



Il promotore della Dorsale Verde in Brianza: “Nelle fasi di crisi come questa, occorre selezionare le opere da realizzare, definendo le priorità”

P

[Pietro Mezzi](#), attualmente consigliere alla Provincia di Milano, è stato il promotore del progetto Dorsale Verde, l'idea di costruire una infrastruttura verde nel cuore della Brianza. Di questo progetto è rimasta una traccia frammentaria nel Ptcp della Provincia di Monza e Brianza, laddove sono state individuate una serie di Aree Agricole Strategiche da tutelare, ma senza il sostegno di un piano strategico strutturato, presente invece nella Dorsale Verde. A questa debolezza di progetto si somma l'imminente cantierizzazione di Pedemontana, cioè l'infrastruttura autostradale che va ad insistere nello stesso “sedime” dell'infrastruttura verde.

Ti interessi da molti anni dei problemi generati da [Tem](#) (la tangenziale Est Esterna di Milano). Vorrei ne ha parlato in [questa](#) intervista a Fabio Terragni e [questa](#) all'Assessore Luigi Ricci di Agrate, o della distruzione del campo di grano biologico Spiga e Madia. Puoi spiegare ai nostri lettori come procede l'opera?

La nuova autostrada dell'est milanese rappresenta un altro esempio di opera inutile e costosa. Inutile dal punto di vista trasportistico e dai costi proibitivi: 2 miliardi di euro. Miliardi che non ci sono e che non ci saranno, perché il mercato oggi è altra cosa rispetto al 2007, anno della firma dell'Accordo di programma, e il sistema creditizio non crede più nell'operazione e non mette i quattrini necessari. Tanto che è dovuto intervenire lo Stato, con lo stanziamento di 330 milioni di euro fissati dal governo con il “decreto del fare”. Alla faccia del *project financing*, cioè di un'opera che avrebbe dovuto essere interamente realizzata con le risorse dei privati, senza esborso da parte dello Stato. E invece lo Stato finanzia parzialmente un'opera che dovrebbe reggersi con fondi privati. Ma tutto ciò a parte, a oggi l'opera è realizzata per il 40% nel tratto intermedio, il lotto B, quello che intercetta la Brebemi, tra le strade Rivoltana e Cassanese. Per

il resto, a nord, verso la Brianza, il lotto A è realizzato per il 10%, così pure il lotto C, a sud, dalle parti di Melegnano. L'opera è quindi in forte ritardo, e non sarà pronta per il 2015, ne tanto meno saranno realizzate, per quella data, le opere viabilistiche di connessione e le compensazioni ambientali.



Desio, manifestazione No Pedemontana settembre 2013: Pietro Mezzi - Foto di Romeo Cerri

A giugno abbiamo intervistato [Damiano Di Simine](#) e poi [Biagio Catena](#) sui temi di Pedemontana. Damiano Di Simine, pur riconoscendo un bisogno nel sistema della mobilità in Brianza, ritiene la risposta autostradale spropositata e gravata di costi eccessivi. Biagio Catena rincara la dose ritenendola utile solo al sistema creditizio, ai cementifici, alle imprese, alle cave e ai politici. E davvero necessaria oppure si possono intraprendere altre soluzioni, anche in considerazione della grave crisi economica che stiamo attraversando e dalla scarsità di risorse disponibili?

Il dibattito sulle soluzioni viabilistiche per l'area a nord di Milano è antico di decenni. Senza

entrare nel merito trasportistico dell'opera, dico che oggi cinque miliardi di euro per realizzare Pedemontana non ci sono. Si tratta di un'opera faraonica. Una delle più importanti e costose dell'intero Paese. E di questa mancanza di risorse forse bisognerebbe prendere finalmente atto e avviare un'operazione verità riguardo i costi. Nelle fasi di crisi come questa, occorre selezionare le opere da realizzare, definendo le priorità. A mio avviso, servirebbe concludere l'unico lotto avviato e rimettere in discussione l'intero progetto. Affermare che tutto va bene, che i soldi arriveranno, è prendere in giro i comuni e le comunità interessate dall'opera. Di questi tempi serve parlare chiaro. E i primi a farlo dovrebbero essere la politica e le istituzioni.

oggi cinque miliardi di euro per realizzare Pedemontana non ci sono... concludere l'unico lotto avviato e rimettere in discussione l'intero progetto

I territori della Brianza vivono le ultime vicende di Pedemontana con conoscenza frammentaria sui passaggi decisionali e sulle modalità operative della regione. Mentre le amministrazioni di secondo livello, le province di Monza e di Milano, sono amministrate da coalizioni di centro destra, la maggior parte dei comuni interessati dal tracciato sono invece amministrate dal centrosinistra. Pensi che la confusione comunicativa dipenda dalla competizione politica nei territori, cioè da posizioni più o meno favorevoli a Pedemontana, oppure dal modello di governance adottato dall'amministrazione regionale?

Il progetto di Pedemontana è stato discusso a lungo. L'edizione finale però non è proprio ciò che i Comuni in origine volevano riguardo agli aspetti trasportistici, viabilistici e ambientali. Nel corso degli anni c'è stata una lunga trattativa, in cui si è perso un filo unitario dell'opera e sono prevalse le esigenze dei singoli comuni che hanno portato a distribuire e a frammentare le compensazioni ambientali, invece di concentrarle e offrire di conseguenza un'idea unitaria di carattere territoriale e ambientale dell'intera opera.



Seveso: manifestazione di Insieme in Rete nel [Bosco delle Querce](#) - Foto di Pino Timpani

attorno alle grandi opere autostradali servono strumenti di governo del territorio, uno di questi è sicuramente il Piano d'area

Le associazioni brianzole reclamano da tempo un piano d'area ritenendolo uno strumento in grado di limitare i danni al territorio. Non sarebbe anche utile rilanciare e riproporre il progetto Dorsale, contestualizzato e integrato in piani d'area e progetti di compensazione ambientale locali?

Sono d'accordissimo. Attorno alle grandi opere autostradali realizzate o di prossima realizzazione servono strumenti di governo del territorio. Uno di questi è sicuramente il Piano d'area. Che deve puntare a minimizzare gli impatti, compensare gli interventi, impedire nuove trasformazioni del territorio limitrofi alle opere e pensare a uno sviluppo differente da quello realizzato nei decenni, ad esempio, lungo il tratto di autostrada da Milano a Bergamo. L'ho proposto per la tangenziale est esterna, il Piano d'area, ma la mia mozione, che impegnava

Pietro Mezzi: oggi 5 miliardi di euro per realizzare Pedemontana non ci sono

Venerdì, 11 Ottobre 2013 08:47
Di Pino Timpani

l'amministrazione provinciale a predisporre il piano, è stata bocciata. Senza neppure coglierne il significato profondo. Ma in queste operazioni servirebbe avere un ente regionale autorevole e attento, capace di mettere in atto una strategia territoriale. Che purtroppo non c'è.