



# **LOMBARDIA. L'ETÀ DELL'ASFALTO**

**Dossier 2010**



**LEGAMBIENTE LOMBARDIA**

**Milano, 6 Febbraio 2010**

## **LE NUOVE AUTOSTRADE LOMBARDE NON PORTANO A KYOTO MA A UNA PIANURA PADANA PIU' INQUINATA**

Ogni anno puntualmente ci troviamo di fronte ad un'emergenza smog e ogni anno il maggior accusato di questa situazione è il traffico. La gente scende in piazza perché vuole vivere in luoghi con un'aria respirabile che non metta in pericolo la salute dei cittadini. Così manifestano le associazioni ambientaliste, i comitati e soprattutto le mamme e i papà con i loro bambini.

L'emergenza smog è una triste realtà legata al traffico, agli inquinanti che escono dalle marmitte di milioni di auto che impediscono ormai la mobilità in città grandi e piccole. Nel corso degli anni, diversi sono stati i protagonisti di questa aggressione alla salute dei cittadini: monossido di carbonio, piombo, idrocarburi policiclici aromatici, benzene, per arrivare alle alte concentrazioni di polveri sottili nelle grandi città di questi ultimi anni, con i conseguenti provvedimenti per limitare il traffico veicolare.

La risposta che le Istituzioni danno a questa mobilitazione e alle richieste di una riduzione degli inquinanti è una campagna elettorale continua e ricorrente, impostata sull'inaugurazione di nuove autostrade che non faranno che aumentare il traffico veicolare, congestionare le città e deturpare il territorio. Lo smog e le polveri sottili non si formano solo nelle città: ormai è evidente che la 'patologia' atmosferica non è più solo un mal di città, ma un malanno che avvolge l'intera Pianura Padana, e di cui l'imputato numero uno è il traffico: su strade urbane ed extraurbane, di veicoli leggeri e pesanti. I benefici dei provvedimenti anti-smog vengono sistematicamente annullati dall'aumento dei veicoli circolanti e dei chilometri percorsi. E' evidente che, di fronte a questa tendenza, la peggior cosa che si possa fare è assecondare l'aumento di traffico, realizzando nuove e sempre più capienti arterie in grado di accogliere un numero crescente di veicoli. Se davvero si volesse sviluppare una terapia contro lo smog, le soluzioni non potrebbero che essere grandi investimenti a favore dello sviluppo della rete e dei servizi di mobilità collettiva: ma questi investimenti, almeno per ora, non si profilano all'orizzonte, interventi efficaci per migliorare radicalmente la qualità dell'aria nelle città ancora non ci sono.

Per vincere la sfida della mobilità e garantire una qualità della vita migliore ai cittadini bisogna innanzitutto creare un nuovo concetto di mobilità mettendo in campo strumenti che abbiano un unico obiettivo, ridurre il numero di auto in circolazione garantendo al tempo stesso ai cittadini una maggiore libertà di movimento. Lo possiamo fare: due cittadini lombardi su tre vivono all'interno di un'area metropolitana densa, dove i servizi di mobilità collettiva, e in particolare il ferro, possono dare il meglio di sé, proprio come nelle altre metropoli europee: dall'Ile de France alla Ruhr, dalla Greater London alla regione di Madrid, dovunque vi sono grandissime concentrazioni di popolazione e imprese ci si è dotati di una rete efficiente di servizi impostati sul ferro. La Lombardia è drammaticamente arretrata per quanto riguarda le infrastrutture e i servizi per la mobilità metropolitana, ed insegue un modello anacronistico, quello del 'grande salto in avanti' autostradale. Un film che abbiamo visto in Italia negli anni '60, agli albori della motorizzazione di massa, che a quell'epoca appariva la realizzazione di un sogno, il sogno di unire l'Italia accorciando le distanze tra Nord e Sud. La riedizione di quel sogno oggi non ci interessa: i bisogni sono cambiati, la grande sfida di oggi è battere l'inquinamento, quella di domani (ma è un domani che avremmo già dovuto costruire da anni, su cui invece siamo drammaticamente in ritardo!) è contribuire alla lotta al cambiamento climatico, anche nel settore dei trasporti che fino ad oggi è stato colpevolmente eluso nei piani d'azione del nostro Paese, sebbene sia proprio quello dei trasporti il campo in cui aumenta in modo più marcato il contributo alle emissioni climalteranti.

Da cinque anni è in vigore il Protocollo di Kyoto, un trattato internazionale con obblighi e onerose sanzioni a carico dei Paesi che non rispettano gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas climalteranti. L'Europa ha da tempo rilanciato su obiettivi molto più ambiziosi, che prevedono la riduzione del 30% della CO2 entro il 2020.

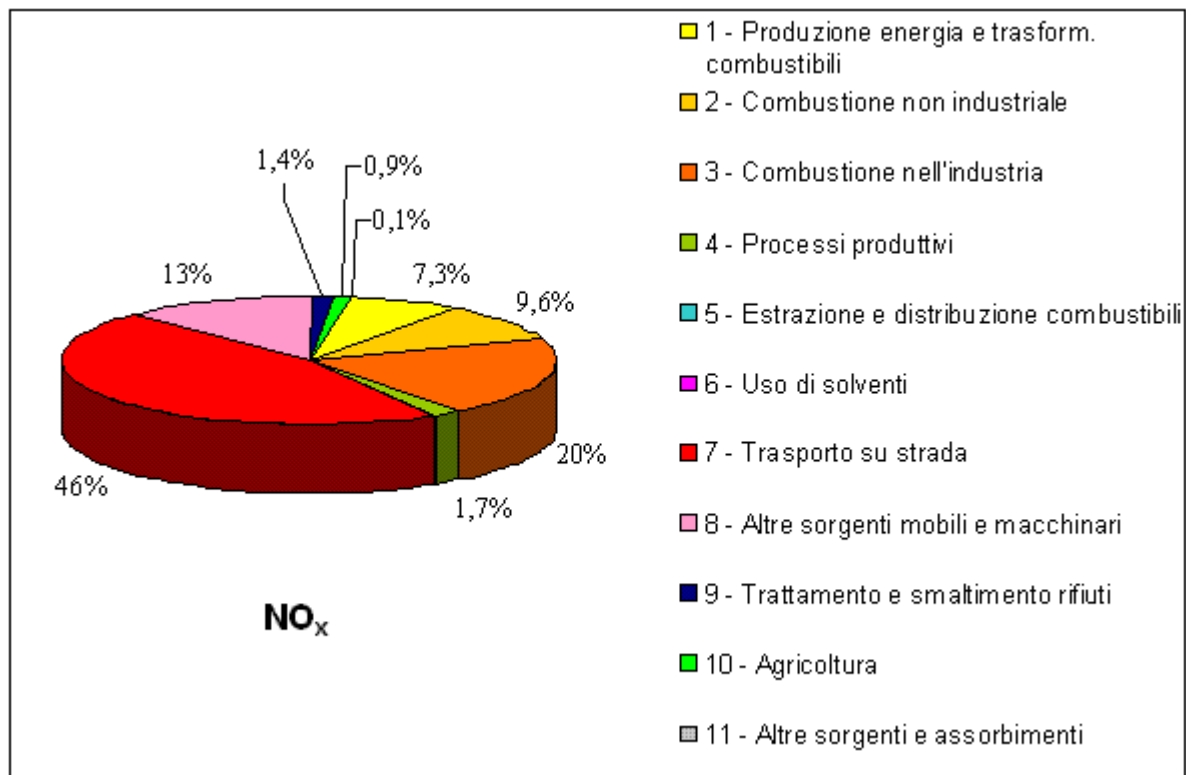
**Il settore dei trasporti è responsabile di un terzo delle emissioni di gas climalteranti, una quota in continua crescita, in Lombardia come nel resto del Paese!**

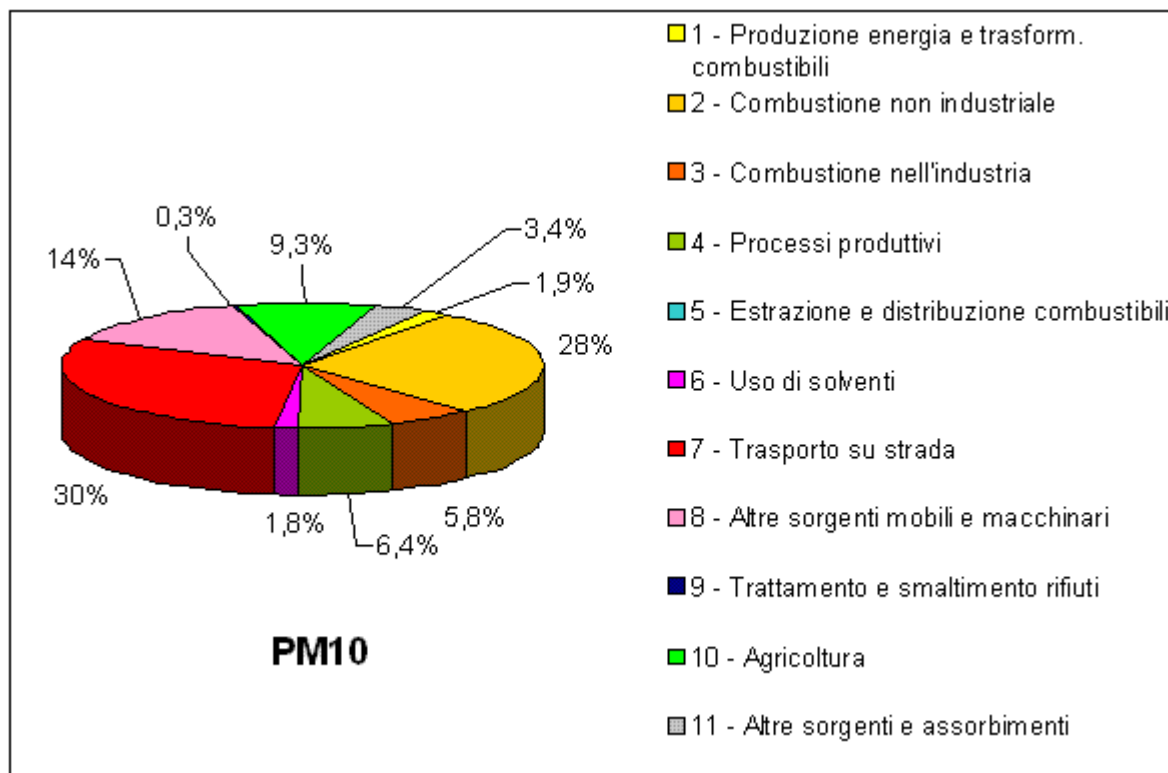
### Emissioni di inquinanti dai vari mezzi di trasporto stradale

MEZZI DI TRASPORTO	PM10 (t)	NOx (t)	SOx (t)	CO (t)	IPA (kg)	Benze-ne (t)	CO2 (t)
Automobili	11.245	239.740	1.068	775.880	1.830	2.964	74.242.930
Veicoli leggeri < 3,5t	7.605	79.064	339	77.831	453	248	17.846.320
Veicoli pesanti > 3,5t	7.415	249.901	441	56.845	529	12	22.338.894
Motocicli cc < 50cc	2.569	980	11	171.958	-	1.538	1.272.729
Motocicli cc > 50cc	496	6.731	27	468.588	89	384	3.019.755
Evaporazione carburanti da motori	-	-	-	-	-	89	-
Pneumatici, freni e manto stradale	9.817	-	-	-	-	-	-
<b>Totale trasporti stradali</b>	<b>39.146</b>	<b>576.415</b>	<b>1.887</b>	<b>1.551.101</b>	<b>2.901</b>	<b>5.235</b>	<b>118.720.628</b>
<b>Totale altri trasporti</b>	<b>18.990</b>	<b>201.080</b>	<b>45.933</b>	<b>315.383</b>	<b>345</b>	<b>1.460</b>	<b>18.031.212</b>

Fonte: Ispra – Inventario nazionale emissioni in atmosfera – Elaborazione Legambiente, Mal’Aria di Città 2010

### EMISSIONI LOMBARDIA ANNO 2005





ARPA Lombardia - Regione Lombardia (2007) - Inventario emissioni INEMAR – Emissioni No<sub>x</sub> e Pm10 anno 2005

ARPA Lombardia - Regione Lombardia. Fattori di emissione medi da traffico per settore in Lombardia nel 2005

Tipo di veicolo	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	COV	CH <sub>4</sub>	CO	CO <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> O	NH <sub>3</sub>	PM2.5	PM10	PTS	CO <sub>2</sub> eq	Precurs. O <sub>3</sub>	Tot. acidif. (H <sup>+</sup> )
	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/km	g/km
Automobili	5,8	509	171	24	1.618	189	8,5	42	35	47	60	192	970	14
Veicoli leggeri < 3.5 t	8,5	1.321	180	12	1.356	266	4,9	3,5	148	166	186	268	1.940	31
Veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	26	9.212	616	56	2.181	809	29	2,4	361	420	501	819	12.096	206
Ciclomotori (< 50 cm <sup>3</sup> )	2,2	38	11.055	177	11.573	71	1,0	1,0	166	172	177	75	12.378	1,1
Motocicli (> 50 cm <sup>3</sup> )	3,3	200	2.139	142	14.226	107	1,8	2,1	39	45	51	110	3.949	4,8

Il dato desolante è che nel periodo in cui la Lombardia ha aumentato le proprie emissioni, non c'è stata una proporzionale crescita economica: la locomotiva lombarda da tempo ha smesso di 'tirare', e se non orienta le proprie politiche nella direzione della green economy rischia di diventare un inefficiente ferrovicchio che brucia tanto producendo sempre meno benessere. Eppure la Lombardia dovrebbe avere molte più buone ragioni del resto d'Europa per andare nella direzione di un'economia pulita ed efficiente: tutti sappiamo quanto sia critica la nostra dipendenza da costose fonti di importazione, riducibile con un maggior ricorso ad energie rinnovabili. E chi

governa la nostra regione non perde occasione di ricordare quanto la Lombardia versi in una condizione climatica sfavorevole alla dispersione di inquinanti atmosferici: questa dovrebbe essere una forte ragione per fare molto di più, rispetto altre regioni europee, per ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e di gas serra. I dati degli ultimi anni non sono positivi: da tempo ormai gli unici miglioramenti della situazione dell'inquinamento da traffico sono quelli legati alle annate più piovose: è sempre più evidente che l'unico modo per ottenere risultati durevoli ed efficaci nella riduzione dello smog è quello di ridurre la causa vera: il traffico.

	<b>Milano Verziere</b>				
Gennaio	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Giorni superamento	24	26	16	22	30
Media µg/m <sup>3</sup>	74,81	84,61	57,14	69,23	95,1
Valore Massimo µg/m <sup>3</sup>	140	176	118	136	178
Giorni di malfunzionamento	0	0	2	0	0

	<b>Monza via Machiavelli</b>				
Gennaio	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Giorni superamento	21	18	21	24	29
Media µg/m <sup>3</sup>	79,12	88,5	65,77	75,52	102,1
Valore Massimo µg/m <sup>3</sup>	124	162	126	123	225
Giorni di malfunzionamento	0	13	0	0	0

	<b>Brescia villaggio Sereno</b>				
Gennaio	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Giorni superamento	25	29	20	23	23
Media µg/m <sup>3</sup>	81,19	82,16	63,13	78,93	99,29
Valore Massimo µg/m <sup>3</sup>	165	175	116	134	153
Giorni di malfunzionamento	0	0	1	3	7

	<b>Pavia piazza Minerva</b>				
Gennaio	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Giorni superamento	17	12	14	17	25
Media µg/m <sup>3</sup>	50,03	55,11	51,24	57,87	72,52
Valore Massimo µg/m <sup>3</sup>	89	115	99	121	105
Giorni di malfunzionamento	0	3	2	0	0

**Elaborazione Legambiente su dati Arpa Lombardia**

### **Urgenti politiche e dagli investimenti in mobilità.**

Evitare le sanzioni per inadempienza a carico dell'Italia è dunque solo uno tra i tanti ottimi motivi per cui in Lombardia occorre perseguire scelte decise in direzione di un'economia dell'efficienza energetica e della riduzione della dipendenza dal petrolio. Inquinare di meno è diventato un problema di competitività economica e la via maestra degli investimenti necessari ad uscire dalla crisi, come indica oggi non più solo la UE ma anche le grandi potenze mondiali, dagli Stati Uniti alla Cina. Lo abbiamo già detto: le nuove autostrade lombarde non portano a Kyoto, ma alla paralisi da traffico.

### **Non e' possibile pensare una Lombardia efficiente se gli investimenti infrastrutturali privilegiano la mobilita' stradale!**

Se il mondo volta pagina, anche la Lombardia deve farlo, nei settori dei consumi energetici civili e industriali, ma anche in quello della mobilità, che da solo rappresenta un terzo delle emissioni di gas climalteranti ed oltre la metà di quelle inquinanti. E invece... La Lombardia ha in programma investimenti per realizzare quasi 600 km di nuove autostrade da qui al 2020: un raddoppio della rete autostradale esistente.

Pedemontana, Pedemontana Bis, Tangenziale Est Esterna (TEM), BreBeMi, Cremona-Mantova, Broni-Mortara, Tirreno-Brennero, Boffalora-Baggio, nuova tangenziale Ovest, Valtrompia per concludere con il tunnel autostradale milanese: la rete autostradale lombarda potrà così superare ampiamente i 1000 km. Nel frattempo i lombardi continueranno ad essere ingolfati nei nodi di traffico o aspetteranno l'arrivo dei treni.

Quella lombarda è già oggi, tra tutte le aree metropolitane europee quella a più alto tasso di motorizzazione privata. Scontiamo un gravissimo ritardo di investimenti sui servizi ferroviari, sia per le merci che per i passeggeri.

Ancora più grave è il deficit infrastrutturale per quanto riguarda le metropolitane. In queste condizioni, crediamo sia del tutto irresponsabile riversare sulle autostrade investimenti per una somma che supera i 20 miliardi di euro! Occorre avere il coraggio di voltare pagina, e farlo subito, puntando sul potenziamento dei servizi ferroviari, del TPL, della filiera logistica del trasporto ferroviario delle merci, per modernizzare il sistema lombardo della mobilità sostenibile in vista delle prossime scadenze: il rispetto degli accordi sul clima, l'expo 2015, l'uscita dalla crisi economica.

Questa breve analisi degli interventi sulla rete autostradale previsti dalla Regione Lombardia vuole evidenziare attraverso i dati forniti le forti criticità e evidenziare la voce dei cittadini che si sono costituiti in reti di comitati e associazioni che abitano sul territorio che da questi enormi e devastanti territori verranno interessati.

INTERVENTO	KM	COSTO (milioni/€)	CONTRIBUTO PUBBLICO	COSTO AL KM (milioni/Km)	ENTE CONCEDENTE
PEDEMONTANA	87	4.600	1.300	53	CAL
BREBEMI	90	1.700	500*	27	CAL
TEM	35	1.800	nd	51	CAL
TIBRE	85	1.800	700	21	ANAS
CREMONA – MANTOVA	67	900	109	13	ILSPA
BRONI MORTARA	68	1.200	78	18	ILSPA
VALTROMPIA	35	700	nd	20	ANAS
BOFFALORA BAGGIO	20	420	281	21	ANAS
NUOVA TANG. OVEST	38	n.d.	n.d.		
PEDEMONTANA 'Bis' (VA-LC)	50	n.d.	n.d.	n.d.	
TUNNEL LINATE-FIERA	14		2400 n.d.	171	

\*quota di costi per le opere di attraversamento a carico di RFI per l'affiancamento alla linea AV: il costo/km è riferito alla sola tratta Travagliato - Melzo

Intervento	previsione veicoli giornalieri	Progetto preliminare	progetto definitivo	procedura d'appalto in corso	lavori in corso
pedemontana	60000-100.000	si	si	si	si
brebemi	60.000	si	si	si	si
tem	55.000	si	no	no	no
tibre	32.000	si	si*	si*	no
cremona- mantova	30.000	si	si	no	no
broni mortara	44.000	si	no	no	no
valtrompia	10.000	si	si	no	si
boffalora baggio	10000-55.000	si	no	no	no

\*attraverso la modifica della Legge obiettivo è diventato possibile approvare solo parti di progetto (lotti funzionali) e finanziarli (è il caso della TIBRE che ha avuto l'approvazione dal Cipe e il relativo finanziamento (513 milioni), solo per un tratto in territorio emiliano.

I dati diventano ancora più rilevanti se si pensa che nella situazione attuale la domanda nazionale di trasporto ferroviario nel periodo gennaio- settembre 2008 è aumentato del 7,7% e si confrontano con gli ultimi investimenti fatti dalla Regione Lombardia per questa voce.

Regione	stanziamenti per il servizio (mln Euro, 2009)	stanziamenti per il materiale regionale	stanziamenti sul bilancio (% , 2009)
Lombardia	54,60	90,0	0, 54

Rapporto Pendolaria 2009 di Legambiente. Elaborazione su dati bilanci regionali  
 Un confronto tra le principali aree metropolitane europee mette in chiarissima evidenza quali sono i nodi del ritardo infrastrutturale lombardo: siamo imbarazzantemente ultimi sulle linee ferroviarie che svolgono servizio metropolitano, mentre la nostra dotazione autostradale è assolutamente allineata alla media di altre aree di caratteristiche e dimensioni demografiche confrontabili con quelle della Pianura Lombarda

#### Dove sta il ritardo infrastrutturale: un confronto 'alla pari' tra metropoli europee

Metropoli	Popolazione, milioni	Km metropolitane	Km ferrovie regionali (linee S)	Km autostrade
Greater London	7,5	408	337	<b>315</b>
Ile de France	11,5	210	587	613
Ruhr	11,8	127	456	364
Olanda	10,8	162	389	880
Comunidad Madrid	6,1	283	345	749
Pianura lombarda	8,3	<b>75</b>	<b>252</b>	576

Rapporto Pendolaria 2009 di Legambiente. Elaborazione su dati società di trasporto europee e Eurostat

## **SUPERSTRADA BOFFALORA – TANGENZIALE OVEST (Baggio) un violento sfregio al paesaggio agricolo dell'Ovest Milanese, per raddoppiare il raccordo autostradale di Milano verso un aeroporto di incerti destini**

a cura dei COMITATI NO TANGENZIALE: [www.notangenziale.it](http://www.notangenziale.it)

La strada viene così chiamata: Collegamento tra la SS 11 "Padana Superiore" a Magenta (via Novara) e la Tangenziale Ovest di Milano". Il committente è la S.E.A. (società Esercizi Aeroportuali) che fa capo al Comune di Milano, mentre il responsabile del progetto e della costruzione è l'A.N.A.S.

Nei primi mesi del 2009 ai comuni originariamente contrari all'infrastruttura si sono aggiunti quelli di Cusago, Ozzero e Boffalora Ticino.

Alla conferenza di servizi svoltasi a Roma il 26 maggio 2009 questi comuni (il fronte del NO) hanno ufficialmente dichiarato la contrarietà al progetto ANAS. Nella stessa occasione, purtroppo, il Parco del Ticino ha dato, incredibilmente, parere favorevole alla realizzazione della infrastruttura, diversamente dal Parco Agricolo Sud.

Il CIPE avrebbe dovuto pronunciarsi fin dall'Agosto del 2009 per promuovere o bocciare l'operazione, sentiti i pareri contrastanti dei sindaci direttamente interessati nonché dei rappresentanti della Provincia di Milano, Parco del Ticino e Parco Sud. La delibera che avrebbe dovuto dare l'OK definitivo al progetto ANAS è stata rimandata prima alla seduta di settembre, poi a novembre 2009. Nel documento ufficiale denominato "Esito CIPE 5 novembre" si legge che sono stati assegnati fondi alle infrastrutture e al programma delle infrastrutture strategiche. **In entrambi i capitoli non compare il progetto di questa superstrada.** Ogni decisione viene quindi rinviata a delibere successive.

Per la prima volta si fa incerta la posizione dei vertici di Regione Lombardia che, nella realizzazione del progetto in questione, è da sempre il partner numero uno di ANAS. Infatti in una intervista rilasciata dal Presidente Formigoni a Magenta a fine ottobre trapela qualcosa che assomiglia a un dubbio.

A fine 2009 i sindaci contrari al progetto hanno inviato una lettera al CIPE allo scopo di ottenere una risposta ufficiale in merito allo stato dell'Iter di approvazione del progetto definitivo dell'ANAS rilevando che ben oltre i 90 giorni successivi alla conferenza dei Servizi del 26 maggio 2009 non era stato comunicato ufficialmente il parere definitivo in merito al progetto.

Il Comitato No Tangenziale ritiene che la mancata approvazione (per ora) del progetto da parte del CIPE possa dipendere sia dalla attuale mancanza di fondi (il progetto non è ancora interamente finanziato) che dalla maggiore pressione esercitata dai comuni contrari (aumentati di numero), dai Comitati e dagli Agricoltori (molti dei quali hanno già presentato ricorso legale contro gli espropri previsti).

Alla fine del novembre del 2002 è stato reso pubblico, dalla segreteria dell'A.N.A.S., il progetto di questa strada di collegamento. Si scopre così che tale strada non solo attraversa i Comuni di Magenta, Robecco S/N, Cassinetta di Lugagnano, Albairate, Cislano e Cusago (ad Abbiategrasso arriveranno solo le famigerate polveri sottili) ma che la strada è di categoria "A", ossia **AMBITO URBANO A DOPPIA CARREGGIATA PER SENSO DI MARCIA CON SVINCOLI A DUE LIVELLI** che in sostanza significa: strada a 4 corsie, due per senso di marcia, senza incroci, ma con viadotti e cavalcavia, svincoli e rampe, a tutti gli effetti **UNA AUTOSTRADA**.

Il 29 marzo 2006 il CIPE ha deliberato parere favorevole al progetto preliminare..

Il 6 agosto 2008 è stata pubblicata la delibera del CIPE, nella quale si approva il progetto preliminare con le prescrizioni e raccomandazioni del Ministero delle Infrastrutture ed è stato

definito l'importo limite di spesa consistente in circa **420 milioni di Euro** dei quali 281 milioni già pre-finanziati.

Il 17 dicembre 2008 è stato approvato il progetto definitivo da parte dell'ANAS.

L'opera rientra tra le previsioni programmatiche di realizzazione delle Infrastrutture strategiche individuate dalla delibera CIPE 121/2001 "Legge Obiettivo" nell'ambito del corridoio plurimodale padano sistemi stradale e autostradali accessibilità a Malpensa.

Il progetto prevede 8 svincoli o viadotti e una ventina di cavalcavia lungo un percorso di circa 20 Km che attraversano zone di incontaminata bellezza naturalistica, con fontanili secolari, ma soprattutto coperta da vincoli ambientali e storici come il Parco del Ticino e il Parco Agricolo Sud di Milano.

Solo guardando attentamente le reali intenzioni dei committenti si capisce come questa strada non è altro che un pezzo del secondo anello della tangenziale di Milano che si unirà con la Pedemontana a nord, e con la arcidiscussa Est-Est.

Nel febbraio 2003 è stato siglato in Regione Lombardia il "Documento di indirizzi" sull'adeguamento viario della zona sud-ovest di Milano. Con il voto contrario dei Comuni di Cassinetta di Lugagnano, Albairate, Cislano e quello favorevole dei Comuni di Abbiategrasso, Magenta, Robecco S/N, Cusago, Vigevano, Milano, Regione Lombardia, Provincia di Milano e Parco del Ticino, è stato confermato il progetto preliminare del tratto autostradale che riguarda il nostro territorio.

Scandalosa è stata la firma del Parco del Ticino in una zona soggetta a vincoli ambientali con leggi aggiornate al 1999 e soprattutto dopo essere stato riconosciuto come Riserva della Biosfera dall'UNESCO nell'anno 2002 (sito MAB-man and biosphere program).

I soggetti a favore di tale progetto si difendono dicendo che loro hanno firmato per la realizzazione da Magenta ad oltre Abbiategrasso (zona che interessa il Parco del Ticino ed il Parco Sud Milano) di una strada a due corsie, una per senso di marcia, ma con esproprio a quattro sostenendo che nel caso di un eventuale futuro raddoppio valuteranno l'effettiva necessità di tale modifica.

Va detto innanzitutto che l'idea stessa di costruire un'arteria a quattro corsie più banchine, con svincoli multipiano riproposti più volte lungo il tracciato, causa di per sé fortissime interferenze con il sistema paesaggistico ambientale caratterizzato dai grandi sistemi ambientali del Parco della valle del Ticino e del Parco Sud Milano.

Quindi qualsiasi intervento di questa natura dovrebbe innanzitutto essere sottoposto ad una simulazione di schemi alternativi e di dimostrare conti alla mano che l'unica alternativa possibile sia quella proposta.

Procedura che non sembra essere stata seguita nel caso in oggetto.

Nelle note relative alle questioni di fattibilità dell'opera non vengono presi in considerazione i carichi di traffico, i gravi danni che l'infrastruttura causerà al sistema paesistico-ambientale, il gravissimo impatto sociale, mentre non vengono nemmeno considerate le alternative di impatto minore che pure erano state proposte (studi del Laboratorio di Rosate – Laboratorio sperimentale di ricerca e studio del territorio del Politecnico di Milano).

I carichi di traffico sul nuovo collegamento sono stati stimati utilizzando dati e metodologie fortemente inadeguate quando non improprie. Tali stime non hanno in particolare considerato né la stasi dei flussi diretti su Milano, ormai non solo programmatica ma anche fattuale, né l'effetto delle politiche previste di sviluppo del sistema di trasporto pubblico, in particolare su ferro, né tutti i nuovi interventi viabilistici previsti nell'area e concorrenti con l'opera.

L'analisi dei dati di traffico porta a ritenere che l'opera non riuscirà a risolvere gran parte dei reali problemi di mobilità dell'area, o che lo farà in modo assai poco efficiente.

Il progetto appare piuttosto orientato a servire traffici di lunga percorrenza, e da questo derivano sia le scelte del tracciato, sia gli elevatissimi standard geometrici adottati. Ne consegue un forte impatto dell'opera ed una minore capacità di risolvere i problemi locali, che vengono anzi spesso aggravati.

Si sottolinea in particolare l'ingiustificata scelta di realizzare anche il tratto tra Magenta ed Albairate con standard autostradali, contrariamente a quanto previsto dalla stessa provincia nel PTCP.

Inoltre, anche restando nell'ambito della filosofia progettuale adottata il disegno del tracciato e degli svincoli è in molti punti inaccettabile; si sottolinea al proposito la scelta degli svincoli a "trombetta", tecnicamente ingiustificati per una strada non a pedaggio (per ora!!) e con esiti estremamente impattanti sul territorio.

Lungo tutto il tracciato da Boffalora a Milano la componente agricola conserva ancora le caratteristiche tipiche del paesaggio rurale e rimane come ultimo presidio a difesa dell'equilibrio ecosistemico del territorio interessato offrendo tra l'altro una varietà di situazioni piuttosto rara, dai terrazzi fluviali del Ticino alla pianura irrigua sino al bosco planiziale di Cusago.

Tutto il tracciato interferisce con diversa rilevanza con un ganglio principale della rete ecologica compreso tra i comuni di Magenta, Robecco, Cassinetta di Lugagnano, Albairate, Cisliano, Gaggiano, Milano, Settimo, Cornaredo, Bareggio, Vittuone, Corbetta, con al centro la riserva naturale del fontanile Nuovo.

Si tratta pertanto di un progetto che causa innanzitutto un consumo ulteriore e inutile di un pregiatissimo suolo a vocazione agricola, che tra l'altro origina interferenze irreversibili in un reticolo di acque superficiali consolidato da secoli di utilizzi di grande utilità sociale ed economica.

Sul piano paesistico, il progetto accosterebbe la strada al canale Naviglio Grande e alle importanti testimonianze architettoniche delle sue rive, a poche centinaia di metri di distanza, va ricordato che il Naviglio Grande è soggetto a tutela ai sensi del D.L.vo 490/99.

La nuova infrastruttura disattende tutti i vincoli storico - ambientali, correndo a circa 200 metri da ville monumentali con giardini storici importanti; alcuni esempi sono la Cascina Bardena, Villa Negri e Villa Visconti a Cassinetta di Lugagnano

Il progetto presentato da ANAS porterebbe ad una radicale, ed irrimediabile trasformazione del territorio dell'Abbatense e del Magentino.

Ne risulterebbe pertanto drasticamente danneggiata la prevalente e persistente economia agricola, colpita nella vitale, delicata e secolare rete irrigua, frantumata dagli espropri e dagli scorpori dei fondi, nonché esposta a un maggior inquinamento delle proprie superfici produttive in aree tutelate dalla presenza di parchi regionali a vocazione spiccatamente rurale (Parco Agricolo Sud Milano e Parco del Ticino), ove vanno sempre più affermandosi forme di conduzione dei fondi a basso impatto ambientale (agricoltura integrata e biologica) incoraggiate dalle ultime direttive della Comunità Europea ed applicate nello specifico dal piano di sviluppo rurale della Regione Lombardia.

Va altresì ricordato che numerose aziende agrituristiche hanno investito sull'offerta qualitativa di intatti e mantenuti paesaggi rurali, di visite guidate ad indirizzo naturalistico, promuovendo contestualmente la vendita diretta di prodotti tipici, le degustazioni, i ristoranti e le foresterie a conduzione familiare, in vista di un potenziamento delle forme di turismo rurale quale specifico contributo a un modello economico di sviluppo ecosostenibile ancora aperto alle prospettive del comparto sud-ovest qualora non lo si voglia asservire allo sregolato modello dell'alto milanese, E' di rilevanza sostanziale l'estraneità di un modello di simulazione di impatto acustico che parta da una situazione realistica della fonte di rumore e che utilizzi i parametri minimi (non massimi) che il D.M. 447/95 e la Legge Regionale in materia consentono ai Comuni di utilizzare nel loro piano di azzonamento acustico.

Mancano del tutto anche le simulazioni dell'inquinamento atmosferico in una zona già pesantemente compromessa da altre fonti di inquinamento; basti citare le rotte dell'aeroporto di Malpensa, la raffineria di Trecate, la centrale termoelettrica di Turbigo e lo scambiatore di Boffalora sopra Ticino da aggiungere al normale traffico automobilistico privato. Vorremmo mettere un risalto al proposito lo stretto legame esistente tra inquinamento atmosferico e incremento dei casi di tumore nella popolazione.

I Comitati No Tangenziale sono aggregazioni spontanee di cittadini che si oppongono al progetto ANAS. I Comitati promuovono uno sviluppo sostenibile della viabilità che punti sulla riqualificazione e messa in sicurezza delle strade esistenti e sul rilancio del trasporto pubblico su gomma e su rotaia.

Le attività svolte in questi anni dai comitati No Tangenziale in questi anni:

- 13.000 firme raccolte contro il progetto ANAS
- Creazione di un sito internet dei Comitati ([www.notangenziale.it](http://www.notangenziale.it)) ricco di documenti e costantemente aggiornato
- Creazione e redazione di un dossier No Tangenziale
- Organizzazione di assemblee informative e banchetti sul territorio
- Manifestazioni ad Abbiategrasso e Magenta con la partecipazioni di associazioni ambientaliste e degli agricoltori
- Raccolta di 400 osservazioni di cittadini ed associazioni al progetto preliminare
- Petizione al Parlamento Europeo tuttora “aperta”
- A sostegno del ricorso al T.A.R. presentato dai comuni contrari (Albairate, Cassinetta, Cisliano) i comitati hanno presentato un proprio ricorso aggiunto firmato da 180 cittadini.
- I Comitati si autofinanziano e raccolgono fondi attraverso varie iniziative
- Ogni riunione dei singoli comitati si svolge attraverso modalità pubbliche ed ogni cittadino è libero di parteciparvi ed esprimere le proprie opinioni

## AUTOSTRADA BRONI-PAVIA-MORTARA E MOBILITÀ IN PROVINCIA DI PAVIA Il futuro della Lomellina: un capannonificio al posto del paesaggio agrario più affascinante d'Italia?

A cura del coordinamento dei circoli Legambiente della Provincia di Pavia  
<http://xoomer.alice.it/bronimortara/LEGAMBIENTE/legambiente%2015-01-07.html>  
<http://www.bronimortara.blogspot.com/>

La rete della viabilità della Provincia ha uno sviluppo complessivo di circa 3.200 km, 80 km di tronchi autostradali, qualche decina di km di strada statale, oltre 2.000 km. di strade provinciali e, secondo i dati ISTAT (1997), 1.060 km di strade comunali extra-urbane.

I punti critici di questa rete viabilistica possono essere, a nostro parere, così riassunti:

- esistenza di notevoli differenze di dotazione infrastrutturale tra le diverse aree della provincia;
- presenza di notevoli strozzature che derivano da vincoli naturali e/o da barriere artificiali;
- attraversamento viabilistico di molti centri urbani di dimensioni medio-grandi;
- carenza di programmazione e pianificazione (la Provincia, nonostante le richieste dei Comuni, non ha ancora presentato il Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana, iniziato nel 2000).

Per completare questa breve analisi, occorre evidenziare la precaria manutenzione del manto stradale e che la segnaletica orizzontale si presenta mediamente in stato mediocre, mentre la segnaletica verticale si trova in una situazione nettamente peggiore, aggravata da fenomeni che appaiono di eccesso di cartellonistica pubblicitaria o addirittura di abusivismo.

Su questa situazione s'innesta la tipologia degli spostamenti, quelli in auto rappresentano circa il 69% del totale, mentre il trasporto collettivo copre solo il 13,5% del totale. Considerando poi il quadro delle modalità di trasporto utilizzate per gli spostamenti extracomunali, la prevalenza dell'uso dell'auto sale ad oltre l'80% del totale.

La dotazione della rete stradale della Provincia di Pavia è tra le migliori in regione (vedi tab. seguente) ed ha bisogno più di scelte di riqualificazione programmata, che di nuovi grandi interventi.

Indicatori delle dotazioni infrastrutturali. Italia, Lombardia e province lombarde (n.i. Italia=100). Anno 2004

Province	Rete stradale	Rete ferroviaria	Strutture e reti per telefonia e telematica	Reti bancarie e servizi vari	Strutture culturali e ricreative	Strutture per l'istruzione	Strutture sanitarie
Varese	56,6	123,4	128,0	135,9	94,2	123,9	174,2
Como	49,8	59,5	105,6	135,3	82,3	100,2	108,6
Sondrio	38,0	70,4	34,8	67,7	53,3	38,4	68,2
Milano	90,0	80,7	386,7	274,2	150,0	174,5	236,0
Bergamo	91,1	46,2	119,2	115,9	94,0	97,0	125,4
Brescia	116,3	61,1	98,3	123,5	73,2	90,3	108,6
Pavia	116,2	105,1	91,9	86,2	141,7	120,5	143,5
Cremona	63,1	111,4	76,7	96,6	128,8	68,7	108,8
Mantova	69,7	60,3	77,6	91,3	85,6	56,3	81,2
Lecco	34,5	104,6	121,8	123,3	81,7	69,2	110,9
Lodi	154,8	98,6	79,1	98,5	84,5	69,2	90,1
Lombardia	85,7	79,2	187,1	161,4	109,5	115,0	152,8

Fonte: Istituto Tagliacarne

A fronte di questa realtà, anziché intervenire sulla pesante situazione della rete stradale esistente e potenziare il trasporto pubblico, su ferro e gomma, nel luglio 2003 riaffiora, su proposta della Provincia, un vecchio progetto (1969) di autostrada che colleghi Broni a Mortara e poi a Stroppiana (Piemonte A26) con un percorso di **67 km**. Si costituisce un comitato promotore molto ristretto, che si allarga pian piano solo a comuni favorevoli all'opera e che commissiona a Sabrom (società del gruppo Gavio) lo studio di prefattibilità che viene approvato con DGR 17525/04. Segue lo studio di fattibilità, sempre a cura di Sabrom, approvato con DGR 1789/06 ed una prima conferenza dei servizi (il tutto naturalmente senza alcuna partecipazione dei cittadini) che si conclude in data 7/2/07 con una larga maggioranza di voti favorevoli.

Nella stessa occasione della Conferenza dei Servizi del 7/2/07, probabilmente perché l'opera non rientrava in alcun piano o programma regionale o provinciale sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS), venne votato, all'unanimità degli amministratori presenti, un ordine del giorno che rilevata "la necessità di inquadrare gli interventi sulla grande viabilità provinciale entro una strategia di rete di scala regionale e interregionale e un programma integrato di interventi per lo sviluppo locale" chiedeva tra l'altro che la predisposizione del progetto definitivo fosse subordinata "all'esito positivo della Valutazione Ambientale Strategica, che stimi la sostenibilità dell'insieme dei progetti alla luce del carico ambientale già presente;.....".

A distanza di due anni nessuna VAS è stata fatta, si è invece cercato di ovviare con uno "Studio tecnico scientifico relativo agli effetti ambientali e territoriali dell'intervento su ampia scala" studio che di scientifico ha ben poco e che non sviluppa nemmeno lontanamente i contenuti della Direttiva VAS 42/2001/CE.

L'autostrada, nelle intenzioni dei proponenti, dovrebbe veder transitare circa 44.000 veicoli al giorno, con un notevole aggravio, per un territorio agricolo come quello attraversato, di inquinamento, consumo di suolo e danneggiamento dell'ecosistema. Ma anche i pedaggi dell'autostrada proposti sono molto preoccupanti, li ricordiamo: 35 km sull'A7 (da Milano a Gropello Cairoli) costano oggi 1,90 euro, con la progettata autostrada Broni-Mortara gli stessi 35 km. (es. da Redavalle a Tromello) costerebbero 5,15 euro; lo stesso percorso (35 km.) sulla Cremona-Mantova, anch'essa autostrada regionale "da costruire", costerebbe "solo" 3,07 euro!!!

Ci domandiamo da tempo se è questa la risposta che gli amministratori regionali e pavesi intendono dare ai pendolari che ogni giorno faticano a passare il Po e a percorrere le strade provinciali dissestate. Ma nessuno ci risponde... Quante delle strade della provincia di Pavia potrebbero essere sistemate e riqualificate con le decine di milioni di euro del contributo pubblico che la Regione assegnerà ai privati che costruiranno l'opera!

Noi riteniamo prioritaria, per le infrastrutture stradali, una programmazione di investimenti per l'adeguamento, la riqualificazione e la messa in sicurezza dell'esistente. Per le nuove realizzazioni, è necessario prevedere un adeguato collegamento tra l'Oltrepo ed il capoluogo provinciale per dare una risposta al bisogno di spostamenti sud-nord che emerge dal territorio e per contribuire a costruire un sistema efficiente della viabilità principale. Il progetto di autostrada Broni-Mortara da un lato non risponde a questa esigenza, dall'altro persegue un modello di sviluppo né sostenibile né condiviso, pertanto va respinto ed è per questo che abbiamo presentato un ricorso al TAR.

Ribadiamo che prioritariamente occorre perseguire un'adeguata riqualificazione della viabilità individuata come principale, che razionalizzi e contribuisca a mettere in sicurezza la mobilità provinciale. Il Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana (PTVE), da anni in preparazione, può rappresentare un'occasione importante di una pianificazione-programmazione della mobilità, che se adeguatamente sorretto da investimenti e dal raccordo con la revisione del PTCP ed il Trasporto Pubblico Locale, potrebbe dare importanti risultati anche per il contenimento dell'inquinamento (per gli investimenti si potrebbero usare quei **78 milioni di euro** pubblici che la Regione Lombardia vorrebbe investire nella realizzazione dell'autostrada).

Ma lo sforzo economico e programmatico maggiore riteniamo debba riguardare le ferrovie (che presentano diverse criticità, come è anche emerso dal sondaggio fatto da Legambiente con alcuni comitati di cittadini ed i pendolari nei mesi scorsi):

- accelerando gli interventi programmati e finanziati da tempo, come il raddoppio ferroviario Milano-Mortara, l'introduzione di locomotori e carrozze moderne ed efficienti, il potenziamento della linea tra Pavia e Rogoredo, ecc..
- dando corso ai progetti già decisi, come la realizzazione della Gronda Merci Sud con connessione alla Gronda Est; gli interventi previsti dal "Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete europea", sottoscritto il 4 luglio 2002 da Regione Lombardia e RFI S.p.A., all'interno del quale si prevedeva una serie di interventi, che interessano direttamente il nodo ferroviario di Pavia. In particolare: a) per il trasporto passeggeri, il potenziamento della tratta Milano-Voghera, sull'asse Milano-Genova, b) per il trasporto merci, la già citata Gronda Merci Sud; ed infine quelli contenuti nel "Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi finalizzati alla riorganizzazione del nodo ferroviario di Pavia" sottoscritto il 28 ottobre 2004, tra Regione Lombardia, RFI S.p.A. e Comune di Pavia, in cui le parti si impegnano ad avviare un percorso progettuale finalizzato tra l'altro alla creazione di un efficiente polo di interscambio treno-bus e la valorizzazione dello scalo merci.

## AUTOSTRADE CREMONA- MANTOVA E TIBRE: PER ORA TUTTO FERMO IN EMILIA

Un incrocio infernale di nuove autostrade, pronte (forse) nel 2032, in una terra agricola abbandonata dai servizi ferroviari: è davvero quello che serve?

Il progetto "Autostrada regionale integrazione del sistema transpadano - direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona-Mantova Sud" discende dalla legge regionale n.9 del 4/5/2001: "Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale", e dal regolamento regionale 8/7/2002 n.4: "procedure di concessione delle autostrade regionali". Ad oggi il progetto è ancora in fase istruttoria, presso il gruppo istruttore e deve ancora superare alcuni passaggi prima di approdare sul tavolo del Ministro dell'Ambiente per l'emissione del decreto Via. Forniamo qualche dato desunto dalla voluminosa documentazione del progetto definitivo della Cr-Mn per meglio definire l'immagine dello scempio:

- Lunghezza km 59,12 di cui 29,43 in provincia di Cremona e 29,69 in provincia di Mantova. L'autostrada è altresì caratterizzata da un tratto centrale, ricadente nei comuni di Tornata, Calvatone e Bozzolo, di lunghezza pari a circa 7,8 km che coincide con il tratto di attraversamento del fiume Oglio del futuro raccordo autostradale Fontevivo-Nogarole Rocca (Ti-Bre).
- Interessa complessivamente 19 comuni di cui 12 in provincia di Cremona e 7 in provincia di Mantova.
- Costo complessivo dell'opera **1.100 milioni** di euro, di cui 109 milioni a carico della Regione Lombardia, e il resto a carico della società Stradivaria spa
- Tempi di realizzazione previsti dal progetto definitivo: se ne prevede la realizzazione in tre fasi di cui la prima nel 2012, la seconda nel 2026 e appunto l'ultima nel 2032, a **30 anni** esatti dall'inizio del suo iter. L'Autostrada del Sole (MI-NA) negli anni '50/'60 è stata interamente costruita in soli 8 anni. Alla faccia dell'urgenza e dell'indispensabilità di quest'opera per lo sviluppo del territorio.
- Consumo di suolo: dai 296 ettari di suolo consumato dichiarato dai progettisti della cr-mn si passerebbe, secondo i nostri calcoli, ad un consumo di **circa 1.550 ettari** che, sommati a quelli necessari alla costruzione del Ti-Bre (per il solo tratto cremonese e mantovano) e del raccordo stradale e terzo ponte sul Po, porterebbe questo dato a **circa 2.878 ettari**. Una vera e propria devastazione della bassa padana, altro che autostrada "leggera" come viene definita dai suoi fautori.
- Per costruirla si prevede l'utilizzo di 16.500.000 m<sup>3</sup> di inerti da reperire nelle famose cave di prestito dislocate in vari punti del territorio provinciale (e che lo renderanno un gruviera);
- 5 autostazioni a pedaggio;
- 2 aree di servizio;
- 2 aree di sosta (di cui una incredibile e devastante al monumento naturale "Lagazzi" di Piadena, per consentire agli automobilisti di visitare ciò che resta della foresta padana);
- 4 svincoli di interconnessione con le autostrade A21 e A22;
- interventi su circa 400 corsi d'acqua, 16 dei quali sono rappresentati da ponti;
- 243 interferenze con il sistema della viabilità esistente e 122 opere di ricollegamento;
- 2 gallerie su ferrovie;
- 9 ponti;
- 7 viadotti;
- 8 gallerie di svincolo;
- 4.040 metri lineari di barriere antirumore;
- l'attraversamento di una delle zone archeologiche più importanti nel territorio del Comune di Piadena;
- passaggio in adiacenza (ma solo perchè è stato lasciato al Ti-Bre il compito di attraversare il Parco Oglio Sud) a siti appartenenti alla rete Natura 2000, nei parchi dell'Oglio sud e del Mincio;

E, aggiungiamo noi:

- la distruzione economica di oltre un centinaio di aziende agricole (molte delle quali dedicate alla produzione del Grana Padano);
- la devastazione di zone agricole dove sono ancora ben visibili i segni della centuriazione romana;
- la distruzione del paesaggio, che ci accomunerà a ciò che Giorgio Bocca ha definito: **“L'Italia triste dei capannoni”**;

**Soci dell'Ati Centro padane denominata Stradivaria spa**, la società per la progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada Cremona - Mantova sono: Autostrade Centro Padane S.p.A. (CR), Coopsette S.c.a.r.l. (RE), Profacta S.p.A. (TN), Cementirossi S.p.A. (PC), Ingegneria Biomedica Santa Lucia (PC), Paver Costruzioni S.p.A. (PC), AEM Cremona S.p.A., ASM Brescia S.p.A., Infracom Italia S.p.A. (VR), Technital S.p.A.(VR) e Consorzio Infrastrutture Piacenza.

### **Perché diciamo NO alla Cr-Mn**

In questi anni l'autostrada Cr-Mn è stata propagandata dai suoi fautori come un tassello del collegamento Lisbona – Kiev oltre che un'opera urgentissima ed indispensabile per lo sviluppo economico del territorio.

Ed invece scopriamo, leggendo la corposa documentazione progettuale, la conferma delle cose che da anni come comitati andiamo denunciando:

- la Cr-Mn non risulta compresa in nessun Corridoio europeo di attraversamento (V, I, Due Mari);
- non risponde agli indirizzi comunitari espressi nel Libro Bianco dei trasporti della Commissione Europea:dove si afferma che la assoluta priorità è rappresentata dal riequilibrio delle modalità di trasporto attualmente fortemente sbilanciate a favore del trasporto su gomma;
- non è nell'elenco delle infrastrutture strategiche previste della legge obiettivo nazionale;

compare solo nel documento di programmazione regionale 2008/2012 previa attenta valutazione da parte della regione dell'analisi costi - benefici economici, sociali e ambientali;

Ma le sorprese non finiscono qui:

●se ne prevede la costruzione in tre fasi, 2012, 2026 e l'ultima nel 2032 a 30 anni esatti dall'inizio del suo iter;

●i flussi di traffico a regime (2032) prevedono una media di 45.000 veicoli nel tratto cremonese (già ridotto a 36.700 nel sub tratto Piadena-Tibere sud) e di 20.000 nel tratto mantovano : il metodo utilizzato per tale simulazione non dà comunque certezza circa la effettiva scelta che gli automobilisti potrebbero fare, e comunque è risaputo che a livello europeo un'autostrada si regge economicamente con flussi pari almeno a 80.000 veicoli giornalieri;

●il consumo di suolo è ingente: 1550 ettari di terreno agricolo che verrà sacrificato a vantaggio di queste inutili e dannose strisce d'asfalto e dei capannoni, centri commerciali e poli logistici che sorgeranno al loro fianco. E' questo l'unico e vero motivo, assieme all'interesse per chi la costruisce, che spiega la costruzione di 60 km di asfalto della Cr-Mn pronti nel 2032. Quello cioè di trasformare la Bassa Padana nel nuovo far-west della speculazione immobiliare. La stessa legge regionale n.15/2008 spalanca le porte a questa operazione di cementificazione selvaggia del nostro territorio e quello che viene spacciato per progetto autostradale è in realtà un esperimento di piano regionale di lottizzazione d'area vasta che procederà per lotti: si incomincerà a gettar cemento tra Cremona e Piadena e poi sempre più ad est man mano che procederanno i lavori dell'autostrada. La viabilità ordinaria e la linea ferroviaria Cr-Mn continueranno con i problemi di sempre, anzi aggravati;

●Devasterà ed inquinerà un intero territorio aumentando anziché togliere traffico dalla viabilità ordinaria;

●non è stato chiesto il consenso della popolazione come invece prevede la normativa europea e nazionale in tema di VAS;

●rischia di fermarsi a Tornata poiché il Ti-Bre potrebbe anche non partire: la Commissione Europea infatti ancora non si è espressa in modo definitivo nel merito della convenzione che ne

regola la concessione e per la quale è pendente una denuncia di infrazione promossa dal gruppo europeo dei verdi;

- la Giunta regionale 2 dicembre 2009 esprime il proprio parere nell'ambito della Via nazionale: sparisce la strategicità dell'opera; conferma dei tempi di esecuzione; unica cosa certa la Cr.Tornata; sospende ogni decisione sul tratto mantovano dove si parla di un'ulteriore tracciato con apposita cds; anche il tratto Mn Casteldario che dovrebbe rappresentare il prolungamento ad est è fermo al preliminare; nel bilancio regionale 2010 non ci sono fondi e sono scarsi quelli per 2011 e 2012

Per questi motivi, argomentati nelle osservazioni presentate nell'estate scorsa, il coordinamento dei comitati contro la costruzione delle autostrade CR-MN e TI-BRE congiuntamente a Legambiente Lombardia hanno chiesto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e alla Regione Lombardia di esprimere parere negativo, in sede di Valutazione di impatto ambientale, al progetto denominato "Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano - Direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona - Mantova sud".

Il coordinamento dei comitati continua a chiedere che la Cr-Mn non si realizzi e che i 109 milioni di euro stanziati in proposito dalla Regione Lombardia vengano destinati al potenziamento della linea ferroviaria Mantova-Milano ed alla riqualificazione della ex S.S. 10.

Negli stessi atti pianificatori della provincia di Cremona fino al 2000 si parla di quest'ultima come di una soluzione poco onerosa e scarsamente impattante. Come mai ora questi stessi amministratori si sono messi a progettare e costruire autostrade? La risposta a questa domanda è che anche il centro sinistra ha sposato da tempo questo sistema di sviluppo economico, i cui effetti devastanti si faranno sentire anche nel Padenese, con la costruzione delle due autostrade, Cr-Mn e Ti-Bre; la centrale ad olii di palma di Martignana Po; la centrale a biomasse di Solarolo Rainerio; la centrale a biomasse di Torre dè Picenardi; la circonvallazione in tunnel tra due paesi di Solarolo e S.Giovanni; l'autodromo nel territorio di S.Martino del Lago; la mega discarica di amianto da 400 mila m3 di Cingia dè Botti; il polo logistico da circa 500 mila mq. nel territorio di Martignana Po; la centrale a biomasse di Piadena legata al progetto autostradale; il polo produttivo intercomunale di Piadena e Drizzona di oltre 200 mila mq; Le opere faraoniche previste nel comune di Calvatone; Il ritorno al nucleare che ci regalerà una centrale nel viadanese.

Per questo e da subito ci siamo opposti alla costruzione di queste inutili autostrade, costituendoci in comitati e organizzandoci in un coordinamento interprovinciale e regionale. Molteplici sono state le iniziative portate avanti in questi anni: dalla raccolta di firme, circa 10.000, alle assemblee informative, alle manifestazioni in bicicletta, ai volantini, lettere ai giornali, interviste televisive, presentandoci con nostre liste alle elezioni amministrative del 2004, organizzando sit-in in ogni occasione, presentando le osservazioni ai progetti preliminari e definitivi di queste opere, facendo incontri con amministratori e forze politiche, dai sindaci locali ai parlamentari e autorità dell'Unione Europea organizzando in questo caso un viaggio a Strasburgo, organizzando una importante manifestazione contro le grandi opere a Verona che ha visto la partecipazione di migliaia di persone, partecipando ad importanti mobilitazioni come quelle della No-TAV in Valsusa e contro la base militare americana del Dal Molin a Vicenza, organizzando assemblee, dibattiti e manifestazioni a Piadena, Cremona e Mantova con la presenza di sindaci e popolazione della Valsusa nella convinzione che solo attraverso l'unità dal basso dei comitati sia possibile affermare nel nostro paese i principi della difesa del territorio, della salute e

### **Quanto pensiamo è che**

- il vero progresso non è riempire di autostrade e capannoni che non si sa cosa producano, riproducendo modelli che altrove hanno fallito e che ora trovano da noi l'ultima terra non urbanizzata rimasta;

- ma è la difesa e la conservazione di una risorsa di cui la natura ci ha dotato: LA TERRA. E' nel pieno suo rispetto che dobbiamo trovare le idee e la capacità di andare avanti;
- bisogna pensare ad un altro sistema di agricoltura basato sulla sostenibilità, sulla salubrità dei prodotti e sulla equa remunerazione del lavoro agricolo;

Mentre l'Europa giustamente ci impone degli obiettivi ambientali e climatici sempre più cogenti, mentre l'America di Obama sta imboccando con determinazione e speranza la strada del grande cambiamento, qui nella bassa padana questi venti sembrano non spirare. A noi il compito di contribuire affinché anche le nostre popolazioni si scuotano, diventino consapevoli di ciò che il futuro sta loro riservando e trovino le giuste motivazioni per ribellarsi e impedire che ciò accada.

E' notizia degli ultimi giorni che il meccanismo, apparentemente oliato, che avrebbe dovuto presiedere alla realizzazione delle due autostrade (il cui tracciato per un lungo tratto coincide) si è inceppato.

Per il progetto TIBRE è stato utilizzato il nuovo strumento messo a disposizione da una modifica della Legge obiettivo, cioè di poter approvare e finanziare anche solo delle parti di progetto, i cosiddetti "lotti funzionali". Quindi, la delibera del Cipe ha approvato e finanziato una parte di tratta, 12 km per uno stanziamento di 513 milioni, tutto in territorio emiliano, e non è affatto scontato che le risorse verranno rese disponibili per il proseguimento di qua dal Po.

A cura del coordinamento dei comitati contro la costruzione delle autostrade CR-MN e TiBre

<http://xoomer.virgilio.it/noautostrade>

## **PEDEMONTANA**

Un impatto apocalittico – nonostante le importanti compensazioni ambientali – che senza un piano d'area per questo territorio fra i più urbanizzati d'Europa e senza tutti i finanziamenti sbandierati, rischia di non raggiungere gli obiettivi promessi e di trasformarsi in una Salerno-Reggio Calabria lombarda

a cura del coordinamento di associazioni "Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile"

[www.alternativaverde.it/rete](http://www.alternativaverde.it/rete)

### **Dalla Gronda Intermedia alla Pedemontana**

Gronda Intermedia, Pedegronda, Pedemontana... Le vicende legate al progetto di una Autostrada Pedemontana Lombarda, sono complicate, molto complicate, tanto quanti sono i nomi che negli anni sono stati assegnati a questa arteria autostradale, e tanto quante le proteste che negli anni si sono succedute a livello locale e che, sotto forma di comitati più o meno spontanei, hanno cercato di opporsi alla sua costruzione. L'idea di un percorso di attraversamento est-ovest nel nord milanese, che non gravitasse sul capoluogo lombardo, ha almeno una cinquantina d'anni. Il tentativo è quello di creare un sistema automobilistico sull'asse Bergamo-Milano-Como-Varese che, inevitabilmente, interseca tutti gli assi di collegamento nord-sud che collegano l'area pedemontana lombarda con Milano. Dopo vari progetti rimasti sulla carta, nel 1999 avviene la svolta che rende concreta l'attuazione dell'infrastruttura: è la firma del protocollo d'intesa per la definizione dell'Itinerario Viabilistico Pedemontano fra la regione Lombardia, le quattro province interessate (Bergamo, Milano, Como e Varese), i comuni di Como e Varese, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., Società Serravalle, Società Autostrade S.p.A. e ANAS, che decide di sviluppare il progetto secondo il tracciato concordato nel 1998. Da quella data si susseguono diversi confronti fra: le società interessate, le amministrazioni provinciali, regionali ed i comuni interessati dal tracciato. Nel 2001 presso la regione Lombardia, viene raggiunto l'accordo politico anche a livello locale, che però, non ottiene l'unanimità; votano a favore della realizzazione secondo il tracciato individuato: tutte le province interessate, quattro parchi regionali su sei ed il 75% dei comuni. Da quel momento, si dà inizio alla progettazione vera e propria dell'opera. Gli anni successivi vedono l'approvazione del progetto preliminare, nel novembre 2009 viene approvato quello definitivo, a cui la corte dei conti nel gennaio 2010 ha dato il via libera definitivo, giusto in tempo per organizzare in pompa "magna" il 6 febbraio 2010, l'ennesima inaugurazione del cantiere fantasma a Cassano Magnano, pro elezioni regionali del marzo 2010.

L'apertura integrale è prevista entro il 2015 per l'EXPO, ad oggi però i finanziamenti disponibili non sono neanche 1/3 di quelli necessari al completamento dell'infrastruttura, e praticamente tutti di provenienza pubblica.

L'accelerazione del progetto è dovuta anche all'inserimento di tale opera da parte del governo nazionale, nel 2007, all'interno della cosiddetta "legge obiettivo" che sul piano formale, non rende necessaria alcuna approvazione da parte dei comuni attraversati. Ciò nonostante, si è attivato un accordo di programma, per il confronto fra la regione Lombardia, i comuni e le province coinvolti. La soluzione individuata comprende: il potenziamento del sistema delle tangenziali di Varese e di Como e la realizzazione dell'asse autostradale di collegamento fra la zona dell'aeroporto della Malpensa e la zona bergamasca. Il tracciato attraversa una delle zone maggiormente urbanizzate a livello europeo sovrapponendosi, nella zona centrale, alla SS 35 (Milano-Meda) che viene di fatto sostituita da questa nuova opera (cosiddetta tratta B2).

## Tutti contenti?

E' dal 1990 che, tuttavia, anche le proteste contro la realizzazione di Pedemontana sono costanti. Comitati spontanei di cittadini e di associazioni, si organizzano e affermano con decisione la loro contrarietà alla costruzione di Pedemontana. Tale avversione si basa su diversi fattori concatenati fra loro: la fortissima densità urbana del nord Milano; la sempre minore disponibilità di suolo libero e di suolo agricolo a disposizione della collettività che la costruzione di Pedemontana contribuirà ancora drasticamente a ridurre; il nuovo traffico, diretto ed indotto, che l'autostrada porterà con sé, il che significa nuovo inquinamento; un ulteriore incremento dell'urbanizzazione lungo la direttrice dell'asse autostradale; la cronica mancanza di trasporti pubblici adeguati, che incentiva l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti, provocando un ulteriore peggioramento del traffico.

I numeri del progetto forniti da Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. sono notevoli:

- 157 km di sviluppo complessivo (87 km di nuova autostrada e 70 km di nuova viabilità provinciale e comunale richiesta dalle amministrazioni pubbliche locali);
- il traffico previsto (con studi commissionati dalla stessa Società, tutti da verificare nella realtà) varia, a seconda delle tratte coinvolte, da 50/60000 veicoli al giorno, che arrivano ad essere oltre 100000, nella tratta centrale maggiormente urbanizzata fra Vimercate e Cesano Maderno;
- l'importo complessivo del piano finanziario dell'opera supera i 4 miliardi di euro;
- le province attraversate saranno sei (Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Como e Varese), mentre i comuni interessati sono 78.

“Notevoli” sono anche le promesse di Pedemontana (dati della società): più ore di viaggio risparmiate all'anno con conseguente riduzione di inquinanti prodotti, carburante risparmiato e ben 28 minuti di meno (sic!), rispetto ai tempi attuali, per raggiungere Malpensa partendo da Bergamo.

Oltre alle promesse (tutte da verificare), oggi, di certo c'è:

- 1) un progetto in perfetta continuità con la politica regionale che da decenni persegue un modello di sviluppo basato sull'auto privata;
- 2) la “stasi” che ha colpito la cosiddetta “pedemontana ferroviaria” e, più in generale, la scarsa efficienza del trasporto pubblico regionale;
- 3) tutti i recenti grandi centri commerciali, direzionali e simili, sono stati costruiti lungo i maggiori assi autostradali occupando aree agricole e contribuendo a congestionare queste infrastrutture autostradali costruite proprio allo scopo di rendere più fluido il traffico automobilistico. Pericolo da cui anche Pedemontana non è esente, grazie alla pianificazione locale dei singoli comuni ed alla mancanza di un piano d'area complessivo. Tale timore è anche confermato dai PGT approvati da alcuni comuni nel 2009 attraversati da quest'arteria (p.es. Desio), ove, a fronte di presunti introiti derivanti dagli oneri di urbanizzazione e dalla perequazione urbanistica (tutti da verificare in una politica urbanistica e di programmazione a lungo termine), si continua a collocare grandi strutture di vendita lungo le principali direttrici di traffico, aumentando così il loro congestionamento, ed a consumare suolo libero con nuovi insediamenti industriali, residenziali e commerciali la cui necessità per il territorio rimane tutta da dimostrare e la cui utilità pare legata solo alle aspettative di un comparto edilizio cresciuto oltremisura per effetto di costanti spinte speculative;
- 4) l'attraversamento di cinque parchi regionali e di diversi parchi locali;
- 5) un saldo netto di consumo di territorio che Pedemontana saturerà, occupando le ultime aree libere rimaste fra i comuni posti lungo il tracciato;

6) il traffico, e l'inquinamento, previsto e conseguente alla previsione di flussi fino a 100.000 veicoli/giorno;

7) alcuni nodi critici del tracciato rappresentati dall'attraversamento di aree di pregio ambientale;

8) una mancanza di partecipazione, di coinvolgimento e di informazione, con cittadini che si trovano una procedura di esproprio in atto senza quasi saperlo, senza avere la minima idea di come comportarsi e chi sia l'interlocutore, lasciati da soli di fronte a questo procedimento, che per taluni si trasforma in un incubo, anche da molte amministrazioni locali che poco fanno per supportare i propri cittadini coinvolti. Ciliegina sulla torta di questa mancanza di coinvolgimento della popolazione dei territori attraversati dall'infrastruttura è la mancanza della VAS (Valutazione Ambientale Strategica), resa obbligatoria anche per l'Italia dalla Direttiva VAS 42/2001/CE, e che dovrebbe stimare la sostenibilità di tale progetto alla luce del carico ambientale già presente sul territorio, coinvolgendo tutti i cittadini, così come prescritto dalla Convenzione Europea del Paesaggio del 2000, ratificata nella legislazione italiana nel 2006;

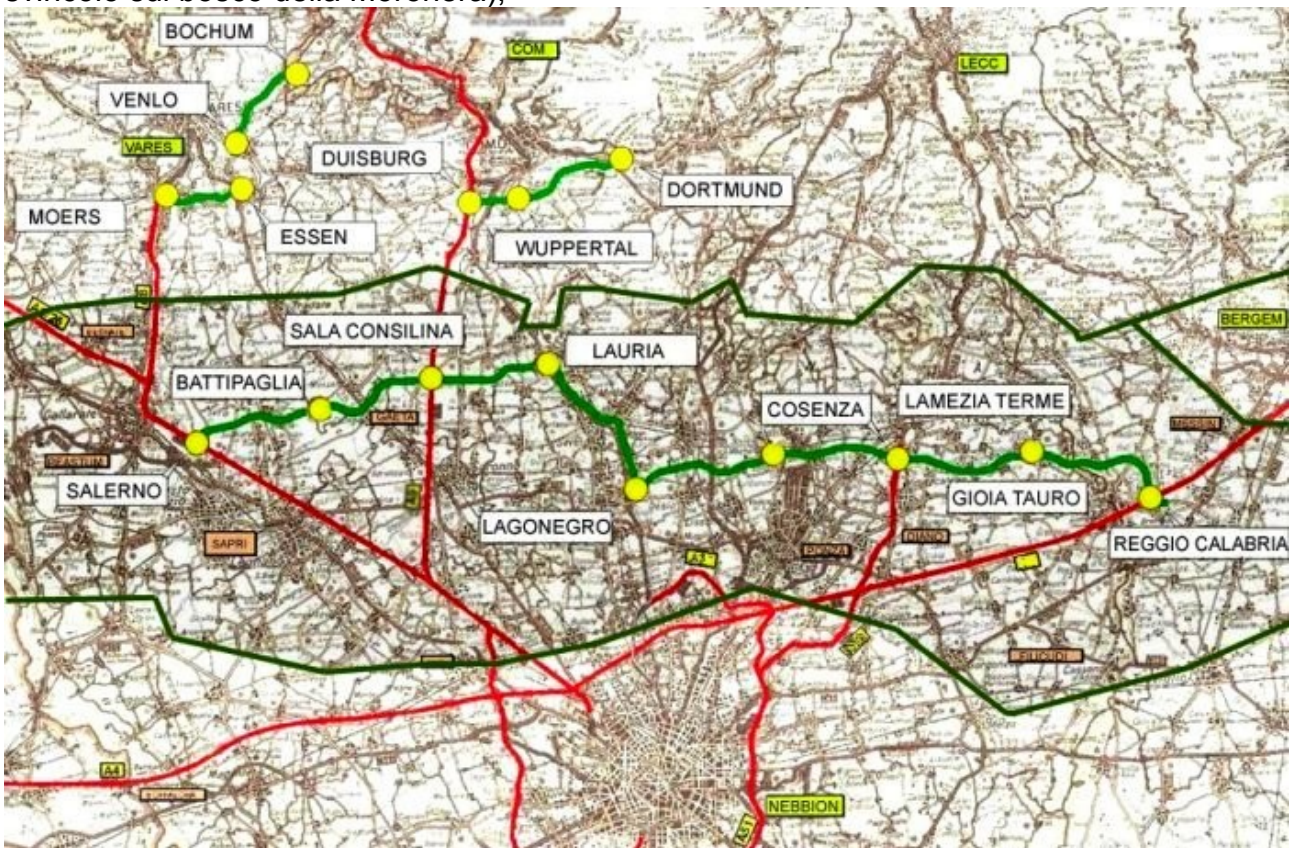
9) un carico ambientale che per questi territori è già insostenibile. Tale autostrada, infatti, attraversa un'area caratterizzata da diverse problematiche ambientali ed ecologiche che paradossalmente renderebbero di fatto già necessari e urgenti quegli interventi di 'ricostruzione' del paesaggio, che Pedemontana prefigura come compensazioni ambientali. Da est ad ovest infatti, esistono dei 'nodi' di grande problematicità, che già gravano sul sistema territoriale pedemontano e che verranno "travolti" da questa nuova infrastruttura:

- la presenza del polo chimico Bayer nel bergamasco, per cui il CIPE chiede alla Società un ulteriore approfondimento progettuale, con un immaginabile aumento dei costi;
- la distruzione o la menomazione di diversi boschi (di Bernate, della Moronera, del Rugareto, dell'Itala, delle Querce, ecc.) in un territorio che, caratterizzato dalla costante presenza di PM10 sopra la soglia consentita per molti giorni l'anno, al contrario avrebbe bisogno di nuovi boschi;
- l'attraversamento di territori che nel 1976 sono stati colpiti dalla tragedia della diossina immessa nell'aria dall'esplosione dell'ICMESA che è ancora presente all'interno dei terreni che verranno movimentati dai cantieri di Pedemontana;
- l'attraversamento di diverse discariche, regolari (come a Mozzate, dove il progetto colloca l'area di servizio tra due ex discariche di RSU completate con montagnette di 20 metri di rifiuti in altezza, non ancora bonificate, mentre dietro all'area di servizio ce ne sono altre 2 di cui una ancora attiva per una decina di anni – capienza 1 milione e 300 mila mc – che confina con un'altra sul Comune di Gorla Maggiore, una decina di milioni di rifiuti conferiti negli anni 90 e fino al 2003) ed irregolari (come a Desio di cui una di accertata gestione mafiosa, riconducibile alle attività illegali della 'ndrangheta in quest'area). Qualcuno già la chiama l'autostrada delle discariche. Totalmente eluso è il tema delle bonifiche, di cui non si capisce su chi graveranno i costi;

10) Una endemica mancanza di finanziamenti. Attualmente, infatti, meno di 1/3 delle risorse sono state reperite. Sono per la maggior parte soldi pubblici. Tenendo presente che l'aggiornamento del progetto alla luce delle prescrizioni CIPE (molto pesanti soprattutto per la tratta B2 e per la tratta D) probabilmente comporterà un aumento dei costi complessivi dell'opera, ci si chiede, con questo quadro finanziario ed alle porte del progetto esecutivo, se la Pedemontana Lombarda non corre il rischio di trasformarsi in un cantiere infinito, di bassa qualità e con stralci di esecuzione sul modello "spezzatino" (una tratta si,

l'altra chissà...) che l'avvicinerebbero pericolosamente al precedente dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

11) La presa d'atto già di molte amministrazioni e di associazioni di categoria del probabile 'inceppamento' dell'opera che ne dilaterà a tempi lunghissimi l'effettiva entrata in funzione: infatti, negli ultimi mesi sono state proposte nuove infrastrutture stradali come la cosiddetta "Pedemontana alta" che dovrebbe collegare Varese, Como e Lecco (fortemente osteggiata anche da questo coordinamento con altre associazioni locali), o un nuovo tracciato alternativo alla tratta B2, preconizzato da un sindaco di una città di quella tratta stessa, che dopo aver attraversato il comune di Desio, invece che sovrapporsi alla superstrada Milano-Meda, prevederebbe lo sventramento del parco delle Groane e l'innesto sulla A9, di Pedemontana qualche chilometro più a sud dell'attuale (il famigerato svincolo sul bosco della Moronera);



### ***La futura autostrada Pedemontana Lombarda: assomiglierà alla Salerno-Reggio Calabria?***

Immagine gentilmente concessa da Pino Timpani della rivista *Vorrei.org* e tratta da: **Timpani P.**, "Pedemontana, il 5 febbraio riparte da Arcore la carovana del Road-Shock", in *Vorrei.org - La rivista che vorrei. Monza, la Brianza e tutto il resto...*, 23 gennaio, 2010, <http://www.vorrei.org/ambiente/1-ambiente/1905-pedemontana-il-5-febbraio-riparte-da-arcore-la-carovana-del-road-shock.html>, ultimo accesso 2 febbraio 2010

### **...Non proprio tutti contenti**

Sul finire del 2007, molte delle associazioni che sino a quel momento si erano battute contro la realizzazione dell'infrastruttura, pur rimanendo contrarie e convinte dell'inutilità dell'opera, ma conscie che tale infrastruttura si sta concretizzando nonostante le legittime proteste dei cittadini, si riuniscono in un coordinamento unitario: "Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile", allo scopo di monitorare e controllare il progetto di compensazione ambientale presentato da Società Pedemontana, in collaborazione con il Politecnico di Milano, nel marzo del 2008. Tale coordinamento, di cui anche Legambiente fa parte,

raccoglie diverse realtà associative, gruppi e liste civiche espressioni del territorio, distribuite lungo l'asse autostradale, 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 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. Pur rimanendo contrari alla realizzazione dell'opera, perché sono altre le politiche che si dovrebbero attuare ora (e non fra dieci anni) per migliorare il problema di viabilità del nord Milano (in primis investendo sul trasporto pubblico), il coordinamento ha accolto con favore il progetto di compensazione presentato. E' infatti la prima volta in Italia, che esiste la concreta possibilità che venga realizzato uno dei più grandi ed articolati progetti di compensazione ambientale legata ad una, seppure devastante, infrastruttura autostradale, portando per la prima volta la nostra Repubblica, allo stesso livello dei Paesi dell'Unione Europea, ove questi progetti si fanno con un automatismo ormai consolidato. Da 2007, tale coordinamento di batte quindi per:

- 1) stimolare tutte le amministrazioni pubbliche coinvolte, anzitutto la regione Lombardia, per portare avanti il progetto delle compensazioni, farsi carico della valutazione dell'intero progetto all'interno di una coerente pianificazione territoriale, divenendo regia positiva dell'intero processo, coordinando la progettazione, la realizzazione e la successiva manutenzione delle opere di forestazione, mitigazione e compensazione ambientale connesse al progetto autostradale;
- 2) fare in modo che il progetto di compensazione ambientale arrivi sino alla progettazione esecutiva e che lo stesso venga effettivamente realizzato nei termini in cui oggi è noto, con l'approvazione anche in commissione di vigilanza e dal CIPE, dando garanzie affinché le aree individuate da tale progetto rimangano libere da costruzioni e non subiscano modifiche d'uso dai Piani di Governo del Territorio dei comuni;
- 3) far stanziare fondi pubblici regionali, in aggiunta a quelli messi in campo da Società Pedemontana Lombarda, per finanziare ulteriori compensazioni ambientali;
- 4) istituire un Piano d'Area per le aree attraversate da Autostrada Pedemontana, con lo scopo di gestire e controllare non solo i progetti ecologici ormai improcrastinabili, ma anche i possibili interventi di urbanizzazione "indotta" da questa nuova infrastruttura;
- 5) ridurre in fase di progettazione esecutiva l'impatto ambientale dell'opera, mitigandone la percezione, riducendo i carichi di traffico forzato indotti dalle opere accessorie all'interno dei comuni attraversati (tenendo conto che i flussi di traffico previsti da Pedemontana, tramite un tecnico di parte, non sono affatto chiari, specialmente per quanto riguarda il traffico indotto che si svilupperà immediatamente a ridosso dell'infrastruttura nella grana fine della viabilità locale) evitando lo sviluppo edilizio intensivo attorno alla nuova viabilità;
- 6) far sì che il modello del progetto delle compensazioni proposto da Pedemontana diventi una prassi per tutte le nuove infrastrutture. Si chiede quindi che il tetto minimo percentuale dell'importo totale dell'opera da destinare alle compensazioni ambientali, passi dall'attuale 1% al 5%;
- 7) vengano corretti diversi punti critici del tracciato, che il coordinamento ha individuato. I punti maggiormente critici vengono di seguito elencati:

- abbattimento dei boschi di Bernate;
- attraversamento delle colline di Arcore;
- abbattimento del bosco della Moronera per la realizzazione dello svincolo con la A9;

- nuova stazione di servizio di Mozzate;
- attraversamento delle zone A e B inquinate dalla diossina a Seveso e limitrofi
- impatto ambientale della tratta B2 sulle zone più densamente popolate
- grave interferenza con il bosco dell'Itala;
- abbattimento del bosco del Rugareto;

## AUTOSTRADA VALTROMPIA

Un'autostrada diventata sempre più inutile: quando la giustizia amministrativa può far risparmiare denaro pubblico e danni ambientali... ma chi ci tutela dalla protervia?

a cura di Legambiente Brescia [www.legambientebrescia.org](http://www.legambientebrescia.org)

Nel mese di gennaio 2010 sono iniziate le procedure di esproprio da parte dell'ANAS per la realizzazione del 1° tratto del 1° stralcio del 1° lotto del Raccordo Autostradale tra la A4 e la Valtrompia, vale a dire un tratto di circa quattro Km, da Concesio a Sarezzo. Nonostante la sentenza del TAR Brescia n. 859 del 5.6.2008, promossa anche con il ricorso di Legambiente, che afferma il principio della decadenza quinquennale della VIA qualora i lavori non siano ancora iniziati, ANAS SpA sta provvedendo all'occupazione delle aree destinate agli espropri, anche se la validità della VIA dell'opera è scaduta nella primavera del 2008. La sentenza del TAR Brescia sull'Autostrada Valtrompia è molto esplicita e chiara: "La VIA dovrà pertanto essere ripetuta, come la legge prevede, mentre il bando di gara che si basa su un progetto elaborato da una VIA scaduta è evidentemente illegittimo, e quindi va annullato."

Attualmente i Legali di Legambiente stanno valutando la situazione, in quanto la procedura autorizzativa di quest'opera è suddivisa in due parti: una prima parte di procedura ordinaria, con un normale decreto di compatibilità ambientale VIA del 22.10.2002 e pubblicato in G.U. nel gennaio 2003 e quindi scaduto, fino alla conferenza dei servizi; una seconda parte di procedura invece accelerata secondo le norme per le opere della legge obiettivo, con l'emissione di una deliberazione CIPE n.12 del 27 maggio 2004, pubblicata in G.U. n.19/2005 in data 25.01.2005. Tale deliberazione determina la pubblica utilità dell'opera e ribadisce la relativa compatibilità ambientale.

In sostanza l'esame verte sulla violazione o meno dell'art. 26 comma 6 del d. lgs. 16 gennaio 2008 n. 4, dal seguente tenore: "I progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione di impatto ambientale." A tutt'oggi non sono iniziati i lavori e la conclusione della gara d'appalto, seppur illegittima, non è prevista se non nel tardo autunno del 2010.

Pertanto pare sussistano tutti i motivi per definire illegittima la procedura espropriativa intrapresa da ANAS e attualmente in corso delle aree necessarie alla realizzazione dell'opera. E' quindi molto probabile che, oltre al ricorso degli espropriandi, possa anche aggiungersi un nuovo ricorso di Legambiente al TAR Brescia, volto a richiedere il rifacimento della VIA a garanzia e a tutela della salute e dell'ambiente dei Cittadini.

**Continuiamo a ribadire l'inutilità della progettata autostrada Valtrompia sia ai fini trasportistici, considerato che il progetto del metrobus prevede il prolungamento in valle, sia per i dati di fatto emersi dai rilievi sul traffico effettuati sia dal Politecnico di Milano sia dalla provincia di Brescia. Infatti,** le previsioni sullo sviluppo del traffico su gomma elaborate nel Progetto Generale dell'autostrada Valtrompia prevedevano nell'anno 2006 (anno previsto di entrata in esercizio dell'infrastruttura) un traffico vallivo di 52.000 veicoli/giorno. In realtà le rilevazioni sul traffico attuate in questi anni hanno portato alle seguenti conclusioni.

E' calato il traffico pesante in conseguenza della spietata concorrenza orientale sui prodotti tipici locali (rubinetterie, casalinghi e valvolame), mentre risulta stabile il traffico leggero. Complessivamente il numero dei veicoli che transitano nel fondovalle sono rimasti gli stessi dei rilievi del 1999, circa 31.000 veicoli giorno, ma con una significativa variazione. Il traffico dell'arteria di fondovalle, a seguito dell'entrata in esercizio del nuovo bypass stradale, è diminuito di circa 10.000 transiti giornalieri che si sono riversati sul nuovo bypass, rendendo scorrevole e non più congestionata la SP345. Rimane solo un breve tratto di circa 800 metri sul quale permane il traffico complessivo di 31.000 veicoli/giorno, che si è comunque fluidificato sia per la diminuzione del traffico pesante sia per le nuove opere di messa in sicurezza della sede stradale.



## TANGENZIALE EST ESTERNA E BREBEMI

*Un incubo per il futuro dell'est milanese e della pianura bergamasca e bresciana: il duplicato della Milano – Venezia moltiplicherà i nodi scorsoi del traffico metropolitano*

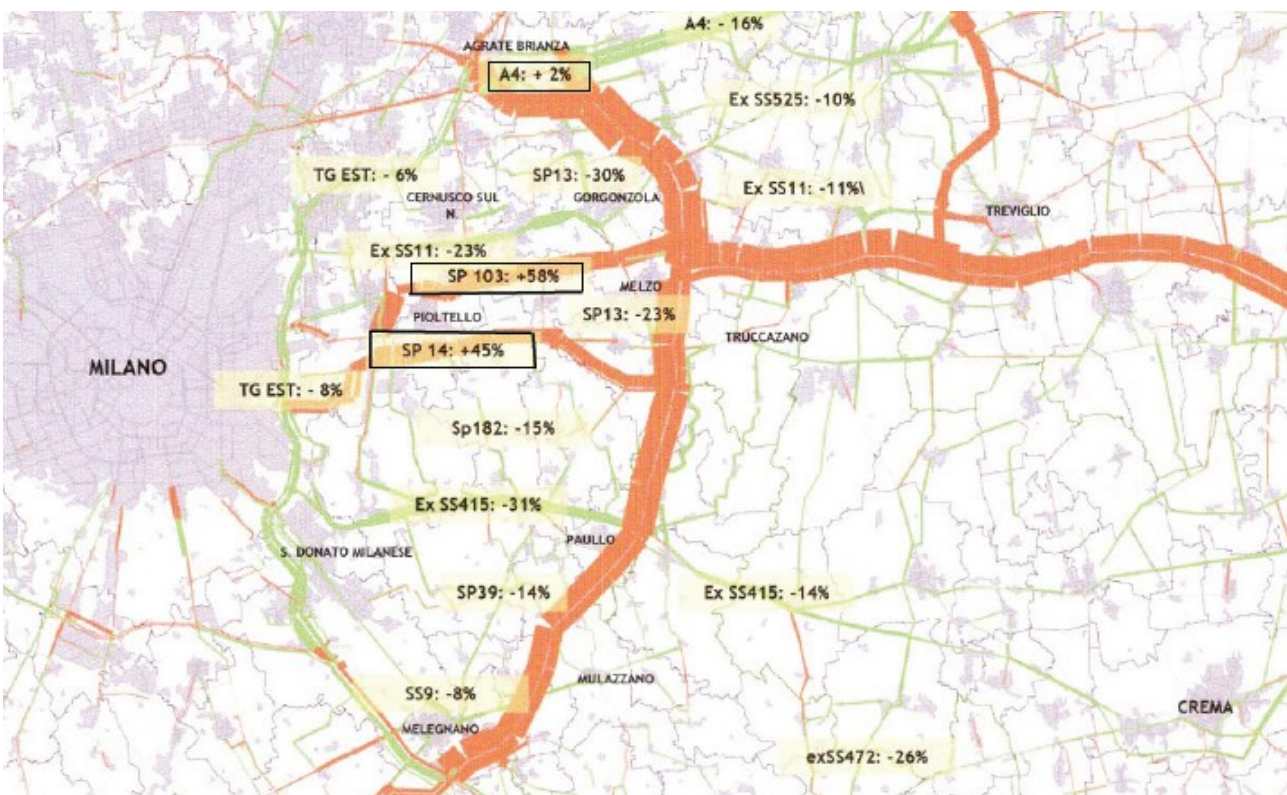
A luglio 2009 è stato dato il via con tanto di inaugurazione in pompa magna ai lavori per la realizzazione della BreBeMi. Sono stati aperti i cantieri di Cascine S.Pietro (Cassano d'Adda); Treviglio Via Fissi; Fara Olivana; Urago d'Oglio.

Sono stati resi noti i costi dei pedaggi, anche se non confermati ufficialmente, comunque più alti rispetto allo standard europeo. I lavori procedono, molto a rilento, non mantenendo certo i ritmi prospettati per i tempi di realizzazione. Il Centro Operativo di Treviglio risulta solo parzialmente insediato e non ancora operativo.

Il quadro di questo sistema di strade è molto inquietante per le sorti dell'area metropolitana milanese. Infatti l'opera, al di là delle considerazioni di seguito sviluppate, può essere funzionale solo a condizione di una sua realizzazione integrale, come perentoriamente espresso dalle prescrizioni del CIPE: il tratto centrale (BREBEMI) caricherà molto traffico, che dovrà avere uno sbocco sul resto della rete autostradale: su A4 e A1 attraverso la TEM, verso Milano attraverso la realizzazione dei due tronchi terminali (trasformazione in autostrade delle attuali strade statali Cassanese e Rivoltana), diversamente la 'iniezione' di traffico che giungerà da Brescia verso l'area milanese determinerà il collasso della viabilità locale in tutta l'area est-milanese. Il paradosso è che, invece, mentre sono aperti i cantieri della BreBeMi, per TEM non è nemmeno stato redatto il progetto definitivo, e ancor più in alto mare è la progettazione dei due tronchi in area milanese: un'autostrada, dunque, che finisce nel nulla.

a cura del Comitato Interprovinciale per la Mobilità sostenibile

<http://digilander.libero.it/astrovgorgonzola> , <http://cpm3.splinder.com/>



Un'occhiata veloce alle proiezioni di traffico elaborate per conto di Regione Lombardia per 'giustificare' la realizzazione di TEM e BreBeMi è più che sufficiente a capire che non stiamo

parlando di una soluzione, ma di una gragnuola di nuovi e pesanti problemi, in salsa di capannoni (quelli che sorgeranno in tutta la campagna che sarà solcata dalle nuove autostrade).

I dati forniti dalla Regione Lombardia dimostrano infatti che la Tangenziale Est Esterna e la Brebemi aggraveranno la congestione del traffico, aumenteranno l'inquinamento e peggioreranno la salute e la qualità della vita degli abitanti dell'Est Milanese. Inoltre ci costeranno: Brebemi 1.580 milioni di € (3.060 miliardi di Lire), Tangenziale 1.742 milioni di € (3.373 miliardi di Lire)

La ricerca regionale, commissionata per valutare gli scenari futuri (al 2012) di evoluzione del traffico sulla viabilità locale e autostradale in seguito alla realizzazione della Tangenziale Est Esterna e della Bre.Be.Mi., indica che

- La CASSANESE, nel tratto tra Melzo, Pioltello e Segrate, riceverà un'iniezione di nuovo traffico da parte della Bre.Be.Mi. pari a + 58%

- La RIVOLTANA + 45%

- La PAULLESE, la STRADA PADANA, La CERCA avranno un calo di traffico, ma non tale da compensare il pesante aumento di Cassanese e Rivoltana, strade che già oggi sono al limite del collasso e che, nel caso della Cassanese, tranciano interi paesi. I tanto declamati benefici su autostrada A4 e tangenziale Est saranno molto limitati (-16% sull'autostrada, - 6% sulla tangenziale), tanto da essere riassorbiti in 3-4 anni da quello che viene considerato un 'fisiologico' aumento medio di traffico del 2% annuo, e non è detto nemmeno che qualcuno se ne accorga, dal momento che sul nodo più problematico, quello di Agrate, la TEM non produrrà alcuna riduzione di traffico, ma semmai un aumento.

I benefici saranno irrisori e di breve durata, e sarà sempre più difficile raggiungere Milano ed i Comuni di prima cintura. I veri beneficiari saranno altri.

### **E l'accordo su ferrovie e metropolitane?**

Nell'Accordo di programma che ha prodotto l'ok dei sindaci alla realizzazione di Brebemi, forti condizioni erano state definite affinché alla realizzazione dell'opera corrispondesse un robusto rafforzamento delle infrastrutture e dei servizi ferroviari e metropolitani, prevedendo tra l'altro il prolungamento di M3 a Paullo e di M2 a Vimercate. Ma nonostante le continue sollecitazioni di comuni e associazioni, il trasporto pubblico resta al palo e si vedono solo i cantieri di BreBeMi. Le soluzioni da sempre prospettate dalle associazioni, ma anche dai sindaci del milanese riuniti in associazione, sono da sempre quelle di ridurre la quantità di autovetture private circolanti sulle nostre strade, mediante il potenziamento del trasporto pubblico, soprattutto su ferro:

- trasformare in linea metropolitana la tratta Milano-Treviglio della linea ferroviaria Milano-Venezia, con un deciso potenziamento della frequenza delle corse;
- accelerare il quadruplicamento della tratta Treviglio-Brescia, e trasformare in linea suburbana anche questa tratta;
- realizzare il prolungamento della Linea 2 da Cologno Monzese a Vimercate;
- realizzare il prolungamento della Linea 3 da San Donato a Paullo;
- realizzare un nuovo collegamento ferroviario da Monza a Melegnano.

Molti di questi impegni sono stati assunti come vincolanti nell'accordo tra comuni, regione e ministero a cui era subordinato il parere favorevole all'opera: peccato che nessuno – Regione e Ministero – vi abbia tenuto fede, per mancanza di soldi e di progetti. Ed ecco dunque che lo scenario in cui si inserisce la realizzazione del complesso di opere assume un che di apocalittico: una grande arteria autostradale che scarica decine di migliaia di auto in un piccolo centro a 25 km dal centro di Milano, e da qui la bolgia: nessuna strada adeguata ad accoglierle, nessuna struttura di interscambio, linee ferroviarie insufficienti e prive di un adeguato servizio. La gatta frettolosa (e squattrinata) rischia di fare i gattini morti.

Anche per questo associazioni e comitati, con Legambiente Lombardia, hanno sollevato ricorsi in sede amministrativa, poggiati sul fatto che di fatto, BreBeMi apre i cantieri senza un progetto esecutivo, ma anche senza un chiaro progetto definitivo, in quanto pesantissime sono le prescrizioni imposte dal CIPE sul progetto approvato. Al momento sono pendenti un ricorso in appello al Consiglio di Stato e uno al Tar (quest'ultimo contro la Delibera CIPE di approvazione del

progetto definitivo). Le motivazioni delle associazioni sono chiaramente desumibili anche dai compendiosi documenti di osservazioni presentate, sempre nel 2009, al progetto definitivo su Bre.Be.Mi. e variante di Lisate.  
(<http://digilander.libero.it/astrovgorgonzola/attualita/brebemi2009.pdf>)

