



La Regione viene meno agli impegni nel compensare l'autostrada con metropolitana e interconnessioni. Luigi Riccio, assessore all'urbanistica: ci batteremo in tutte le sedi, valutando anche la possibilità delle vie legali, per non subire questo sopruso

La [Tem](#) (la Tangenziale esterna di Milano) è la classica opera infrastrutturale calata dall'alto, operazione abbastanza consueta nel nostro paese dove i pareri e i bisogni dei cittadini sono puntualmente relegati negli ingranaggi più bassi delle procedure burocratiche. Per realizzare queste opere è stata inventata ad hoc una legge dello stato, la [legge obiettivo](#), in pratica un esproprio completo del potere decisionale dei comuni, a cui non resta che incassare gli oneri nefasti, con ricadute devastanti nella configurazione morfologica del territorio.

Ormai anche i bimbi delle scuole materne hanno intuito l'inganno, neanche tanto velato, di cui gli attori protagonisti sono le solite grandi società specializzate in cantieristica. Il modello di sviluppo non è molto differente da quello utilizzato dagli Usa per la collaudata macchina da guerra: anche qui, viene ammesso con una certa spudoratezza, le guerre sono diventate un volano per l'economia occidentale, con esse si tende a far quadrare i conti della sconquassata economia capitalista.

La Regione Lombardia nel suo piccolo mostra un grado di eccellenza di tutto rispetto nella capacità di inculcare nella popolazione la necessità di opere inutili, se non per chi le realizza con bei soldini, eludendo le infrastrutture e le misure veramente necessarie, quali potenziamento e riqualificazione del trasporto pubblico sia su ferro che su gomma, per poi arrivare inevitabilmente alla paralisi, che infine giustifica la necessità di nuove autostrade.

Dell'obsoleto modello di sviluppo fondato sull'auto, nel Vimercatese in particolare, si è detto molto. In numerosi convegni, svolti negli anni scorsi, gli studiosi ed esperti della mobilità hanno ampiamente dimostrato quanto siano ben altre le misure da adottare. Un esempio è lo studio

Tem, un nodo scorsoio per soffocare Agrate

Sabato, 09 Aprile 2011 01:00
Di Pino Timpani

condotto dalla società [Polinomia](#) per il Vimercatese, peraltro finanziato dalla stessa Regione Lombardia, giunto ad una proposta progettuale dove non venivano contemplate nuove autostrade bensì il potenziamento delle strade esistenti e la loro riqualificazione in una rete cosiddetta a "grana fine", progetto poi scomparso nei cassetti della regione.

Per cercare di addolcire il danno, nelle negoziazioni tra il potente livello superiore regionale e gli enti comunali, inizialmente disposti a resistere anche sdraiandosi per protesta davanti alle ruspe, gli autostradisti avevano avanzato offerte allettanti quali la realizzazione di opere gratuite, di cui i comuni avevano urgente bisogno, fino a sottoscrivere impegni precisi per il prolungamento della linea metropolitana MM2 a Vimercate. Ma giunti alla progettazione esecutiva i comuni si sono visti defraudati e clamorosamente ingannati: degli impegni firmati nei documenti è scomparsa ogni traccia.



Agrate Brianza, assemblea pubblica in sala consiliare

Abbiamo intervistato l'assessore all'urbanistica di Agrate Luigi Riccio, per farci spiegare come l'amministrazione viva questa vicenda, cosa intenda fare per assolvere al mandato dei propri cittadini e al dovere istituzionale di tutelare gli interessi locali.

Assessore Riccio, la vostra amministrazione è ormai al terzo mandato consecutivo, avete quindi percorso un lungo periodo in cui vi eravate impegnati con il consenso dei cittadini a negoziare gli interessi della comunità. Nonostante siate stati contrari all'opera fin dall'inizio, avete comunque partecipato ai tavoli, dichiarando come finalità il tentativo di

ridurre il danno dell'autostrada a voi imposta per legge. Cosa avete ottenuto?

Siamo oggi ad una fase cruciale di questo tormentato percorso. La Società Tem ha presentato il progetto e da pochi giorni è scaduto il termine per presentare osservazioni tecniche. Lo stato di fatto è che di tutto il progetto complessivo sulla mobilità che riguardava l'est milanese ed il lodigiano e che era stato sottoscritto in un Accordo di Programma da governo nazionale, regione Lombardia, provincia di Milano e poi anche provincia di Monza e Brianza ed infine da 64 comuni, sarà realizzata solo la nuova autostrada. Ad oggi infatti è definito solo il progetto est-esterna. Nulla è stato definito per gli altri impegni sottoscritti nell'accordo: cito quelli per noi più importanti: spostamento del casello autostradale A4 di Agrate, completamento della interconnessione tra la Tangenziale Est e l'autostrada A4 e il prolungamento della linea MM2.

La richiesta di quella che fu chiamata la cura del ferro era il cardine su cui contavate di migliorare il progetto, spostando una mera opera autostradale verso un disegno più complessivo. Fu firmato anche un protocollo, il *protocollo del ferro*, che impegnava le Regione a realizzare il progetto nel 2010. Del protocollo non si sente più parlare da tempo, cosa pensate di fare per richiamare la Regione agli impegni assunti?

I Comuni sottoscrissero l'accordo subordinando il loro assenso al potenziamento e sviluppo del trasporto pubblico su ferro che doveva essere progettato e finanziato prima del progetto definitivo della nuova autostrada. Ebbene per la realizzazione dei prolungamenti delle metropolitane non c'è alcun impegno certo, e a parte i fondi destinati nel 2007 (governo Prodi) per coprire il costo della progettazione definitiva non è stata allocata né dallo stato, né dalla regione alcuna risorsa, né tanto meno è stato definito un credibile piano finanziario con la ripartizione dei costi. Inoltre nulla è stato definito per il completamento della interconnessione tra la tangenziale est e l'autostrada A4. Questa scellerata mancanza comporterà nel Vimercatese un forte aggravio del traffico sia sulle principali provinciali, sia sulla viabilità comunale, con un forte peggioramento della qualità della vita e delle condizioni ambientali del territorio. Per questi motivi il progetto della nuova tangenziale va respinto da tutti i comuni, pur sapendo che rientrando nella Legge obiettivo il consenso dei comuni non è necessario e la tangenziale può comunque essere realizzata.

Quindi, vista l'inadempienza regionale, siete intenzionati ad opporvi alla realizzazione della tangenziale. Ho assistito all'assemblea pubblica da voi organizzata la settimana scorsa in sala consiliare, ho sentito tra i presenti molto malumore per il comportamento della Regione, ma anche un certo disappunto per la richiesta fatta ai comuni da Governo e Regione di contribuire con una quota elevata a finanziare il prolungamento della MM2, infrastruttura che poi rimarrà di proprietà del comune di Milano. Considerando la scarsità di risorse dei comuni, anche questa possibile soluzione paventata dall'alto sembra essere un espediente per sottrarsi all'adempimento sottoscritto. Come contate di cambiare il percorso che appare decisamente delineato e sfavorevole ai comuni?

Come Amministrazione ci batteremo in tutte le sedi, valutando anche la possibilità di aderire alle vie legali, per non subire questo sopruso, ma soprattutto per non subire un progetto che per se stesso e per quelle opere previste che ad oggi non saranno realizzate, comprometterà irrimediabilmente il nostro territorio. Per questo occorrerà una forte azione politica sul territorio e del territorio, delle istituzioni, dei cittadini, delle associazioni, dei partiti per ottenere il rispetto di tutti gli impegni previsti nell'accordo e che oggi non vengono mantenuti. Non abbiamo ancora perso, credo che oggi come non mai riuscire ad ottenere il prolungamento della MM2, l'interconnessione della tangenziale est con la A4, il potenziamento della mobilità ciclabile e

delle strade intercomunali, dipenda da noi, dai cittadini, dalla capacità che avremo di fare insieme forti pressioni nei confronti di chi non mantiene i patti.



La Tem ed Agrate

I costretti sposi - Storia di un matrimonio mai voluto.

Il primo progetto della Tem fu presentato nel 2002 dall'amministrazione provinciale di Milano presieduta da Ombretta Colli e prevedeva il tracciato provenire da sud, attraversare in galleria il Parco della Villa Trivulzio e uscire tra la cascina Amadio e la cascina Vergana, dove veniva ipotizzato la realizzazione di un casello e poi la ricongiunzione con la A51, l'attuale tangenziale est. Inoltre era ipotizzato un peduncolo che partendo da Omate si dirigeva a nord verso Burago, Vimercate, Bellusco per congiungersi infine alla futura Pedemontana. Il Consiglio Comunale di Agrate, approvò all'unanimità il 25/7/2002 un ordine del giorno che respingeva quel progetto

definendolo inutile ed assurdo.

Furono avviati una serie di tavoli di confronto in particolare con i comuni interessati all'asse della nuova autostrada. Tutti i comuni manifestarono contrarietà assoluta all'opera, ritenendola inutile e dannosa per il territorio. Inutile perché non affrontava né risolveva i problemi viabilistici del territorio, dannosa perché oltre a condizionare e devastare fortemente il territorio, ipotizzava un aumento del traffico veicolare di oltre 50/70.000 unità. I comuni presentano delle proposte viabilistiche alternative, tra cui la riqualificazione della S.P. Cerca. Le iniziative dei comuni ottennero una serie di miglioramenti al progetto preliminare, ma non tali da indurli a concordare il proprio consenso all'opera. L'Assemblea dei Sindaci autorizzò i suoi delegati a firmare l'accordo di programma *"confermando le valutazioni negative in ordine alla realizzazione della tangenziale est esterna"* con la riserva *"di intraprendere e continuare ogni opportuna iniziativa coerente con tale posizione salvo che"* tra l'altro *"prima dell'approvazione del progetto definitivo (del tracciato autostradale ndr), siano state finanziate, con previsione di termini certi di realizzazione, le opere di potenziamento del trasporto pubblico su ferro"* così risulta dal testo della dichiarazione approvata dall'assemblea dei comuni del 30/10/07 e riportate in una lettera indirizzata a tutti i firmatari dell'accordo di programma. E' da qui che i percorsi della Tem e del prolungamento delle linee metropolitane si legano in modo indissolubile.

5 novembre 2007 viene firmato l'Accordo di Programma per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano ed il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano.

Dalla firma dell'accordo ad oggi l'amministrazione di Agrate ha partecipato a tutti i tavoli ed ambiti possibili, tentando di collaborare con Tem spa per migliorare l'impatto del progetto: nel collegio di vigilanza per cercare di far rispettare le ragioni dei comuni e le ragioni riportate nell'accordo; nelle sedi istituzionali per coinvolgere i comuni limitrofi e la provincia di Monza e Brianza, per responsabilizzare sull'impatto dell'opera, gravante non solo per Agrate, ma anche sui comuni brianzoli più vicini Concorezzo, Vimercate, Brugherio e Monza.

Dal confronto con Tem spa, si era ottenuto un sensibile miglioramento del progetto, l'amministrazione di Agrate era innanzitutto riuscita a far modificare significativamente il progetto originario, che avrebbe ridotto Agrate ad essere una sorta di autogrill al servizio di 4 rami autostradali, ottenendo lo stralcio di tutto il tratto a nord dell'autostrada A4 e anche modificare il progetto di innesto tra la nuova tangenziale e la A4, eliminando il sovrappasso, un viadotto lungo più di 90 metri, con la soluzione in trincea profonda, in sottopasso alla A4.

Inascoltata da Tem e regione Lombardia, l'amministrazione decise di produrre in proprio, avvalendosi della società Polinomia, uno studio sui flussi del traffico, principalmente per capire meglio le conseguenze della nuova autostrada sulla viabilità locale del Vimercatese/Monzese. Lo studio è stato successivamente trasmesso alla provincia di Monza e Brianza. Da questo è risultato evidente quanto l'autostrada aggraverebbe la viabilità locale, fino alla totale paralisi, nel caso non fosse realizzato un nuovo casello ad Agrate e se non fossero ampliate e riqualificate le SP 13, la strada che da Pessano arriva a Monza e la provinciale che dall'attuale casello di Agrate va verso Carugate.

Preoccupati dallo stallo sulle opere promesse, e da una sorta di melina delle varie Istituzioni,

Tem, un nodo scorsoio per soffocare Agrate

Sabato, 09 Aprile 2011 01:00
Di Pino Timpani

l'amministrazione è intervenuta c/o l'Associazione dei Comuni. L'11 Novembre scorso l'Associazione dei comuni ha chiesto un incontro urgente con il Ministro Matteoli, con il sottosegretario Castelli, il presidente della Regione Lombardia, il presidente della Provincia di Milano, di Lodi e di Monza Brianza per discutere della questione, perché mentre il progetto autostradale si avviava alla sua conclusione, nessun passo avanti era stato fatto per gli altri adempimenti previsti nell'accordo di programma. Ad oggi, nonostante qualche sollecitazione telefonica non è pervenuta alcuna risposta al comune di Agrate.

Il progetto definitivo della est esterna è stato depositato per l'approvazione, manca la completa copertura finanziaria, si parla di 250/300 milioni che la Tem spa pensa di recuperare tagliando/modificando opere connesse al tracciato. Risparmi che dovranno essere definiti prima della presentazione del progetto al CIPE.