



Il documento di presentazione della neonata rete di associazioni ambientaliste e locali

Riceviamo e pubblichiamo

V.A.S. del P.T.C.P. della Provincia di Monza e della Brianza: riflessioni e suggerimenti

L'ambiente in Brianza non può più aspettare, ed il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è alle porte. Una sfida importante che deciderà le future politiche territoriali di questa nuova provincia: dalle aree agricole alla rete ecologica provinciale, dai parchi alla rete provinciale di mobilità sostenibile. Pedemontana, il caso dello sversamento di idrocarburi nel Lambro, le ecomafie ed il consumo di suolo (e si citano solo i casi principali) hanno confermato che l'ambiente non ha confini amministrativi e che solo l'unità può cercare di dare forza e sostanza ai progetti. Per questo si è costituito un coordinamento di associazioni e gruppi della provincia di Monza e Brianza che ha deciso di collaborare insieme per partecipare attivamente alla VAS del P.T.C.P., monitorandone l'andamento anche in relazione alle proposte/suggerimenti che verranno da noi avanzate.

Molti sono i nodi ambientali sui quali stiamo ponendo l'attenzione, da Pedemontana ai PGT comunali che lentamente, ma inesorabilmente, si stanno approvando localmente, nella mancanza però di un adeguato strumento di governo del territorio sovra locale che, speriamo, questo P.T.C.P. possa diventare anche grazie al nostro modesto, ma importante, contributo che deriva dalla nostra presenza e conoscenza dei territori nei quali quotidianamente operiamo.

Premesso questo, uno degli aspetti che più ci preoccupa e genera in noi allarmi, è il consumo di suolo che nella Provincia di MB, che ha raggiunto percentuali elevatissime ed insostenibili e che la stessa Amministrazione Provinciale non ha mancato di rilevare. Questo P.T.C.P. deve essere quindi l'occasione per questa Amministrazione e per tutta la cittadinanza attiva disponibile, per passare dalle parole ai fatti nel contrastare questo fenomeno.

Con la nostra partecipazione cercheremo di formulare proposte e progetti nati "dal basso", dalla partecipazione della cosiddetta "cittadinanza attiva" di cui il coordinamento si considera

parte integrante. Tale partecipazione, in tutti i processi che riguardano la pianificazione ed il governo del territorio, come il nuovo PTCP, è auspicata da tutte le più recenti normative anche europee in materia, a partire dalla Convenzione Europea del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000 e legge dello stato dal 2006, passando per la L.R. 12/2005, sino ad arrivare alla Direttiva Europea del 2001 che ha istituito la VAS. Non intendiamo sprecare questa opportunità di partecipazione che ci è data ed è per questo che sin da oggi cercheremo di integrare quell'insieme di conoscenze comuni, definito dalla normativa "quadro conoscitivo" condiviso da TUTTE le componenti sociali, sul quale dovrebbero basarsi tutte le politiche di governo del territorio.

Intendiamo quindi, già nella prima riunione di oggi, porre l'attenzione su quelle che riteniamo delle priorità, a cominciare proprio dal consumo di suolo e dalla salvaguardia degli spazi liberi – agricoli e non – ancora esistenti, facce della stessa medaglia che caratterizza il territorio nella sua complessità.

Anzitutto intendiamo affermare due principi che tutti noi condividiamo:

1. Tutte le aree agricole attualmente esistenti, al di là della loro funzione produttiva, in un contesto attualmente altamente urbanizzato come quello della provincia di MB, si devono considerare STRATEGICHE;
2. Tutte le aree libere, al di là della loro definizione, quando rappresentano tasselli importanti per la realizzazione o l'ampliamento della rete ecologica sovra locale, devono essere considerate strategiche. Sono quindi da noi da considerare quali: AREE LIBERE STRATEGICHE. Una nuova definizione che intendiamo proporre sin d'ora all'attenzione di tutti i presenti.

Ovviamente entrambe queste due tipologie di aree, strategiche solo per il fatto di essere ancora libere, quindi potenzialmente adattabili a progetti di recupero ambientale ad ampio raggio, devono possedere particolari caratteristiche, comprese anche se solo in parte nel documento di scoping, che qui brevemente elenchiamo:

1. Aree agricole residuali (anche intercluse) comprensive delle aree incolte, secondo il concetto delle green stepping stones;
2. Dorsale Verde Nord;
3. rete ecologica P.T.R.;
4. R.E.R. e tutte le aree agricole ad esse contigue (secondo il concetto della continuità degli spazi aperti);
5. Parchi locali di interesse sovracomunale - PLIS (anche in via di costituzione o di ampliamento);
6. Aree agricole, forestali e zone umide dei parchi regionali non incluse nei parchi naturali;

7. Aree delle Compensazioni Ambientali di Pedemontana e loro teorica estensione come indicato dal Masterplan del DiAP Politecnico di Milano "Un parco per la città infinita";
8. Aree delle Mitigazioni Ambientali di Pedemontana;
9. Parchi urbani recintati e non recintati;
10. Aree agricole e seminaturali del Parco di Monza;
11. Biotopi, ambiti forestali, zone umide e corsi d'acqua (comprese le fasce di rispetto legge Galasso) non inclusi nei PLIS e nei parchi regionali;
12. Aree agricole e/o parzialmente boscate che consentono la realizzazione di corridoi ecologici di interesse locale (da perimetrare e da puntualizzare a cura di questo PTCP);
13. Aree di cava da sottoporre a recupero ambientale;
14. Aree agricole attualmente degradate ma di cui è possibile e opportuno un recupero.

L'altro grande e difficile tema sul quale ci siamo confrontati e che quasi collima con quello delle aree libere ed agricole, se non altro perché le aree interessate sono praticamente coincidenti, è quello riguardante Pedemontana con le sue compensazioni e le sue mitigazioni, sulle quali intendiamo fornire il nostro contributo.

Purtroppo, ed i recenti PGT di alcune amministrazioni locali stanno lì a dimostrarlo, il sedime di Pedemontana fa gola a molti, se non adeguatamente governato, farà da volano a nuove (inutili) costruzioni, soffocando definitivamente il traffico della Brianza e vanificando persino l'auspicato miglioramento della mobilità della Media Brianza con cui si giustifica la costruzione della nuova infrastruttura.

La sua cieca realizzazione, se indifferente alle sollecitazioni ed alle richieste provenienti dai territori locali, rischia di generare dei "mostri". Mi riferisco qui allo sventramento che si farà, nonostante le prescrizioni CIPE, al Bosco delle Querce, monumento mondiale intenzionale legato al disastro della diossina del 1976, per aumentare il raggio di curva dell'Autostrada, già portato all'attenzione della Provincia, che si potrebbe evitare semplicemente mantenendo l'attuale raggio di curvatura tra Barlassina e Meda e con un limite alla velocità degli autoveicoli in quel tratto di Autostrada; o al proliferare incontrollato della cosiddetta viabilità accessoria il cui chilometraggio già ora supera quello di Pedemontana stessa e che invece deve essere considerata un tutt'uno con l'Autostrada con cui "fa sistema"; o ancora al tema della tratta B2, e non ci riferiamo solo alla sottovalutazione del problema della diossina, ma anche al cambiamento di progetto "in corsa" solo per mere questioni economiche e di tempi di realizzazione e per cui la Società Pedemontana ha destinato ai comuni della tratta 60 mln di euro senza indicare dei vincoli circa il loro utilizzo al miglioramento – vero – della vita e della salute di quei cittadini; o, infine, agli edifici di proprietà di privati cittadini che verranno abbattuti per la realizzazione di Pedemontana, che non possono, in un territorio come quello della provincia di MB già povero di spazi liberi, essere ricostruiti in aree che il progetto stesso di

Pedemontana ha individuato come di compensazione ambientale "verde", o peggio, essere ricollocate all'interno di PLIS o parchi già esistenti, in entrambi i casi, territori liberi destinati a essere goduti da tutta la cittadinanza.

Se, come avevamo già chiesto anni fa, si fosse istituito da subito un piano d'area pedemontano molti di questi problemi non sussisterebbero e si sarebbero evitati i recenti scontri istituzionali fra amministrazioni provinciali e comunali, alla ricerca sciagurata di nuovi oneri di urbanizzazione.

Su questo tema, per evitare che Pedemontana diventi la nuova Milano-Bergamo – esempio ripreso anche dal Presidente della Provincia di MB – o la nuova Salerno-Reggio Calabria, con una cantierizzazione infinita (vedi sottopasso di Monza della SS 36), sarebbe necessario un piano d'area regionale che abbia un unico scopo:

“Individuare una fascia a ridosso dell'intero SISTEMA AUTOSTRADALE PEDEMONTANO, ovvero, TRACCIATO AUTOSTRADALE + TRACCIATI DI VIABILITA' COMPLEMENTARE O LOCALE, in cui venga impedito il proliferare di nuove costruzioni, con particolare riferimento e riguardo a specifiche tipologie edilizie o ad attività, che per loro natura determinano un forte richiamo di mobilità (per esempio, elenco indicativo e non esclusivo: centri commerciali, capannoni industriali, outlet, centri direzionali, grosse lottizzazioni residenziali, ecc.). Per tale fascia da individuarsi, che dovrà ricomprendere necessariamente le tipologie di aree sopra descritte, cioè, le AREE AGRICOLE STRATEGICHE e le AREE LIBERE STRATEGICHE, che sono attualmente già interessate ed interferite dal progetto riguardante il SISTEMA AUTOSTRADALE PEDEMONTANO, si dovrà inoltre sviluppare un piano paesistico di dettaglio con efficacia vincolante sulla pianificazione locale”.

L'opera infatti servirebbe – questo è quanto affermano i suoi sostenitori – a migliorare il traffico dei cittadini lombardi amanti del trasporto su gomma. Il proliferare di nuove costruzioni (e di nuovo traffico) certamente non contribuisce a centrare l'obiettivo specialmente con l'EXPO che bussa alle porte delle migliaia di imprese esistenti all'interno della nostra provincia, che tutto desiderano, tranne avere nuovo traffico, code ed ingorghi, durante quell'evento, che ricordiamolo, dovrebbe parlare di sostenibilità. Quale miglior biglietto da visita, invece, di un territorio caratterizzato da ampie zone verdi protette, risanate, ben progettate, rinaturalizzate e collegate da una rete di piste ciclabili efficiente?

Speriamo che la Provincia di MB che, pare, ha avuto dalla Regione Lombardia l'incarico di scrivere il documento propedeutico a tale piano d'area (essendo la provincia maggiormente impattata dalla nuova infrastruttura con il 60% dell'opera sul proprio territorio), non abbia paura ed abbracci in toto queste nostre proposte.

Su questi aspetti, misureremo la volontà della Provincia di MB di mettere l'ambiente e la sua tutela al centro dell'azione politica e amministrativa, con azioni concrete che tengano conto di quanto espresso e proposto dalle associazioni e dai gruppi che, da anni, operano costantemente sul territorio.

[Osservatorio PTCP](#)

Un osservatorio per il territorio di Monza e della Brianza

Martedì, 29 Marzo 2011 01:00
Di Pino Timpani



Prof.arch. Paolo Conte portavoce dell'osservatorio