

GIUGNO 2009

OSSERVAZIONI DEL QUARTIERE S. PIO X AL PROGETTO PEDEMONTANA

Premessa. La legge-obiettivo assegna a una concessionaria (Pedemontana) la costruzione e gestione di una essenziale infrastruttura pubblica; la Regione interloquisce e decide con il Cipe; i Comuni non possono opporsi ma solo segnalare i problemi.

La procedura adottata non è conforme, nè regolare se viene modificata la situazione iniziale accettata dai Comuni e stravolta in peggio per passi successivi.

Osservazioni Generali. L'ultimo progetto di Pedemontana nasce e si sviluppa secondo la legge obiettivo ma poi, distorcendo il progetto, ha imposto scelte successive sempre più penalizzanti.

Prima il progetto Cipe fatto accettare dai Comuni, senza il coinvolgimento dei cittadini.

Poi la modifica peggiorativa del percorso in superficie.

Di seguito l'eliminazione delle strade di arroccamento.

Quindi la negazione dell'accesso gratis ai residenti.

Le ultime proposte della giunta comunale mitigano l'impatto dell'enorme struttura solo nei pressi di via De Medici ma, nello stesso tempo, amplificano la congestione della viabilità, portando le auto a concentrarsi nei 2 accessi di collegamento con Milano.

Facciamo nostri 2 grandi problemi indicati dalla giunta provinciale con la delibera 445/09 del 18 maggio scorso e una soluzione proposta dai cittadini, ma esclusa senza motivazioni dalla politica:

Mischiare i flussi nord-sud ed est-ovest, secondo la delibera di giunta provinciale provoca "gravi problemi irrisolti di traffico". Le analisi del traffico sviluppate dalla Provincia confermano che nel tratto fra Cesano e Lentate il sistema Pedemontano va in crisi perchè qui si sovrappongono i carichi di traffico della ex SS 35 con i carichi aggiuntivi della nuova autostrada. Questa situazione è aggravata dalla decisione di non realizzare la viabilità locale complementare al Sistema autostradale (le strade di arroccamento)». *Il documento mette in guardia non solo i progettisti della nuova autostrada ma anche gli amministratori e i residenti.* «La grave congestione che caratterizzerà fin dal suo nascere questa tratta dell'autostrada determinerà il rischio del dilagare del traffico sulla viabilità ordinaria con riflessi negativi sulla funzionalità della rete locale e del sistema territoriale».

La fase di cantiere è l'altra questione aperta: «Il cronoprogramma allegato al progetto definitivo - si legge ancora nella delibera della Provincia - prevede che per l'esecuzione dei lavori si impegnino 1190 giorni (fine lavori ottobre 2014). L'attuale arteria di proprietà della Provincia da Lentate Sud fino a Cormano supporta un traffico giornaliero medio bidirezionale misurato a valle di Cesano Maderno di circa 110.000 veicoli/giorno» e per questo è necessario mantenere sempre attive almeno 2 corsie per senso di marcia anche durante i lavori, pena la paralisi.

B2 veloce. Esiste una proposta per realizzare un tratto più lineare, congiungendo direttamente Desio con Meda, la cosiddetta B2 veloce, che è stata scartata anni fa per motivazioni oscure e che non è stata ancora studiata. L'assessore regionale Cattaneo si era preso l'impegno di farlo il 25 novembre 2008 davanti a oltre 400 cittadini al centro Pedretti di Cesano e non sta mantenendo la parola data; la risposta arrivata dalla Regione esclude a priori tale alternativa.

A fare grande la differenza con l'ultimo progetto bastano pochi dati:

1. il percorso più funzionale e più breve di 3.5 km, senza il grande tornante nei pressi di Cascina Gaeta;
2. la riduzione dei tempi di costruzione, senza interferenze con il traffico attuale di superstrada;
3. la riduzione di costo del tratto B2 di circa 100 milioni di euro, degli espropri e delle demolizioni;
4. una riduzione nell'uso di territorio di oltre 200 mila metri quadri, salvaguardando le aree a verde;
5. un risparmio per l'utenza di 25 milioni di euro di carburanti ogni anno e dei costi di pedaggio;
6. l'immissione di 15.000 tonnellate di CO2 e di 2 tonnellate di PM10 in meno ogni anno futuro;
7. il superamento di tutti i problemi legati alla movimentazione dei terreni inquinati da diossine;
8. il mantenimento regolare della superstrada, senza mischiare i flussi nord-sud ed est-ovest

La Regione e il Cipe possono modificare il progetto in ogni momento; il progetto B2 veloce permette di superare le difficoltà evidenziate, risparmiando soldi, tempo e disagi nella costruzione.

BOIS JUI 629

L'ultimo progetto presentato è totalmente diverso dal progetto originale Cipe.

Si chiede:

- **esecuzione della nuova VIA** e divulgazione alle popolazioni;
- **stesura di un disciplinare (comportamenti obbligatori e soggetti di controllo)** per la movimentazione del terreno diossinato da Desio alla prevista collina di via DeMedici;
- **fondo assicurativo** di Pedemontana a copertura del prevedibile crollo del valore immobiliare delle case adiacenti, come indennizzo alla presenza dell'autostrada;
- con riferimento alla delibera 445/09 del 16 maggio 2009 della Provincia di Milano, **reinserimento delle strade di arroccamento e degli accessi attuali** della superstrada, per evitare il crollo dell'economia locale e la grave congestione dell'intera viabilità;
- presenza scritta nel progetto dell'**esonero, certo e per sempre**, dal pagamento pedaggio per i residenti dei paesi interessati dalla tratta B2, compreso Bovisio;
- **ampliamento delle zone a verde e alberi** attorno alla autostrada, anche modificando il nuovo PGT di Cesano, dal confine con Seveso a quello con Desio e Bovisio per mitigare il danno dell'inquinamento previsto con certezza in aumento a ridosso delle case;

Opere di mitigazione e compensazione. Un'autostrada a 8 corsie più gli accessi e i raccordi in mezzo ai paesi non sarà mai mitigabile, come ammesso dal direttore generale di Pedemontana.

Proprio per questo, se si dovrà fare, per i cittadini del S. Pio X è irrinunciabile:

- **realizzare una fascia ampia a parco**, da Seveso a Desio, che protegga i terreni limitrofi all'autostrada, immergendo di alberi e di verde le case contigue non abbattute, perché il polmone verde serve lì e l'ossigeno non lo dà il parco delle Groane;
- **realizzare il raccordo da via Trento a via Manzoni**, al fine di decongestionare il traffico pesante che transita su via Molino Arese. Si chiede di spostare la rotonda e la strada di collegamento proveniente da via Trento a sud dell'autostrada e proseguire su quel lato la strada di raccordo con Bovisio; ciò consente di tenere lontano dalle abitazioni il traffico di transito, di mantenere integro l'accesso alle scuole medie e la mobilità tra i residenti, di ridurre il traffico nei centri di Cascina Gaeta e Mulinello.
- **prolungare il tratto autostradale coperto** nei pressi di via De Medici fino all'intersezione con via Beato Angelico;
- spostare più a nord-est, verso la collina di contenimento autostradale, la rotonda prevista tra via dei Mille e via de Medici, nei pressi del parco del quartiere Liate;
- **tenere più ad est**, addosso all'autostrada in galleria, la strada di collegamento con via Don Sturzo, compreso l'intersezione con la ferrovia Seregno Saronno; anche la rotonda su via Sturzo nel comune di Seveso venga coerentemente spostata ad Est;
- **mantenere la posizione della nuova rotonda prevista in Via De Medici per l'uscita da Milano nella posizione attualmente prevista nel progetto e comunque il più lontano possibile dall'esistente in modo da favorire la circolazione locale del quartiere ad alta densità abitativa.**
- **trasformare da area agricola ad area boscata ad integrazione del parco della Baruccanetta** l'area compresa tra via B. Angelico e via Matera, ad est della superstrada e le aree ad ovest della superstrada adiacenti via S. Carlo e via dei Mille.

Con riferimento all'affermazione che "la soluzione progettuale definitiva del tracciato della tratta B2...comporta una sensibile riduzione dei costi di realizzazione dell'opera" (delibera di Giunta del 12.5.2009, punto t), **si chiede che le risorse economiche che si renderanno disponibili siano destinate esclusivamente alle compensazioni nei quartieri disastri di Mulinello, Liate, Cascina Gaeta.** Per il quartiere Mulinello – Spio X si chiedono interventi per:

- attenuazione dell'inquinamento acustico;
- eliminazione elettrodotti presso le scuole medie ed elementari;
- Trasformare ad aree boscate i terreni a verde che circondano la scuola media di via S. Marco;
- realizzazione delle piste ciclopedonali del quartiere, anche verso il centro città;
- realizzazione nuova piazza "del mercato" e riqualificazione via Molino Arese;
- arredo urbano delle vie adiacenti piazza Monte Bianco;

- percorso protetto per pedoni e biciclette a collegamento delle scuole medie, elementari e materne del quartiere fino al parco della Baruccanetta e collegamento con il centro e le altre infrastrutture ciclo pedonali previste sia come opere compensative da pedemontana sia da quelle in previsione di realizzazione dall'amministrazione comunale.

Comitato S. Pio X