

PEDEMONTANA

"I moderni predatori"



NON una favola, MA una orrenda realtà,
ambientata nel nostro Territorio Brianzolo

**Autori: i cittadini depredati dei loro diritti,
dei propri beni, della propria
salute**

Premessa

Questo opuscolo nasce dalla volontà di un gruppo di cittadini, che lontani da ideali politici, e con il puro e sano scopo di difendere il nostro territorio, desiderano far conoscere a quanta più gente possibile come “potrebbe” modificarsi l’ habitat in cui viviamo.

E' da anni che si parla di Pedemontana però senza mai diventare una concreta realtà, perché di fatto si tratta di una grande infrastruttura che può essere una soluzione per alcuni problemi di mobilità e di sviluppo, ma può rivelarsi contemporaneamente un'arma a doppio taglio per tutte le conseguenze negative che essa può generare.

Si tratta di un'opera che può aver perso credibilità nell'immaginario collettivo, proprio perché se n'è sempre sentito parlare senza mai concretizzarsi... e ora....l'avvento dell'Expo 2015 e la disponibilità di fondi, hanno innescato un'accelerazione di tutta l'operazione, abbattendo tempi legislativi e burocratici, scavalcando problemi che per anni hanno innescato accesi dibattiti senza mai arrivare ad una conclusione realistica.

La domanda sorge così spontanea. E' bastata l'Expo per dar risposta a tutte le difficoltà di un'opera di importanza nazionale che si innesta snaturandolo in un territorio densamente urbanizzato come quello in cui viviamo?

Forse molta gente non se ne rende conto ed è per questo che vogliamo far sentire maggiormente la nostra voce per non essere lasciati nell'ombra abbiamo bisogno di esprimere le nostre opinioni, di farci sentire dai "grandi", dai poteri forti, da chi conta.

Per fare ciò però abbiamo bisogno di far conoscere l'imminente scenario che ci aspetta a quanti non ne hanno mai sentito parlare, a quanti sottovalutano il problema, a quanti pensano di sapere ma non conoscono i risvolti negativi dell'operazione, ...insomma a quanta più gente possibile.

Abbiamo fatto pervenire, lo scorso 19 giugno, una serie di osservazioni a tutti gli enti coinvolti nell'iter autorizzativo (Regione Lombardia, Concessioni Autostradale Lombarda, Società Pedemontana Lombarda, Ministero dell'Ambiente per la Tutela del Territorio e del Mare).

Non vogliamo che quest'opera ci venga imposta dall'alto per soddisfare interessi politici ed economici di altri chiediamo il rispetto dei nostri diritti, della nostra salute, della nostra sicurezza, della nostra identità e, più in generale, della qualità di vita dei cittadini che vivono nelle immediate vicinanze della pedemontana.



Il progetto preliminare

*Il progetto preliminare dell'autostrada Pedemontana è stato approvato dal CIPE, **con prescrizioni**, il 29 luglio 2005 e, successivamente, il 29 marzo 2006 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, per poi giungere, con la Società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., alla sottoscrizione dell'importante documento del **Accordo di programma per la realizzazione del sistema viabilistico pedemontano lombardo** il 19 febbraio 2007 con il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Lombardia, le Province di Bergamo, Como, Milano, Varese, ANAS S.p.A. ed i rappresentanti dei comuni interessati.*

*All'articolo 5 di tale accordo (individuazione degli interventi) vi è stata **la presa d'atto da parte di tutti i soggetti sottoscrittori della condivisione del tracciato del progetto preliminare così come approvato dalla suddetta deliberazione del CIPE nonché la conferma di ricercare, sempre da parte di tutti, nella fase di progettazione definitiva, ulteriori proposte di ottimizzazione e miglioramento**, previa valutazione ed approvazione da parte del Collegio di Vigilanza secondo le competenze attribuite allo stesso dall'Accordo di Programma (AdP).*

Il percorso dell'autostrada Pedemontana Lombarda viene definito come un "Sistema Viabilistico Pedemontano" in quanto interessa le province di Varese, Como, Milano e Bergamo. Di questo sistema viabilistico se ne parla ormai da diversi decenni ed è conosciuto con diverse denominazioni tra cui "gronda intermedia" o meglio ancora di "pede-gronda".

L'obiettivo a cui dovrebbe tendere tale nuovo sistema autostradale è quello di garantire un percorso nuovo ed efficiente tra le province di

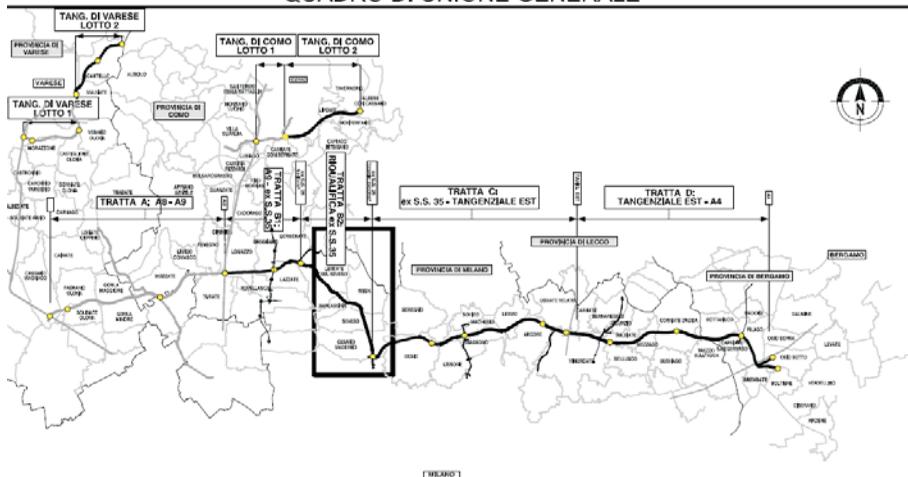
Bergamo e Varese senza interferire con la viabilità esistente attorno a Milano, riducendo al contempo sia i tempi di percorrenza che la congestione della viabilità locale.

*Infatti il sistema viabilistico pedemontano dovrebbe configurarsi come attraversamento alternativo all'autostrada A4 "Milano-Venezia", scavalcando l'area fortemente urbanizzata del Milanese e della Brianza, che **dovrebbe dare** una soluzione alle problematiche di deficit di qualità della vita, congestioni e rallentamenti del traffico, nonché una miglioria delle attuali condizioni di inquinamento atmosferico ed acustico.*

Con queste premesse è nata l'idea del progetto autostradale della Pedemontana che si caratterizza da 4 tratte e 2 tangenziali così denominate:

- tratta A: dall'Autostrada A8 all'autostrada A9;
- tratta B1: dall'Autostrada A9 a Lentate;
- tratta B2: da Lentate a Cesano Maderno;
- tratta C: da Cesano Maderno alla Tangenziale Est;
- tratta D: dalla Tangenziale Est all'Autostrada A4;
- Tangenziale di Como;
- Tangenziale di Varese.

QUADRO DI UNIONE GENERALE

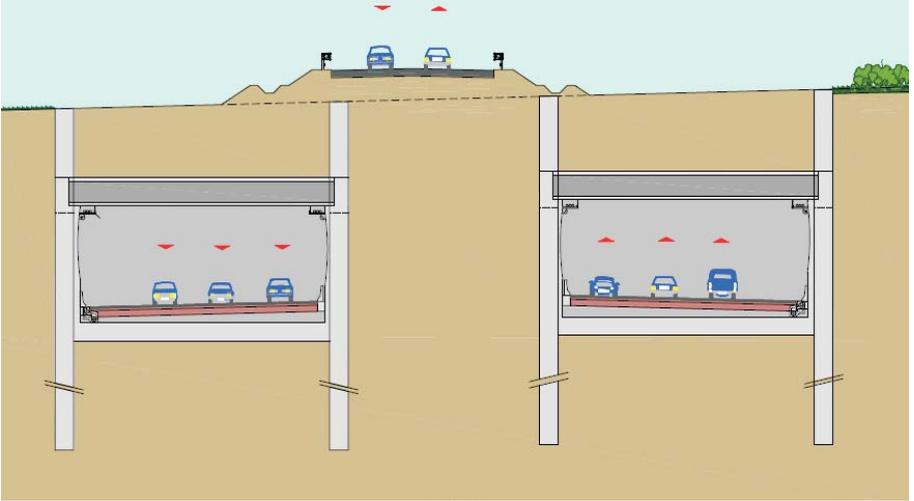


Il progetto preliminare della tratta B2 (da Lentate a Cesano Maderno) prevedeva, essenzialmente, **lo sviluppo del tracciato autostradale in interrato rispetto l'attuale piano di campagna**, utilizzando la soluzione della galleria, giacché **“il corridoio di intervento si inserisce, infatti, in un ambito territoriale densamente popolato, compreso tra la metropoli milanese e i poli urbani di Varese, Como, Lecco e Bergamo, caratterizzato dalla presenza di numerosi insediamenti e di importanti distretti produttivi”**, ed in particolare **“il territorio interessato dalla costruzione della tratta B2 della Pedemontana risulta fortemente urbanizzato, poiché percorre aree densamente abitate”**.

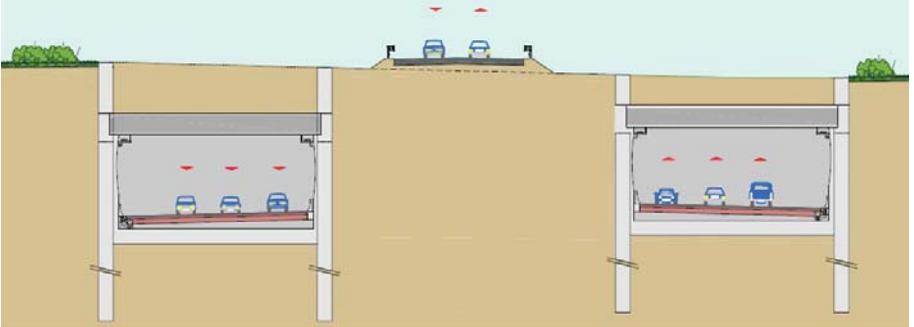
Del resto, come risulta ben esplicitato nella relazione tecnica allegata al progetto definitivo della tratta B2, la mancanza di un corridoio libero e continuo per il passaggio dell'autostrada nei territori attraversati è determinante per la scelta delle soluzioni progettuali, non a caso il progetto preliminare individuava proprio **la soluzione in interrato come quella più adatta** per attraversare la congestione insediativa delle funzioni che attualmente insistono nella tratta osservata.

Il progetto preliminare prevedeva l'uso del sedime della superstrada della SP ex SS35 “Milano – Meda”, mediante la demolizione del rilevato dell'infrastruttura esistente, la realizzazione di un nuovo tipo di **viabilità autostradale in interrato** e, la costruzione di un sistema locale di viabilità in superficie (una carreggiata con doppio senso di marcia) con conseguente **riutilizzo dei restanti sedimi per opere di ricucitura, mitigazione e compensazione ambientale**.

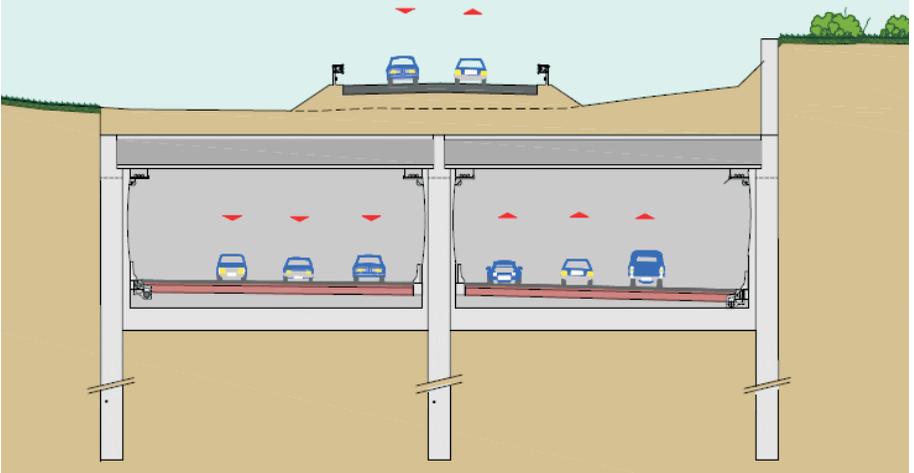
SEZIONE G-G



SEZIONE H-H



SEZIONE I-I



Il progetto definitivo

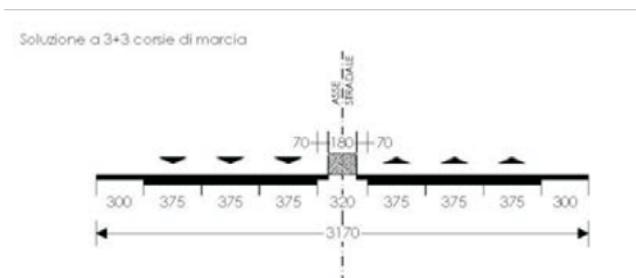
Il progetto definitivo per la tratta B2 dell'Autostrada Pedemontana prevede il potenziamento della superstrada Mi-Meda nel tratto compreso tra i comuni di Lentate sul Seveso (termine della tratta B1) ed il comune di Cesano Maderno (inizio della tratta C), come del resto stabilito dal progetto preliminare.

Il tracciato principale della tratta B2 presenta una lunghezza di circa 9,6 km interessando i Comuni di Lentate sul Seveso, Barlassina, Seveso, Meda, Cesano Maderno e Bovisio Masciago, e si caratterizza per diverse criticità legate alla presenza di un edificato molto fitto a ridosso dell'attuale sedime stradale della Mi-Meda.

Il progetto prevede quindi la realizzazione di una sezione autostradale costituita da:

- 2 carreggiate ciascuna composta da n. 3 corsie per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m ciascuna;
- 1 spartitraffico minimo di 2,74 m e da n. 2 banchine in sinistra di larghezza minima di 0,70 m;
- 1 corsia di emergenza di larghezza pari a 3,00 m per ciascuna carreggiata.

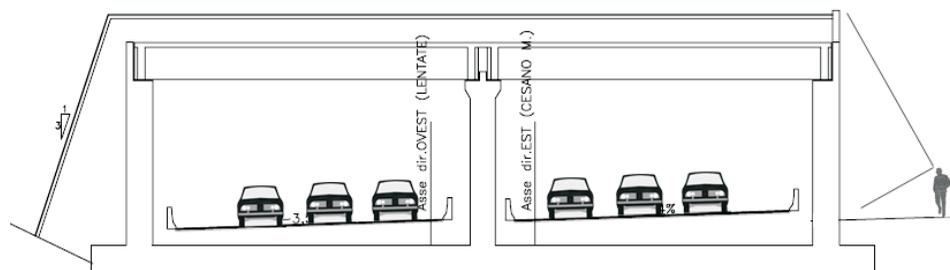
La piattaforma stradale adottata risulterà avere una larghezza minima di circa 30 m.



Il progetto definitivo assume, inoltre, un andamento altimetrico del tracciato prevalentemente in rilevato, con l'inserimento saltuario di gallerie artificiali o meglio viadotti in rilevato ricoperti di terreno (tipologia atipica ed inusuale nelle costruzioni stradali e nel paesaggio della pianura padana). In sintesi, la soluzione in interrato del progetto preliminare viene completamente cancellata ed al suo posto viene proposta un'autostrada completamente fuori terra e su viadotti, proprio a ridosso dell'edificato molto fitto collocato a fianco dell'attuale sedime stradale della Milano-Meda.

In altre parole si utilizza lo stesso andamento della Mi-Meda ma ampliata di altre due corsie più fasce di sicurezza.

La scelta progettuale adottata dal progetto definitivo non può pertanto essere giustificata e fondata dalle terminologie "potenziamento" e "riqualificazione". Tale scelta invece deriva solamente da motivazioni di tipo "politico" o di puntuali "contrattazioni" avvenute con i territori attraversati.



Il progetto definitivo stravolge completamente le caratteristiche del preliminare approvato, prevedendo:

1. una soluzione in rilevato anziché in interrato, con viadotti fuori terra e gallerie coperte fuori terra;

2. l'ampliamento della sede attuale della superstrada Milano Meda con carreggiata a 3 corsie per senso di marcia, corsia di emergenza e spartitraffico centrale per una sezione minima pari a 32,64 metri, a fronte dei circa 20 m attuali;

3. l'eliminazione del “corridoio ecologico” per la creazione di una “rete ambientale” a tutela della biodiversità che sostituiva l'attuale Milano-Meda;

4. l'introduzione di consistenti barriere antirumore e la sostituzione di vetri e serramenti nelle costruzioni civili;

5. l'introduzione di un sistema di pedaggio che rappresenta una nuova ed ulteriore tassa diretta sull'intera Brianza;

6. il passaggio della nuova autostrada su un tratto MAI BONIFICATO dalla diossina.

Le nostre osservazioni in sintesi

Abbiamo chiesto:

- 1. il rispetto di quanto approvato nel progetto preliminare: quali sono le motivazioni tecniche che hanno portato ad un tale stravolgimento?**
- 2. il mantenimento dei tratti in galleria profonda in corrispondenza degli ambiti ad elevata intensità abitativa esistenti (prescrizione CIPE 263) anziché l'introduzione di barriere antirumore e la sostituzione di vetri e serramenti nelle costruzioni civili, che impediscono le condizioni minime di vivibilità (prescrizioni CIPE 162, 179 e 268);**
- 3. l'eliminazione di molti ponti, gallerie, trincee, attraversamenti sopraelevati e la ricomposizione dei tracciati interrotti ora dalla superstrada;**
- 4. la realizzazione di una "green-way" sugli spazi liberati dalle vecchie sedi viabilistiche e il reinvestimento dei soldi in opere di compensazione e mitigazione (prescrizione CIPE 113a e b);**
- 5. la realizzazione del "corridoio ecologico" per la creazione di una "rete ambientale" a tutela della biodiversità (prescrizione CIPE 157);**
- 6. l'eliminazione del pedaggio, per evitare di compromettere i rapporti sociali, economici e produttivi di chi ora utilizza la superstrada Milano-Meda, che ha garantito lo sviluppo di questa fascia di territorio lombardo.**

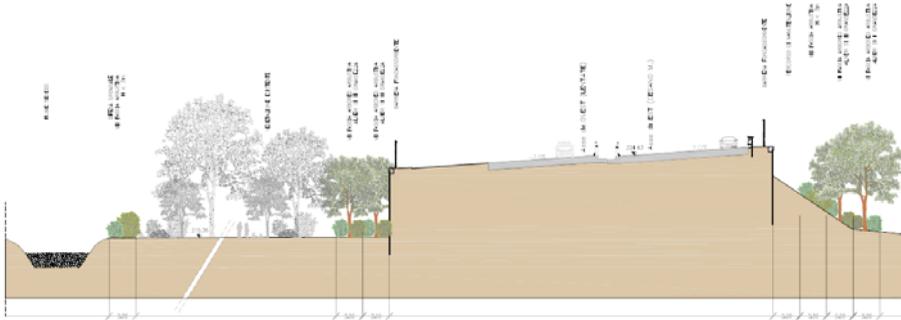
Le osservazioni presentate

Le osservazioni mosse alla Società Autostrada Pedemontana, alla Regione Lombardia, al Ministero dell'Ambiente per la Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, per il progetto definitivo del sistema viabilistico pedemontano e sull'avvio del procedimento espropriativo e di asservimento di cui stiamo aspettando risposta, riguardano in sintesi i seguenti punti principali.

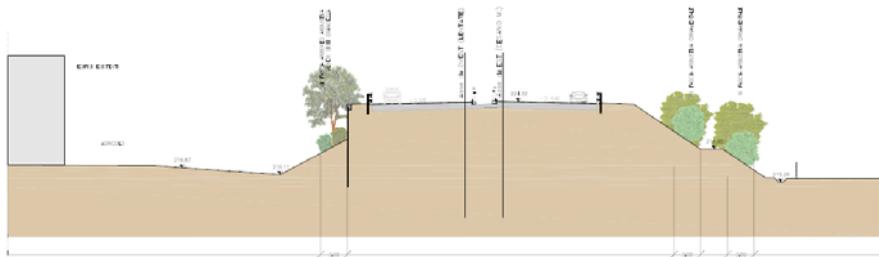
IL TRACCIATO TRA LO SVINCOLO DI MEDA E L'AREA DI SERVIZIO DI DESIO - LE MODIFICHE RISPETTO AL PROGETTO PRELIMINARE E I NUOVI IMPATTI AMBIENTALI

Le osservazioni riguardano parte delle tratte denominate "B2" e "C" del progetto definitivo autostradale pedemontano.

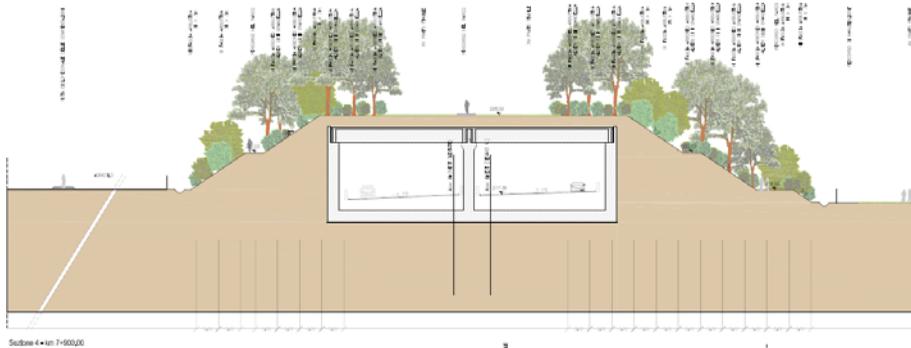
In particolare le osservazioni chiedono il rispetto di quanto approvato con il progetto preliminare (soluzione completamente in interrato del tracciato autostradale), adottando e/o riferendosi a quelle soluzioni previste nel progetto definitivo ed inerenti esclusivamente alla viabilità locale, funzionali a garantire non solo l'ingresso e l'uscita all'autostrada in progetto con conseguente eliminazione della viabilità locale di arroccamento del progetto preliminare, ma soprattutto a ricucire le viabilità di contesto locale ed i tessuti edilizi attualmente separati dalla superstrada Mi-Meda, nonché a favore della ricomposizione dei rapporti socio economici produttivi, che attualmente si svolgono lungo il tracciato della superstrada e che, invece, verrebbero spazzati via dalla nuova soluzione progettuale del progetto definitivo, con l'introduzione soprattutto di un forte sistema di esazione (pedaggio autostradale).



Sezione 2 - km 4+500,00

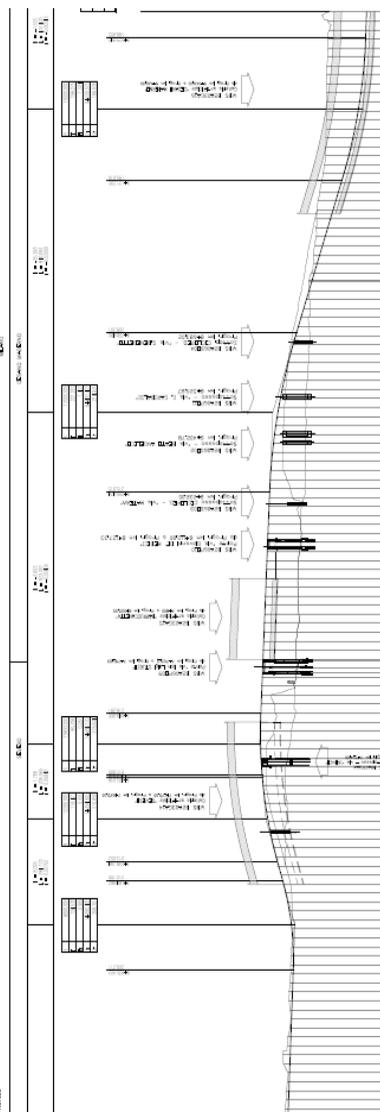
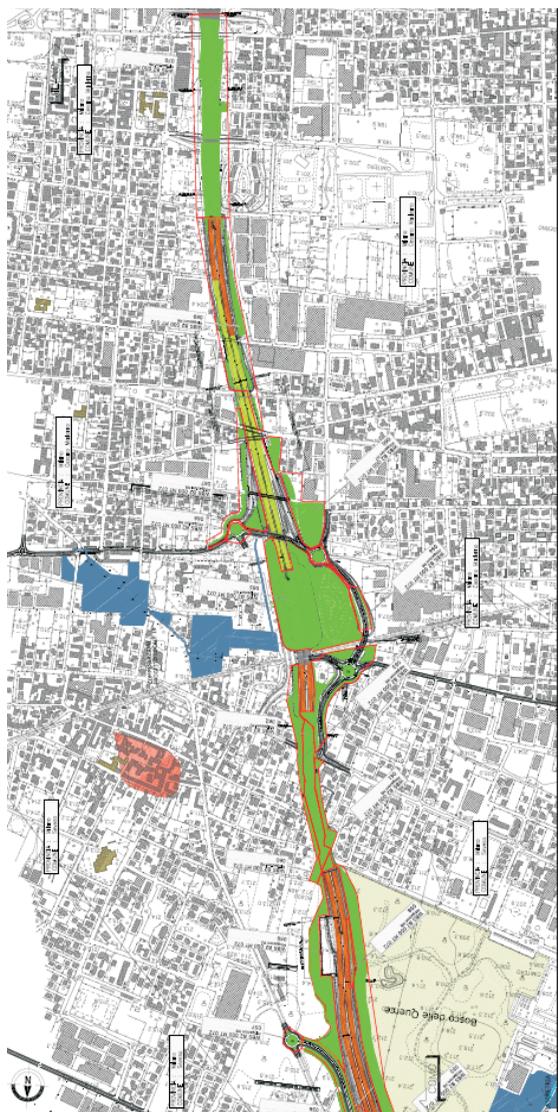


Sezione 3 - km 5+000,00



Sezione 4 - km 7+000,00

Il nuovo progetto dell'autostrada completamente fuori terra e i viadotti ricoperti di terra che formano le nuove montagne di separazione. Si osservi l'altezza dei rilevati rispetto la sagoma umana.



Il nuovo progetto dell'autostrada completamente fuori terra che si insinua tra le edificazioni della Brianza ed il sistema di pagamento per il pedaggio autostradale

Preliminarmente con le osservazioni si è chiesto di conoscere quali siano state le motivazioni tecniche che hanno guidato la redazione del progetto definitivo, visto che hanno comportato lo stravolgimento della soluzione progettuale del progetto preliminare che prevedeva, essenzialmente, lo sviluppo del tracciato autostradale in interrato rispetto l'attuale andamento del terreno, utilizzando la soluzione della galleria, giacché “il corridoio di intervento si inserisce, infatti, in un ambito territoriale densamente popolato, caratterizzato dalla presenza di numerosi insediamenti e di importanti distretti produttivi.”, ed in particolare **“il territorio interessato dalla costruzione della tratta B2 di Pedemontana risulta fortemente urbanizzato, poiché percorre aree densamente abitate e su cui vi sono enormi problemi legati alla presenza della diossina, MAI BONIFICATA su alcune parti».**

Per le peculiarità del territorio brianzolo, non a caso il progetto preliminare individuava proprio la soluzione in interrato come quella più adatta per attraversare la congestione insediativa che attualmente insiste nella tratta B2, prevedendo conseguentemente l'uso del sedime della superstrada esistente, mediante la demolizione dell'attuale rilevato, la realizzazione di un nuovo tipo di viabilità autostradale in interrato e, la costruzione di un sistema locale di viabilità in superficie (una carreggiata con doppio senso di marcia), con conseguente riutilizzo dei restanti sedimenti per opere di ricucitura, mitigazione e compensazione ambientale. Su queste ultime aree, precedentemente occupate dalla superstrada, si poteva e **si può ancora pensare ad un grande parco lineare che finalmente metta insieme le parti di città attualmente divise dalla superstrada.**

Il mantenimento di una soluzione in interrato dell'autostrada pedemontana in progetto comporterebbe anche:

- l'eliminazione delle barriere antirumore sia naturali che artificiali con conseguente reinvestimento di tali costi nelle opere di mitigazione;

- l'eliminazione delle fonti di inquinamento legati al rumore ed al traffico veicolare;

- la garanzia del recepimento della prescrizione del CIPE n. 157 inerente la creazione di un corridoio ecologico compensativo (parco lineare) che consenta di agevolare le connessioni del sistema "rete ambientale" a tutela della biodiversità. Questo aspetto risulta del resto nel progetto definitivo disatteso in relazione alle modifiche apportate al progetto preliminare relativo allo stravolgimento della livelletta del piano stradale che ha lasciato quasi tutto il tracciato in superficie, nonché della prescrizione n. 263 (estensione dei tratti di galleria in corrispondenza degli ambiti ad elevata densità abitativa esistenti);

- la possibilità di incrementare notevolmente il sistema di mitigazione sul tracciato, utilizzando anche le risorse economiche non più necessarie destinate alla sostituzione dei vetri e serramenti nelle costruzioni civili. A tal riguardo si fa presente che la sostituzione degli infissi è un tipo di intervento che non garantisce, comunque, le condizioni minime di vivibilità sancite dai regolamenti locali d'igiene e dai testi nazionali in materia, anche in relazione alle prescrizioni del CIPE n. 162, 179 e 268.

Inoltre si eliminerebbero le soluzioni tipologiche dei manufatti stradali introdotti (ponti, gallerie, trincee, rilevati, gallerie artificiali,

ecc), riportando il piano dell'autostrada secondo quanto previsto dal progetto preliminare (soluzione in interrato). Ciò garantirebbe anche la realizzazione di una nuova viabilità urbana con un disegno capace di riunificare le diverse parti di città, che oggi risultano separate fisicamente dalla superstrada.

In tale modo si arriverebbe così a definire la cosiddetta “città infinita” o “green way”, che ricomporrebbe gli spazi liberati dalle vecchie sedi viabilistiche, con un nuovo disegno basata su modelli di sostenibilità e di paesaggio (prescrizioni CIPE n. 113a e 113b.)

La soluzione progettuale così prospettata, accompagnata dall'eliminazione del sistema di pedaggio previsto, vedrebbe anche l'investimento delle risorse economiche, derivanti dalla non più necessaria realizzazione dell'intera strada di arroccamento in superficie, nel potenziamento del sistema delle compensazioni e mitigazioni ambientali con la realizzazione del grande parco lineare.

Quest'ultima grande opera di verde riqualificherebbe l'attuale paesaggio, ovvero un parco lineare sull'attuale sedime superficiale della superstrada Milano-Meda. Si propone, quindi, una grande spina dorsale verde a livello territoriale, su cui impostare e coordinare i diversi progetti comunali messi in atto, che in assenza di tale spina di verde resterebbero marginali e frammentari tra di loro, così come del resto prospettato con la scelta progettuale individuata nel progetto definitivo.

Si ritengono di grande disagio anche tutte le fasi di cantiere della stessa opera, soprattutto in riferimento alle modifiche di viabilità che queste comporterebbero. Pertanto è necessario che le opere di mitigazione vengano disposte specificatamente in vicinanza delle zone abitate al fine di ottemperare al proprio specifico

compito, ovvero quello dell'abbattimento delle criticità ambientali indotte dal progetto autostradale in ossequio a quanto affermato negli studi di impatto ambientali prodotti.

La nuova configurazione autostradale imposta dal progetto definitivo provoca conseguentemente, un innalzamento e peggioramento:

- delle attuali condizioni acustiche, già critiche, in cui attualmente si trovano le realtà abitative poste in prossimità del tracciato stradale. Non a caso tra le misure mitigative previste dal progetto definitivo, si arriva persino a sostituire i serramenti di diverse costruzioni, il che dimostra di per sé la qualità ed il livello progettuale molto basso che possiede il progetto;*
- delle attuali condizioni atmosferiche, già critiche di questa parte di territorio in termini di innalzamento e non controllo delle produzioni di CO, CO₂, NO_x, NO₂, NH₃, PM₁₀, ecc, prodotti dall'emissioni da traffico.*

Si fa presente che l'autostrada Pedemontana è un sistema autostradale di alta capacità e di livello interregionale, per cui il suo impatto sulla viabilità è rilevante; tale considerazione è rafforzata dal fatto che la tratta B2 si inserisce in un contesto fortemente abitato appartenente alla zona critica di Milano, Como e Sempione. Infine, si sottolinea che le mappe di concentrazione degli inquinanti risultano esser di minor ampiezza in una soluzione in interrato rispetto ad una completamente aperta;

- delle caratteristiche e peculiarità paesistiche dei territori attraversati, in quanto si introducono tipologie e forme di paesaggio, anche costose, improprie della pianura padana, che invece nascono per rispondere, senza risolverle, alle problematiche tipicamente ambientali;*
- delle condizioni di determinate situazioni ambientali già molto critiche. In particolare si riferisce all'ambito del Parco delle Querce.*

Le osservazioni inoltre sottolineano che non risultano sufficientemente approfonditi gli impatti che la nuova infrastruttura è destinata a ripercuotere su tutte le matrici indicate e, in particolare, su: clima, paesaggio, interazione tra i fattori, beni materiali, patrimonio culturale, sociale e ambientale

In particolare, si ritiene che sussista:

- *un inquinamento atmosferico eccessivo prodotto dal passaggio di circa **100.000 veicoli giornalieri**, nonché livelli di rumorosità residua (post operam) ancora elevati;*
- *una vibrazione eccessiva per il passaggio dei mezzi pesanti sia durante le lavorazioni che durante il periodo di transito ordinario ad opera eseguita. Le vibrazioni non sono mitigabili e la qualità della vita residenziale nell'area diverrà fortemente penalizzata;*
- *un inquinamento acustico eccessivo. Viene fatta la scelta di sostituire gli infissi delle abitazioni per ridurre il livello di rumorosità. Gli infissi non possono rimanere sempre chiusi in tutte le stagioni. Non risulta pertanto efficace la scelta di sostituire gli infissi nelle abitazioni adiacenti il percorso in quanto non garantirebbero comunque il rispetto delle necessarie condizioni minime di vivibilità ed agibilità per i locali sanciti dai testi di legge sanitari nazionali, dai regolamenti d'igiene e dai regolamenti edilizi. Inoltre, una esagerata chiusura delle abitazioni (barriere antirumore) genera una sensazione di isolamento pericolosa per il benessere psicofisico;*
- *dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico non viene considerata la futura realizzazione, a breve, in Bovisio Masciago/Desio di un nuovo inceneritore (termovalorizzatore) con potenzialità più che raddoppiata. Servirà tutta la popolazione della nuova provincia di Monza Brianza anziché i soli 11 comuni attuali del Consorzio BEA. La presenza di micropolveri e delle emissioni ordinarie prodotte*

dall'inceneritore sommate a quelle dei 100.000 veicoli giornalieri genera un ambiente di vita ai limiti della normale tolleranza.

LO SVINCOLO DI BOVISIO MASCIAGO DENOMINATO “SVINCOLO DI CESANO MADERNO 1”

La rotatoria in sospensione, denominata secondo la documentazione “SVINCOLO CESANO MADERNO 1”, provocherebbe una congestione di traffico con conseguenti incrementi di inquinamento atmosferico ed acustico per i residenti della zona in particolare per il Comune di Bovisio Masciago, in quanto tale svincolo rappresenta il punto di raccordo tra la nuova autostrada pedemontana e la rimanenza della superstrada Mi-Meda, che proseguirebbe verso Milano, senza nessun tipo di potenziamento.

Riteniamo tale svincolo non necessario e superfluo sia ai fini dell'ingresso e dell'uscita dall'autostrada Pedemontana, che di raccordo con la S.S. 35 Milano-Meda.

L'osservazione propone di eliminare tale rotatoria e di sostituirla con un nuovo ponte di scavalcamento della superstrada, in sostituzione di quello attualmente esistente sulla SP 173 in direzione Desio, di mantenere, previa riqualificazione, le due rampe in ingresso ed in uscita dalla Milano-Meda, collocate a sud rispetto all'attuale ponte come previsto anche nel progetto definitivo.

L'eliminazione della rotatoria sopra citata permetterebbe, di ottenere oltre a un'area maggiormente vivibile dal punto di vista della congestione del traffico che si riverserebbe su Bovisio Masciago e all'abbassamento dei livelli di inquinamento atmosferico, anche un notevole risparmio economico, in quanto non si andrebbero a

realizzare sia la rotatoria in sospensione che la strada di collegamento con la rotatoria di Cesano Maderno posta a nord sull'attuale tangenzialina.

Le risorse economiche così risparmiate verrebbero destinare al miglioramento sia della soluzione plano altimetrica dello svincolo nel suo complesso che all'incremento delle opere di mitigazione ambientale su questa parte del tracciato autostradale, con particolare riguardo alla pista ciclopedonale attualmente prevista sul lato sud della SP 173 e che invece dovrebbe essere realizzata sul lato nord per meglio servire gli insediamenti residenziali esistenti, tutti ubicati su tale lato della strada.

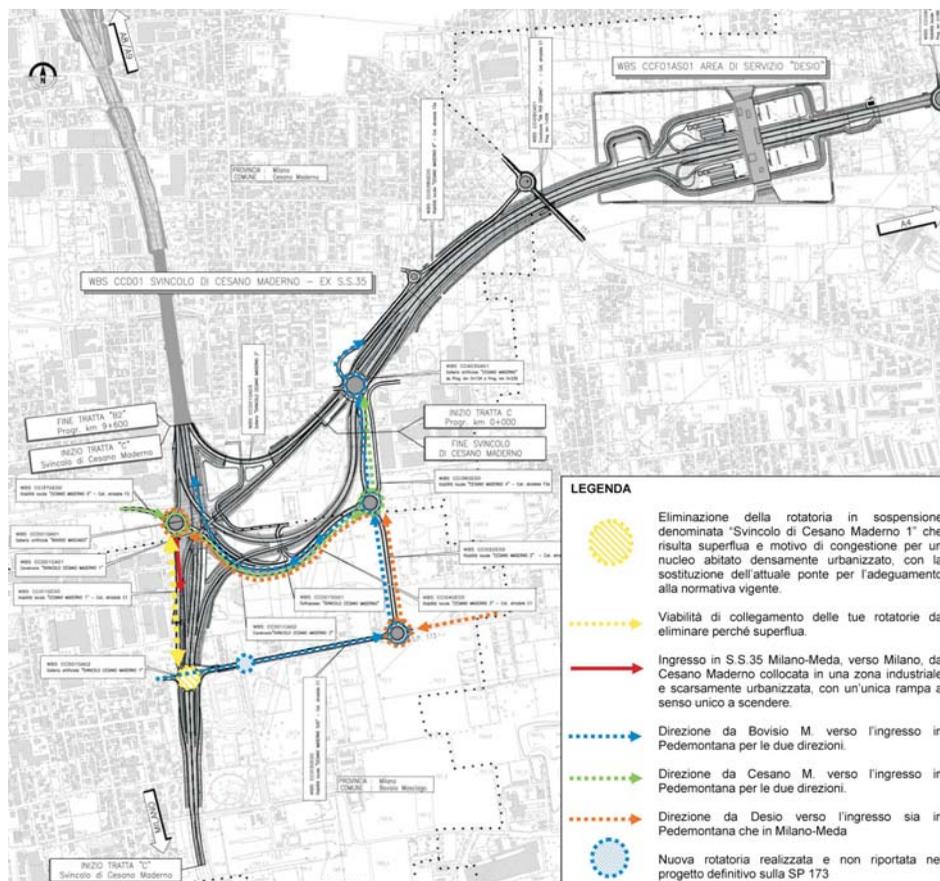
Si sottolinea, inoltre, che con la soluzione prospettata si ridurrebbero notevolmente i flussi veicolari previsti dal progetto definitivo in quanto il tratto di strada compreso tra l'attuale ponte sulla SS 35 e la rotatoria posta sulla SP 173 di smistamento e raccordo verso il sistema autostradale, sarebbe solamente gravato da flussi prettamente locali e basati sull'itinerario Bovisio Masciago - Desio – ingresso pedemontana.

Conseguentemente si potrebbero (previa verifica) eliminare determinate opere infrastrutturali onerose quali i superamenti in interrato delle tratte ciclabili, l'implementazione di barriere antirumore, ecc, destinando tali risorse economiche nel risanamento proprio della SP 173 (percorso ciclabile sul versante nord, opere di mitigazione, marciapiedi).

Infine, si sfrutterebbe in parte quanto già esistente e programmato nel progetto definitivo e nel contempo si eviterebbe così l'addensamento di autoveicoli nella rotatoria di Bovisio Masciago posta in un'area residenziale mentre la rotatoria di Cesano

Maderno è localizzata in un'area libera nei pressi della zona industriale.

Questa soluzione non comprometterebbe assolutamente l'immissione ed il deflusso del traffico veicolare in Pedemontana in entrambe le direzioni e tanto meno l'accesso alla Milano-Meda. Infatti, sfruttando la rotatoria di recente realizzazione tra la via Desio e via Europa, non considerata nel progetto definitivo di Pedemontana ma approvata dalla stessa società nell'ambito del Piano attuativo I4, i flussi di traffico verrebbero comunque garantiti.



LE CONSEGUENZE DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA PEDEMONTANA

Ciò a cui andiamo incontro:

- 1. l'incremento e peggioramento delle condizioni atmosferiche, acustiche e ambientali già critiche (Milano, Como, zona del Sempione);***
- 2. l'incremento del traffico veicolare e delle vibrazioni prodotte non mitigabili;***
- 3. lo stravolgimento delle caratteristiche e peculiarità paesistiche dei territori attraversati con introduzione di manufatti impropri per tipologie e forme nella pianura padana;***
- 4. il pagamento del pedaggio in un tratto ad oggi completamente gratuito;***
- 5. l'allungamento inutile di tracciati stradali, svincoli (in particolare quello di Bovisio), raccordi, innesti all'Autostrada Pedemontana;***
- 6. il blocco della circolazione allo svincolo di Bovisio (denominato di Cesano 1), in quanto non è previsto alcun potenziamento della superstrada Milano Meda nel restante tratto in direzione Milano;***
- 7. la svalutazione economica delle proprietà.***