

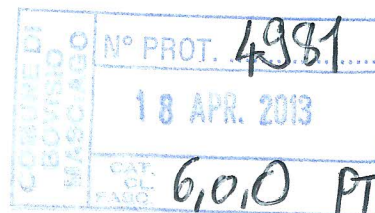
Al Sig. SINDACO

COMUNE DI BOVISIO MASCIAGO

Al Responsabile Settore Pianificazione e Tutela del Territorio

Piazza Biraghi 3

20813 Bovisio Masciago



Oggetto: Osservazione alla variante degli atti del Piano di Governo del Territorio (Pgt)

Piano delle Regole e Piano dei Servizi

I Comitati riuniti Cives di Bovisio Masciago, Cives di Seveso, Cives San Giorgio Desio e l'Associazione Noi per Cesano da anni impegnati contro la realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda e firmatari di un ricorso amministrativo innanzi al TAR del Lazio, tuttora pendente, avverso l'approvazione del progetto definitivo dell'opera, con cui si sono manifestate alcune doglianze attinenti sia a vizi procedurali amministrativi che a violazioni sostanziali della normativa ambientale di settore, presentano le seguenti osservazioni.

Con delibera del 6.11.2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 18.2.2010, il CIPE ha approvato il progetto definitivo per la futura realizzazione della "Pedemontana Lombarda - Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse".

Si tratta di un'opera assai imponente, destinata ad avere un forte impatto sul territorio: come si legge nella documentazione progettuale, infatti, essa comprende un collegamento autostradale lungo circa 87 Km, articolato nella Tangenziale di Varese, in quella di Como e nell'asse trasversale principale da Cassano Magnago sino a Osio Sotto/Brembate. Ben 94 sono i Comuni interessati, compresi nelle Province di Varese, Como, Milano, Bergamo e Monza - Brianza.

In particolare la cosiddetta tratta B2 interessa specificatamente i comuni di Lentate sul Seveso, Barlassina, Meda, Seveso, Cesano Maderno e Bovisio Masciago, e il contesto in cui la nuova arteria autostradale è destinata a inserirsi risulta fortemente urbanizzato e pesantemente compromesso (si pensi, ad esempio, all'area del Comune di Seveso, teatro dell'incidente della ditta Icmesa del 1976).

In molti casi, il tracciato stradale è collocato a pochissima distanza da abitazioni private preesistenti, creando un grave e pericoloso peggioramento delle condizioni abitative della popolazione residente e

delle condizioni ambientali del territorio.

Il progetto autostradale della tratta B2 si caratterizza inoltre per una duplicazione di flussi di traffico Nord-Sud ed Est-Ovest, unica realtà da Cassano Magnago ad Osio Sotto manifestamente incongruente e che vanifica l'utilità dell'opera, peggiorandone dalla nascita le condizioni di deflusso del traffico. Ciò è ulteriormente complicato dalla presenza di un raccordo a "collo d'oca" tra le tratte "B2" e "C" a Cesano Maderno/Bovisio Masciago, nonché dalle strozzature presenti a Nord di Lentate (ingresso/uscita sulla vecchia Comasina) e a Sud di Bovisio Masciago (ingresso/uscita verso Milano sulla Superstrada Milano - Meda).

Sicuramente, per quanto riguarda la tratta B2, l'asse autostradale non risolve né il problema viabilistico di attraversamento della cintura nord di Milano né quello relativo allo sviluppo socio economico della Brianza. Su questo ultimo punto si sottolinea altresì che il sistema tariffario proposto da Società Pedemontana Lombarda (APL) e Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) prevede una tariffa di ben cinque volte superiore a quella di Autostrade per l'Italia S.p.A., ponendosi dunque come una nuova ed ulteriore tassa diretta sullo sviluppo economico produttivo che ha caratterizzato i territori della Brianza.

E' particolarmente significativo e singolare il fatto che la tratta B2 della nuova arteria autostradale sia stata spostata dal livello "interrato", come previsto dal progetto preliminare, al livello "in elevato", ovvero sia completamente "fuori terra", seguendo la stessa livelletta altimetrica dell'attuale Milano-Meda, a dispetto della più volte sostenuta impossibilità (da parte di Società Autostrada Pedemontana Lombarda - APL) di variazioni sostanziali rispetto al progetto preliminare. Del resto l'esigenza di realizzazione della tratta B2 in buona parte interrata nel progetto preliminare nasce su specifica richiesta della Regione Lombardia sancita nella deliberazione n. VII/17643/2004, ora completamente disattesa, anzi sovvertita. Aspetto questo non di poco conto.

Inoltre il CIPE, oltre ad aver avallato un "progetto definitivo" che stravolge totalmente quello "preliminare", l'ha approvato pur in assenza della necessaria Valutazione Ambientale Strategica, come è invece previsto dalle vigenti normative europee e nazionali.

Infatti, come appena illustrato, **il progetto definitivo per la tratta B2 è profondamente diverso da quello preliminare** e le modifiche apportate non sembrano discendere dalla necessità di ottemperare ad alcuna prescrizione del CIPE stesso, bensì da scelte opportunistiche di carattere economico, lontane da soluzioni tecnicamente all'avanguardia già sperimentate a livello europeo e internazionale.

Semmai la preoccupazione del nuovo progetto, e anche nei suoi sviluppi successivi, risiede nella volontà di individuare soggetti della "cultura progettuale del territorio" pronti ad avallare le scelte errate con una logica puramente tecnocratica, come ad esempio avviene nell'illusorio progetto della "green way" (denominazione alquanto fuorviante ed errata) dove il tentativo è quello di avanzare "progetti" di

compensazione a mitigazione degli impatti, quando in realtà la cosiddetta “cultura progettuale”, non si pone minimamente il problema deontologico, né tanto meno si interroga sulla validità del progetto autostradale.

La storia italiana degli ultimi 15 anni evidenzia come siano proprio gli attori sociali, spesso fortemente compositi, a dover sostituire la tecnica della “cultura progettuale del territorio”. Siamo noi a doverci attivare in prima persona per difendere la qualità dei luoghi in cui viviamo, a mettere in questione le diverse rendite, troppo spesso rese possibili da accordi pubblico-privato che non mettono nel conto i nostri costi collettivi di medio e lungo periodo, ma solo i ritorni elettorali e di altro genere (come molte indagini giudiziarie evidenziano), socializzando le perdite e privatizzando i profitti.

E' comprensibile che gli imprenditori privati presentino le loro proposte, anche quelle speculative, come le migliori possibili. Inquieta invece che rappresentanti di istituzioni pubbliche le accolgano entusiasticamente, rilanciandole con il refrain crescita eguale occupazione, evocando in modo sinistro la non così lontana – nel tempo e nello spazio - rinuncia all'ambiente e alla salute in cambio di un salario o ricaduta economica (vedi la lotta intestina sull'eventuale avanzo economico di 60 milioni). Tutti comportamenti che rischiano di essere un alibi per non entrare nel merito delle politiche pubbliche in questione, sempre più subordinate alle ragioni dell'economia finanziaria che ci ha portato all'attuale crisi. Chissà come mai tutti demandano al governo centrale, quando in realtà la crisi passa, si incuba e si sviluppa proprio a partire dalle realtà locali; è in questi contesti dove il privato ha disseminato sterilità con il largo consenso delle amministrazioni. La Pedemontana è l'ennesima dimostrazione della scarsa attenzione per il territorio ed il paesaggio.

In questa fase di crisi di sistema, caratterizzata da scenari molto incerti per quanto riguarda il nostro futuro, il territorio rappresenta nelle sue diverse prestazioni un bene collettivo assolutamente fondamentale. Chi toglie legittimità a quanti chiedono di comprendere chiaramente il saldo tra guadagni privati e interesse collettivo nelle operazioni di trasformazione del territorio, e di rinnovare così la politica nell'accezione più autentica di cura del bene comune, apre la strada a una poco oculata svendita del territorio anche attraverso l'istituto della “deroga” come “norma” come si esplicita successivamente.

Una specifica e particolarmente preoccupante caratteristica dell'odierno progetto autostradale, è quella relativa al **tracciato della nuova infrastruttura che attraversa alcune aree del Comune di Seveso, classificate “A” e/o “B” a seguito del noto incidente occorso all'Icmesa nel 1976 e alla conseguente fuoriuscita di diossina**. Rispetto a tale circostanza, appare doveroso innanzitutto accennare al fatto che, per consentire alla nuova autostrada di attraversare i terreni contaminati dalla diossina, è stato necessario approvare la L.R. 15/2008 denominata *«Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale»*, il cui art. 4 comma 9 recita quanto segue: *«in deroga al divieto di cui all'art. 1 comma 1 della L.R. 60/1985 (Istituzione di vincoli e destinazioni d'uso nell'area bonificata ai sensi della L.R. 2/1977), nel Parco*

Naturale del Bosco delle Querce sono ammesse le attività per la realizzazione del “Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varrese-Valico del Gaggiolo” e delle opere ad esso connesse inerenti con la localizzazione dell’infrastruttura derivante dal progetto preliminare, approvato ai sensi e per gli effetti della L. 443/2001 e del D.lgs. 190/2002 con deliberazione del C.I.P.E. n° 77 del 29.3.2006, come modificato e ottimizzato dalla progettazione definitiva per minimizzare la portata delle interferenze nel Parco naturale del Bosco delle Querce. Le attività per la realizzazione dell’infrastruttura sono ammesse fermo restando il rispetto di quanto previsto dal D.lgs. 152/2006, ai fini della salvaguardia delle condizioni ambientali di efficacia e sicurezza oggi persistenti nell’area».

La suddetta L.R. 15/2008, dunque, cancella il disposto della L.R. 60/1985, il cui art. 1 disponeva che «a far data dall’entrata in vigore della presente legge nelle aree dei Comuni di Seveso, Meda, Desio e Cesano Maderno, già interessate da operazioni di bonifica e ripristino ambientale ai sensi della L.R. 17.1.1977 n° 2, è fatto divieto di qualsiasi attività edificatoria o di trasformazione del suolo e del sottosuolo, ad eccezione degli interventi necessari alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei manufatti realizzati nell’ambito della bonifica, nonché delle attività agronomiche conservative e migliorative per l’ambiente boschivo. Nell’area, di cui al primo comma, **possono svolgersi soltanto le attività e le iniziative previste dall’accordo transattivo intervenuto il 19.12.1980 fra lo Stato, la Regione Lombardia e le società Givaudan e Icmesa**».

Dunque per ragioni, tecniche, amministrative e sostanziali senza le disposizioni della L.R. 15/2008, infatti, l’autostrada Pedemontana non avrebbe potuto essere realizzata nei termini di cui al progetto definitivo.

Il 19.02.2007, inoltre, è stato sottoscritto l’**Accordo di programma** “per la realizzazione del sistema viabilistico pedemontano lombardo”, nel quale si prevede “... che nella fase di progettazione definitiva, fosse possibile ricercare ulteriori proposte di ottimizzazione e miglioramento previa valutazione ed approvazione del Collegio di Vigilanza con la presenza del rappresentante del Comune interessato”. Di fatto, all’esito di tale procedura, promossa dalla Regione Lombardia, **il Collegio di vigilanza approvava una variante sostanziale del progetto preliminare** - consistente nella modifica della localizzazione del tracciato autostradale e nella prescrizione di nuove caratteristiche prestazionali e funzionali dell’opera lungo tutta la tratta B2 - **dando mandato al Concessionario di redigere un nuovo progetto, completamente diverso dal preliminare approvato dal CIPE.**

La circostanza è rilevabile dal verbale del Collegio di Vigilanza del 20.01.2009, laddove si fa riferimento al fatto che la società Autostrada Pedemontana Lombarda chiedeva espressamente alla società Concessioni Autostradali Lombarde una “*riprogettazione della tratta*”. In particolare, la proposta approvata dal Collegio – e successivamente recepita nel progetto definitivo – prevede principalmente:

- ♦ il potenziamento e l’adeguamento in sede della S.S. 35 tra i comuni di Lentate sul Seveso e Cesano

Maderno, rendendola, di fatto, parte integrante del tracciato autostradale, sovrapponendosi al tracciato della superstrada esistente ed assumendo un andamento piano altimetrico pressoché invariato rispetto all'attuale situazione della SS 35 (che attualmente si sviluppa completamente fuori terra prevalentemente con viadotti e ponti);

- ♦ un limitato potenziamento dell'attuale sede stradale della ex SS 35 (Milano-Meda) nella tratta tra Cesano Maderno – Meda mediante la realizzazione di una sezione stradale composta da tre corsie per senso di marcia con relativa corsia di emergenza;
- ♦ l'eliminazione completa della strada di arroccamento costituita da una corsia per senso di marcia da Lentate sul Seveso a Bovisio Masciago.

Per ultimo in data 23/12/2010 la società Concessioni Autostradali Lombarde ha pubblicato parzialmente (e non si comprendono le motivazioni!) un progetto definitivo cosiddetto “integrato” in ottemperanza alle principali prescrizioni e raccomandazioni impartite dal CIPE con la delibera di approvazione del progetto definitivo n. 97/2009. Anche in questo caso ci interroghiamo su quali siano stati i criteri utilizzati per stabilire quale prescrizione o raccomandazione risulti preminente rispetto ad un'altra, visto che in questo progetto intermedio ed incompleto non vengono trattate tutte le prescrizioni e raccomandazioni.

Una cosa è certa: la disinformazione, l'assoluta assenza di conoscenza delle caratteristiche del progetto autostradale con il contestuale dilettante avallamento delle scelte (svendita del territorio) da parte delle amministrazioni comunali è totale. Quanto detto si rileva con forza nella variante agli atti del Pgt avanzata.

Sin dalle premesse del documento “Quadro conoscitivo e obiettivi del piano” nel paragrafo dedicato agli *“Interventi di compensazione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda”* si legge:

“I tempi della realizzazione della nuova Autostrada Pedemontana Lombarda sono resi più certi dall'aggiudicazione dei lavori della tratta all'interno del territorio provinciale di Monza e Brianza. Questo fatto rende più urgente all'interno degli strumenti di pianificazione comunale la considerazione sugli effetti della nuova infrastruttura sugli insediamenti esistenti (mutato scenario delle relazioni di scala provinciale, ruolo e funzioni delle singole parti di territorio interessate dalla nuova autostrada), ma anche l'assunzione di scelte in merito al trattamento delle risorse della compensazione ambientale e forestale connesse alla realizzazione dell'opera”.

Ora si informa che il progetto esecutivo doveva essere approntato da oramai circa un anno fa, si vedano i comunicati stampa di società pedemontana. Inoltre si rammenta che secondo le odierne cronache le tratte B1, B2 e C forse non verranno realizzate per mancanza di copertura dei fondi necessari, e quindi stiamo parlando della non realizzazione dell'intero progetto autostradale pedemontano, il cui progetto preliminare è stato approvato nel 2004, e cui progetto definitivo è stato approvato nel 2009 (impugnato).

Vi è di più, la questione è ancora più preoccupante perché, si sta “paventando” la sola realizzazione della tratta B1 o della sola tratta C. Anche qui vedremmo l’esercizio muscolare delle amministrazioni coinvolte, senza però che queste si preoccupino delle ricadute negative che ne deriverebbero. Per certi versi sembra di ripercorrere quanto accaduto nella modifica del progetto che da “interrato” l’ha portato “fuori terra”. In quel caso lo spauracchio, l’elemento voluto di distrazione era costituito dalla strada di arroccamento che ha visto gran parte dei sindaci concentrarsi su un “falso” problema, quando il realtà il problema vero era l’autostrada!.

Inoltre ci preme ricordare che il senso dell’urbanistica, o come meglio si preferisce chiamare in Lombardia “governo del territorio”, è quello di correggere gli effetti negativi derivanti dall’azione antropica dell’uomo (fenomeni di urbanizzazione) per contenere gli effetti più deleteri di esso (sovraffollamento, inquinamento, alterazioni dell’assetto idrogeologico, inadeguatezza dei servizi, ecc.). Questi essenziali aspetti non vengono trattati, anzi lo scopo è quello di “fare” pur “di fare” la Pedemontana e quindi si dà ampio spazio all’azione improvvisata dove il *“mutato scenario delle relazioni di scala provinciale, ruolo e funzioni delle singole parti di territorio interessate dalla nuova autostrada”*, rafforzata dall’indiscriminata, ma non sicura, entrata economica per l’acquisto di un parere positivo insieme al vano e infelice “trattamento delle risorse della compensazione ambientale e forestale connesse alla realizzazione dell’opera”, rappresentano gli slogan della battaglia contro l’interesse comune. Pertanto si chiede di eliminare l’intero paragrafo, sopra indicato e intitolato *“Interventi di compensazione dell’Autostrada Pedemontana Lombarda”*, dal documento poiché risulta essere falso, relativamente ai tempi della realizzazione, illusorio poiché lega impropriamente compensazioni ambientali con progettazione ambientalmente sostenibile. Su questo ultimo punto si sottolinea che nella pianificazione, soprattutto da quando esiste la normativa sulla VAS, l’attenzione si pone dapprima nella riduzione degli impatti programmati e nell’accurata scelta delle decisioni che poi si intendono assumere (scelta consapevole), e non invece a valle individuando le “compensazioni”. In altri termini per non ammalarsi bisogna prima assumere comportamenti e modalità di vita “corretti” per non assumere a posteriori la medicina compensativa a mitigazione o eliminazione della malattia. Prendere a priori la medicina, in uno stato di salute forte, robusto e sano, è illogico e controproducente, da qui le controindicazioni contenute in tutti i medicinali.

In tal senso, al fine di chiarire meglio che la cosiddetta “greenway” progettata e prevista nel progetto Pedemontano non risponde al suo vero significato, si chiede di inserire il seguente testo nel paragrafo intitolato *“Greenway pedemontana e Progetti locali. Progetto definitivo Autostrada Pedemontana Lombarda”*:

“Se da una parte il progetto autostradale pedemontano propone un proprio disegno riduttivo di compensazione ambientale denominato “greenway pedemontana”, che si costruisce a partire da una

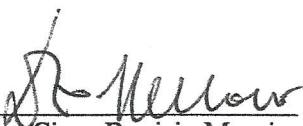
nuova realizzazione autostradale impattando fortemente sul territorio e con conseguenti elevati gradi di erosione e consumo di suolo, nel progetto di piano, in controtendenza rispetto al progetto autostradale pedemontano, nel termine "greenway" rientrano solamente tutte quelle opere "esistenti" o "future" volte a garantire la valorizzazione dei contenuti storici e culturali che si possono riscontrare lungo il percorso, altrimenti non valorizzabili. In particolare rientrano solamente le opere frutto della ristrutturazione di qualcosa già esistente come: sentieri naturali, linee ferroviarie dismesse, alzaie dei fiumi e strade locali declassate, su cui vi è l'introduzione, mantenimento o incremento della vegetazione dove eventualmente sia carente".

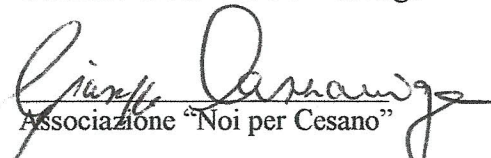
Inoltre per quanto già sopra illustrato si chiede:

- nel paragrafo 1.7 *"Le infrastrutture di trasporto"* venga sostituita la parte *"La realizzazione imminente ..."* con il testo *"La previsione infrastrutturale ..."*;
- di eliminare al paragrafo *"Autostrada Pedemontana Lombarda (APL)"* il seguente testo: *"- migliorare il delicato rapporto tra infrastruttura e ambiente in un'area a forte criticità e sensibilità ambientale, generando ricadute complessivamente positive sotto l'aspetto paesaggistico e dell'inquinamento acustico ed atmosferico, soprattutto in prossimità dei centri abitati"*;
- di eliminare nel paragrafo *"Temi di progetto"*, punto d. *"i luoghi del lavoro"* il testo: *"Le opere di prossima realizzazione dell'Autostrada Pedemontana e le conseguenti nuove condizioni di accessibilità produrranno un riorientamento e una ri-gerarchizzazione delle polarità degli spazi del lavoro (produzione e commercio) all'interno del territorio provinciale"*;
- di eliminare nelle premesse della relazione e norme tecniche del Piano dei Servizi l'intero paragrafo *"Interventi di compensazione connessi all'Autostrada Pedemontana Lombarda"*.

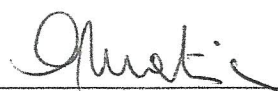
Infine si chiede che venga completamente eliminato nella relazione e norme tecniche del Piano dei Servizi, così come negli altri atti costituenti il Pgt laddove richiamato ed oggetto di variante, l'intero paragrafo *"OBIETTIVI DELLA VARIANTE DEL PdS 2012 a.) Interventi di compensazione connessi alla realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda"*, poiché non può ritenersi ammissibile che tra gli obiettivi del Piano dei Servizi, che dovrebbe riguardare specificatamente i servizi alla città, risulti l'opera autostradale pedemontana e relative opere di compensazione, che per legge appartengono ad altra e specifica disciplina (L.443/2001), su cui del resto già in sede di approvazione del progetto preliminare si è conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere (!). Sembra quasi che il Piano dei Servizi si faccia solamente e grazie agli interventi di compensazione del progetto di Pedemontana. Dove sta allora la pianificazione comunale? Se da una parte si è compreso che i redattori della variante al PdR e PdS hanno partecipato alla redazione del

“Masterplan compensazioni ambientali” e anche nella redazione dei “Progetti definitivi opere di compensazione ambientale” su committenza della società Autostrada Pedemontana Lombarda spa (APL) e del Consorzio Italiano per le Infrastrutture Lombarde, come si evince dal relativo sito internet, e dunque in essi risiede un particolare interesse per cui tali opere si realizzino, dall’altra parte necessita che vi sia una necessaria e più che mai separazione di interessi tra “pubblico” e “privato”. Al riguardo si fa presente come nel Piano dei Servizi approvato nel 2006, indipendentemente della previsione autostradale Pedemontana, già in essere, il PGT nei suoi diversi atti faceva una propria e autonoma valutazione e pianificazione a riduzione degli impatti atmosferici e acustici che sarebbero derivati dalla nuova autostrada, individuando le aree e le azioni necessarie che sono declinate in parte nell’azione “Verde di contenimento ambientale”.


Comitato Cives Bovisio Masciago


Associazione “Noi per Cesano”


Comitato Cives Seveso


Comitato Cives San Giorgio Desio