosa d'Italia, e cercheranno tutti gli itinerari che permettano loro di escludere il transito sulla Pedemontana.

Phoca PDF

Martedì, 18 Giugno 2013 09:35
Di Pino Timpani



Incubo in Brianza

La Pedemontana è stata presentata opera utile alla decongestione del traffico intorno a Milano. Abbiamo visto in un servizio realizzato dalla nostra rivista che invece l'infrastruttura è stata concepita circa 40 anni fa per altri motivi per poi essere spostata di tracciato e di finalità più volte. E' davvero utile al decongestionamento o si presta ad essere un pezzo di un ulteriore anello di tangenziale milanese?

La Brianza, duole riconoscerlo, ha bisogno di un attraversamento stradale est ovest. Il problema è che si è voluto fare un'opera eccessiva, e questa grandiosità (con i suoi costi e i suoi impatti) produrrà costi molto superiori ai suoi benefici. Ci sarebbe stato bisogno di un asse stradale interno alla Brianza, per il traffico con origine o destinazione nei nostri paesi e nelle nostre

Phoca PDF

fabbriche, invece si è voluta fare un enorme by-pass tra Malpensa e l'autostrada Milano - Venezia: nella migliore delle ipotesi questa strada porterà in Brianza traffico in più, non diretto alla Brianza ma di semplice attraversamento. Nella peggiore, ma ahi noi più realistica, porterà pochissimo traffico perché il suo pedaggio sarà troppo elevato (dovendo coprire i costi di un'opera di 5 miliardi) per poter essere considerato fruibile alla maggioranza dei viaggiatori e per gli spostamenti di breve e medio raggio. La soluzione avrebbe dovuto prevedere, invece di una enorme autostrada a pagamento, la realizzazione di una semplice strada di scorrimento interna alla Brianza, realizzata con molte meno spese ma funzionale all'obiettivo di drenare traffico. Sarà l'eccessiva ambizione il fattore che porterà al fallimento della Pedemontana e, probabilmente, anche alla sua mancata conclusione, visto che al momento appare estremamente difficile individuare finanziatori sufficientemente dotati di risorse ma anche sufficientemente provveduti per poter assicurare il flusso di cassa necessario alla cantierizzazione.

> La Brianza, duole riconoscerlo, ha bisogno di un attraversamento stradale est ovest. Il problema è che si è voluto fare un'opera eccessiva e questa grandiosità (con i suoi costi e i suoi impatti) produrrà costi molto superiori ai suoi benefici

Tra gli ambientalisti brianzoli c'è molta preoccupazione per la possibilità che l'autostrada venga realizzata a spezzoni. La mancanza di finanziamenti, che giustificherebbe questa procedura, può incidere sulle compensazioni ambientali previste?
A pensar male, spesso si prende. E purtroppo inizio a temere che anche la importante partita delle compensazioni ambientali sia diventato un impegno scritto sulla sabbia.

Se l'infrastruttura verrà realizzata con lentezza e per segmenti c'è il rischio della moltiplicazione dei costi e delle infiltrazioni mafiose? Può diventare un'opera infinita di sperpero e malaffare, come lo è ancora, purtroppo, l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria?
Non c'è dubbio, il contesto è il più favorevole all'ingresso di imprese mafiose, soprattutto nei tantissimi subappalti che si renderanno necessari. Il contesto economico in cui viviamo è poi brodo fertilissimo per i criminali: le imprese sane di questi tempi hanno enormi difficoltà nell'accesso al credito. Le imprese infette dal baco mafioso, invece, non hanno problemi di liquidità: ci pensano le grandi famiglie mafiose ad assicurare la provvista economica necessaria.

> Da tempo proponiamo di attuare una spending review per togliere dal progetto di Pedemontana tutto ciò che non è necessario. Finora le nostre proposte non hanno raccolto alcun consenso dai livelli decisionali

Ci sono possibilità di attenuare i presumibili danni di questa operazione “spezzatino”, magari tagliando alcune opere connesse palesemente inutili, oppure l'opera è destinata solo ad aggravare il ginepraio urbanistico della Brianza?
Da tempo proponiamo di attuare una spending review per togliere dal progetto di Pedemontana tutto ciò che non è necessario. A partire dal tratto Lomazzo-Malpensa, purtroppo ormai in fase

Phoca PDF

di avanzata cantierizzazione, e dal tratto Vimercate - Dalmine, su cui si potrebbe serenamente soprassedere, oltre a numerose opere stradali complementari. Finora le nostre proposte non hanno raccolto alcun consenso dai livelli decisionali.

Manifestazione a Desio

Phoca PDF