



Federazione Sinistra Ecologia e Libertà
Monza e Brianza
Circolo Cooperativo Libertà
Viale Libertà, 17
Monza

Monza, 7 aprile 2014

Ai Sindaci

LOREDANA PIZZI
Comune di Lazzate

ROSELLA RIVOLTA
Comune di Lentate sul Seveso

ANNA MARIA FRONTINI
Comune di Barlassina

GIOVANNI GIUSEPPE CAIMI
Comune di Meda

PAOLO BUTTI
Comune di Seveso

PIETRO LUIGI PONTI
Comune di Cesano Maderno

EMANUELE GALIMBERTI
Comune di Bovisio Masciago

ROBERTO CORTI
Comune di Desio

GIACINTO MARIANI
Comune di Seregno

CONCETTINA MONGUZZI
Comune di Lissone

MARIAROSA REDAELLI
Comune di Macherio

ANGELO PIERO MALEGORI
Comune di Biassono

ROBERTO ANTONIOLI
Comune di Lesmo

ROSALBA PIERA COLOMBO
Comune di Arcore

MARIA ELENA RIVA
Comune di Usmate Velate

PAOLO BRAMBILLA
Comune di Vimercate

DANIELE NAVA
Comune di Carnate

ROBERTO INVERNIZZI
Comune di Bellusco

ANTONIO COLOMBO
Comune di Mezzago

ANDREA CRESPI
Comune di Sulbiate

FABIO QUADRI
Comune di Cornate d'Adda

OGGETTO: Richiesta di impugnativa del progetto esecutivo della tratta B1 di Autostrada Pedemontana Lombarda a tutela dei propri territori

Gentilissimi Sindaci,

come a Voi noto Società Pedemontana ha avviato i lavori per la realizzazione delle opere previste per la sola tratta B1 della Pedemontana.

Dalle cronache apprendiamo che si tratterebbe del solo nastro stradale, senza per nulla interessare le opere di compensazione/mitigazione e quelle relative alla viabilità locale.

A fronte di tale dannoso comportamento Vi segnaliamo la necessità di procedere dunque nelle competenti sedi giudiziarie per impugnare gli atti relativi al progetto esecutivo della sola tratta B1 della Pedemontana.

Mi permetto di ricordarvi che basterebbe che un solo Sindaco impugnasse il progetto perché si possa arrivare a una sospensiva.

I motivi per cui impugnare:

1) L'Autostrada Pedemontana è sorta come quella infrastruttura che doveva risolvere le connessioni est-ovest della Brianza e la forte congestione viabilistica esistente a nord di Milano, con l'intento di affrontare anche le problematiche di deficit di qualità della vita dettate per l'appunto dall'assenza di standard adeguati di sicurezza nella rete viabilistica e dalla congestione del traffico.

"La gravitazione sulle strade statali e provinciali verso l'area metropolitana e le autostrade genera inoltre situazioni di forte commistione con gli ambienti urbani, con i conseguenti problemi di assenza di standard adeguati di sicurezza, problematiche di deficit di qualità della vita, congestioni e rallentamenti del traffico, per non parlare di quanto situazioni di tale gravità presentano ricadute ambientali in termini di inquinamento atmosferico ed acustico (...).

Con queste premesse è nata l'idea di un'autostrada con andamento ovest/est che supporti queste criticità della mobilità, dapprima come una semplice "linea" su carte a grande scala per poi divenire un'idea progettuale più compiuta (...). (cfr. Progetto definitivo, Generale 2° parte, Inquadramento generale, Relazione illustrativa generale, p. 4).

Inoltre premessa fondamentale per la progettazione e realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, risiede nell'assunzione quale opera strategica di interesse nazionale, che dovrebbe, almeno, costituire un elemento fondamentale del nuovo assetto della grande viabilità e dello sviluppo economico e territoriale della Lombardia, oltreché risolutorio dell'inadeguatezza del sistema viabilistico Lombardo.

"L'Accordo di Programma Quadro per la riqualificazione e il potenziamento del Sistema autostradale e della Grande Viabilità della Regione Lombardia, sottoscritto tra Stato e Regione il 03/04/2000, indica tra gli interventi prioritari il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo destinato a razionalizzare il traffico proveniente dalla Svizzera, dalle Provincie di Como, Varese, Lecco e Sondrio nonché quello generato dall'aeroporto di Malpensa 2000, ma anche a consentire un più efficace collegamento di carattere trasversale a servizio dell'aera densamente popolata del nord Milanese, la cui struttura si basa essenzialmente su assi radiali altamente congestionati". (cfr. Progetto definitivo, Generale di progetto, Inquadramento generale, Relazione generale, p. 9).

In particolare sono questi gli obiettivi che l'autostrada Pedemontana persegue quale nuova infrastruttura viabilistica:

- "potenziare l'asse est-ovest lungo la direttrice del corridoio V della rete TEN-T dell'Unione Europea;
- alleggerire l'attuale sistema tangenziale di Milano, mediante la realizzazione di un asse esterno alla metropoli milanese;
- integrare la rete della grande viabilità regionale grazie all'interconnessione delle grandi radiali su Milano, in un nuovo disegno a maglia ortogonale;
- riorganizzare l'intero sistema stradale del territorio attraversato per migliorarne i livelli complessivi di qualità in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale. Attraverso la riorganizzazione del sistema stradale e lo spostamento di importanti quote di traffico sugli assi infrastrutturali nuovi e più adeguati funzionalmente, è possibile ridurre le attuali situazioni di crisi della viabilità ordinaria;
- migliorare il delicato rapporto tra infrastruttura e ambiente in un'area a forte criticità e sensibilità ambientale, cogliendo l'occasione per il ripristino ambientale del territorio attraversato, in modo da comportare ricadute complessivamente positive sotto l'aspetto paesaggistico e dell'inquinamento acustico ed atmosferico, soprattutto in prossimità dei centri abitati".

(cfr. Progetto definitivo, Generale di progetto, Inquadramento generale, Relazione generale, p. 11).

Ora con la realizzazione del solo nastro stradale della tratta B1, anche nel caso in cui venissero realizzate tutte le opere comprese quelle di compensazione e/o mitigazione, si assisterebbe ad una forte contraddizione se non addirittura negazione dei principi e fondamenti per cui l'autostrada Pedemontana doveva essere realizzata. E' evidente che con la sola realizzazione della tratta B1, tutto il traffico proveniente dai territori di Como e Varese, indirizzato verso Milano o verso gli itinerari orientali rispetto a Milano, transiterebbero sull'attuale sedime della SS 35 Mi-Meda che è assolutamente inadeguata per sostenere tali livelli di traffico, come più volte indicato dalla stessa società Pedemontana, tanto da prevedere uno specifico progetto di potenziamento (tratta B2). La situazione per di più è ancora peggiore, stante l'imminente entrata in funzione della denominata tratta A, che è l'interconnessione tra le autostrade A8 e A9 che semplifica ulteriormente gli innesti veicolari sulla tratta B1.

2) Il progetto complessivo autostradale della Pedemontana per la sua realizzazione si compone di due sole fasi (vedi scheda n. 25 allegata al 7° rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei Deputati)

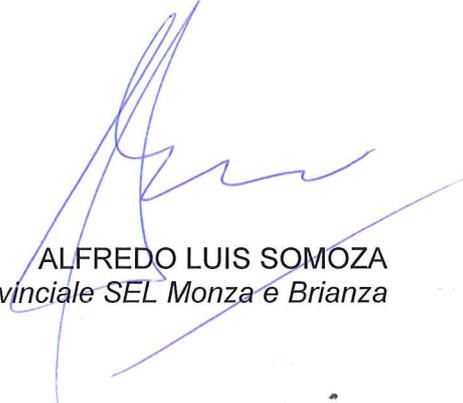
- FASE 1 –Tratta A (in esecuzione) – interconnessione A8 e A9, 1° lotto della Tangenziale di Varese, 1° lotto della Tangenziale di Como;
- FASE 2 – Tratte B1-B2-C e D (in fase di progettazione esecutiva e in parziale realizzazione, situazione anomala!).

Del resto anche la stessa Legge Obiettivo n. 443/2001 individua l'attuazione di questo progetto in due sole fasi, tanto che la Fase 1 ha eseguito tutto il proprio iter in modo unitario nella progettazione preliminare, definitiva, esecutiva e per ultimo realizzativa.

Invece la Fase 2 vede un suo iter di sviluppo e di realizzazione completamente anomalo, ovverosia i progetti preliminare e definitivo sono stati approvati in modo unitario, mentre l'approvazione del progetto esecutivo è avvenuto ed avverrà in modo disarticolato e non unitario, così come del resto avverrà la realizzazione. Dunque la procedura risulta viziata, oltretutto illogica e irrazionale. Del resto non si comprende il perché di questa approvazione e realizzazione in modo parziale e disarticolato della Fase 2, poiché il problema economico di finanziamento dell'opera non è nuovo, bensì noto sin dalla progettazione preliminare. Quindi perché allora non si è proceduto alla progettazione preliminare e definitiva per tratte separate sin dall'inizio, se era possibile procedere per pezzetti o tratte funzionali?. In realtà la risposta è unica: non si poteva, perché l'opera della Fase 2 è unitaria e come tale doveva essere approvata come progettazione esecutiva, e come tale realizzata, rispondendo anche le prescrizioni e raccomandazione poste, guarda a caso, in modo unitario e compatto dal CIPE.

Si ribadisce dunque la richiesta di un Vostro necessario intervento in quanto unici soggetti che avrebbero la legittimità a impugnare stante il danno evidente che arrecherà la sola realizzazione della tratta B1.

In attesa di un positivo riscontro,
si porgono distinti saluti


ALFREDO LUIS SOMOZA
Portavoce Provinciale SEL Monza e Brianza