

LA STRADA FA SCUOLA, LA SCUOLA FA STRADA

Progetto di educazione ambientale per le scuole sul tema della mobilità

Classi II A, B, C, D | IC Cassano Magnago II | Cassano Magnago – VA

Intervistati

Aldo Mornioli, Sindaco di Cassano Magnago

Barbara Vizzini, Autostrada Pedemontana Lombarda, Ufficio Tematiche Ambientali

Temi trattati

- Le caratteristiche del progetto nel territorio di Cassano Magnago
- Il sistema delle compensazioni e delle mitigazioni ambientali

Alcuni estratti

Domanda: Come si riducono gli impatti dell'autostrada sul territorio?

Risposta Vizzini: Il tentativo è stato quello di calare il progetto nel territorio nel miglior modo possibile, riducendo al massimo gli impatti ambientali, anche perché ci troviamo ad attraversare un contesto molto complesso e variegato, fortemente urbanizzato ma nel quale si trovano anche parchi e zone ambientali di pregio.

Per questo si è lavorato con il sistema delle mitigazioni e delle compensazioni.

Le prime fanno strettamente parte del progetto dell'infrastruttura con opere a verde per il mascheramento dell'infrastruttura e opere di mitigazione acustica per creare una barriera contro il rumore.

Le compensazioni ambientali sono invece interventi di riequilibrio degli impatti ambientali residui non altrimenti mitigabili: tutto ciò che non si riesce a mitigare attraverso le opere di mitigazione appunto, deve essere monetizzato nei confronti dei comuni attraversati ed interessati.

Nel caso di APL tali fondi saranno destinati a compensazioni di carattere ambientale (non si faranno nuove strade o una piscina, come in altri casi). Saranno investiti 150 milioni di euro in interventi ambientali (100 mln per le opere di compensazione e 50 mln per quelle di mitigazione): asse portante del sistema delle compensazioni è la Greenway e poi nei diversi comuni attraversati verranno realizzati i cosiddetti progetti locali, in collaborazione con i comuni.

Domanda: per Cassano Magnago la costruzione dell'APL porterà effetti positivi o negativi?

Risposta Mornioli: Non si può valutare un'opera di questo tipo solo partendo dal punto di vista locale perché si tratta di un'opera complessa, con ripercussioni su tutto il territorio a livello praticamente regionale.

A livello locale non abbiamo avuto effetti "invasivi" o pesanti come in altre realtà, penso in particolare agli espropri.

Bisogna considerare comunque che un'infrastruttura di questo tipo è stata pensata per migliorare la qualità della vita dell'intera regione, ma l'infrastruttura da sola non fa tutto questo, è un aiuto. Sta ai singoli territorio sfruttare questo nuovo collegamento nel tentativo di sviluppare, anche dal punto di vista economico, la propria realtà.

Le compensazioni ambientali nel territorio di Cassano riguarderanno la riqualificazione dell'area Boza e di un'area verde che sarà destinata a parco urbano nei pressi del cimitero cittadino.

LA STRADA FA SCUOLA, LA SCUOLA FA STRADA

Progetto di educazione ambientale per le scuole sul tema della mobilità



Classe III D2 | Liceo Artistico Statale Paolo Candiani | Busto Arsizio – VA

Intervistati

Giovanni Cannito, Autostrada Pedemontana Lombarda, Ufficio Progetti Marco Ponti, Docente di Economia dei Trasporti, Politecnico di Milano

Temi trattati

- L'inserimento di Pedemontana nel sistema infrastrutturale lombardo
- Gli impatti sul territorio, le caratteristiche tecniche e il sistema delle compensazioni della nuova infrastruttura

Alcuni estratti

Domanda: La costruzione di questa nuova infrastruttura contribuisce a risolvere il problema della mancanza di un collegamento est-ovest nell'area Pedemontana?

Risposta Ponti: Si tratta di un problema di sistema. In questo contesto territoriale le strade non a pedaggio sono in condizioni spaventose, mentre le strade a pedaggio naturalmente sono in condizioni migliori. Il problema è che dal punto di vista funzionale sono necessari collegamenti su tratti a breve distanza e in quel caso le strade a pedaggio non hanno senso. Questa autostrada sarà sicuramente progettata benissimo ma non risolverà il problema di sistema perché i 3/4 del traffico interesserà (e interessa) tratti di breve distanza. Il problema è di fondo: le risorse economiche che sono state convogliate su questo progetto andrebbero utilizzate per riqualificare la rete stradale locale. Questa strada risponde certamente ad un'esigenza, il problema è che servirebbero anche una serie di azioni per migliorare il sistema complessivo.

Risposta Cannito: L'esigenza a cui risponde questa nuova arteria è quanto mai reale: attraversa un agglomerato urbano continuo e per soddisfare il traffico locale è stata immaginata come un'autostrada urbana, con svincoli ogni 3 km. Questo permetterà il passaggio di circa 100 mila veicoli al giorno (nel tratto centrale del percorso).

Domanda: Come si inserisce la Greenway, una pista ciclabile nel progetto di costruzione di un'autostrada?

Risposta Cannito: la Greenway è il percorso ciclopedonale collegato all'Autostrada Pedemontana Lombarda. Tale percorso verrà realizzato contestualmente alla costruzione dell'infrastruttura. Si tratta di una sorta di controcanto alla realizzazione della strada, il cui costo è compreso nella realizzazione dell'opera.

Domanda: Ma è veramente necessaria?

Risposta Cannito: Pedemontana risponde ad un bisogno. C'è un sistema di strade addensato su Milano e nessun asse che colleghi trasversalmente il territorio est-ovest in questa conurbazione densa e poderosa.

Risposta Ponti: Questa strada è sicuramente utile, io sostengo che ci fossero delle alternative. Di fatto sono d'accordo con l'Arch. Cannito sull'utilità dell'infrastruttura... il problema è che sarebbe stata utile qualsiasi strada progettata qui perché il livello di domanda è elevatissimo.

Bisogna preoccuparsi dei soldi male investiti: Pedemontana costa 4 miliardi circa, tali fondi sarebbero potuti essere investiti nella riqualificazione della rete viabilistica locale. Di esempi del genere ce ne sono, purtroppo: ad esempio per la Linea ad alta velocità ferroviaria Milano Torino sono stati spesi circa 8 miliardi. Bene, attualmente è decisamente sottoutilizzata: la previsione era di 300 treni al giorno, oggi ne passano 20.

Domanda: una nuova strada genera nuovo traffico?

Risposta Ponti: Le strade non creano la domanda, le strade servono la domanda. E rispondere alla domanda risponde ad un interesse collettivo. Certo c'è del "traffico generato", c'è un traffico cioè che prima non viaggiava e con la costruzione della strada si mette in moto, ma si tratta di un traffico "piccolo" rispetto alla domanda di mobilità iniziale e al traffico che c'era e che prima della costruzione della nuova strada si muoveva in maniera peggiore in termini di tempo (e quindi di emissioni).

Domanda: quali studi sono stati effettuati nella fase di progettazione?

Risposta Cannito: Naturalmente gli studi relativi ai flussi di traffico per valutare anche le caratteristiche dell'opera. Ad esempio dove fossero necessarie le tre corsie e dove invece ne fossero sufficienti due. Inoltre altro studio importantissimo è quello di Impatto Ambientale che misura appunto gli impatti dell'infrastruttura sul territorio.

LA STRADA FA SCUOLA, LA SCUOLA FA STRADA

Progetto di educazione ambientale per le scuole sul tema della mobilità



Classe IV S | I.P.S. Pietro Verri | Busto Arsizio – VA

Intervistati

Claudio Vegetti, Comandante Polizia Locale, Comune di Busto Arsizio

Temi trattati

- Le caratteristiche del progetto nel contesto territoriale
- I sistemi di gestione del traffico
- Gli effetti della costruzione di una nuova strada sui flussi di traffico

Alcuni estratti

Domanda: Che strumenti ha il Comune per gestire il traffico?

Risposta Vegetti: Lo strumento principale è il Piano Urbano del Traffico che ci permette di valutare lo stato dell'arte e di impostare le linee d'azione per la gestione dei flussi. Nel caso di grandi infrastrutture come Pedemontana però le decisioni vengono prese ad altri livelli istituzionali e sta poi ai comuni capire come intervenire.

Domanda: Quali sono le conseguenze della creazione di un nuovo asse viario?

Risposta Vegetti: Sicuramente cambieranno i flussi. Attualmente un collegamento come quello garantito dall'APL non esiste sul territorio, questa nuova possibilità cambierà le abitudini degli automobilisti e ci saranno vantaggi anche per il traffico merci. Gli effetti andranno comunque valutati sul lungo periodo e vi vorrà del tempo prima che il sistema si assesti. Certo è che il progetto è strategico non solo per la viabilità di questa zona ma direi dell'intera regione.

Domanda: Cosa può fare il Comune per ridurre gli impatti sul territorio?

Risposta Vegetti: Una volta realizzata l'opera la viabilità locale dovrà essere naturalmente calibrata in relazione alla presenza di questo nuovo asse e dei flussi che genererà. In questi anni il Comune ha dialogato con il proponente nel tentativo di migliorare il progetto, le richieste però sono tante (non solo da parte di Busto Arsizio naturalmente) e non sempre vengono accolte.

LA STRADA FA SCUOLA, LA SCUOLA FA STRADA

Progetto di educazione ambientale per le scuole sul tema della mobilità



Classe IV Q | Istituto Tecnico Levi | Seregno – MB

Intervistati

Edoardo Mazza, Assessore Urbanistica e Edilizia Privata, Comune di Seregno

Mauro Facchinetti, Settore Gestione del Territorio, Comune Seregno

Antonio Bruno, Associazione Giovani Industriali Monza e Brianza

Temi trattati

- Il legame tra sistema infrastrutturale e imprese
- Le caratteristiche del progetto sul territorio comunale

Alcuni estratti

Domanda: Che caratteristiche ha il progetto Pedemontana nel territorio del Comune di Seregno?

Risposta Mazza: L'opera, di fondamentale importanza per lo sviluppo, anche economico, delle nostre zone, non impatta in maniera violenta sul territorio comunale di Seregno, toccato solo marginalmente (a sud al confine con Desio). Possiamo ritenerci quindi "fortunati". Certo un'infrastruttura come questa implica impatti rilevanti, ad esempio gli espropri. Tale pratica, normata dalla legge 12 implica di "ricollocare" i soggetti che hanno subito gli espropri, anche su terreni che non hanno destinazione abitativa ed edificabile.

Domanda: Da tempo si parla del progetto Pedemontana. Il tracciato iniziale ha subito modifiche ed è cambiato naturalmente anche il territorio: il progetto è ancora attuale?

Risposta Bruno: Sicuramente è cambiato il territorio ma bisogna considerare pure che è cambiato pure il traffico. Ci sono esigenze di spostamento non solo del traffico privato ma anche delle merci in una zona che è il motore economico della Lombardia (e non solo). È necessario intervenire per favorire il più possibile lo sviluppo e garantire degli spostamenti efficienti. Impiegare meno tempo per raggiungere Malpensa è un vantaggio enorme.

Domanda: Anche se dovrà essere pagato un pedaggio?

Risposta Bruno: Assolutamente sì, in termini economici poter risparmiare tempo è assai più vantaggioso.

LA STRADA FA SCUOLA, LA SCUOLA FA STRADA

Progetto di educazione ambientale per le scuole sul tema della mobilità



Classi II liceo, II gheria | Istituto Maddalena di Canossa | Monza – MB

Intervistati

Antonino Brambilla, Assessore Pianificazione Territoriale e Parchi, Provincia di Monza e della Brianza
Simone Villa, Assessore Polizia Locale, Viabilità, Trasporti, Comune di Monza

Temi trattati

- Il sistema infrastrutturale e gli effetti della creazione di un nuovo asse viario
- Il ruolo degli enti locali nella gestione del sistema dei trasporti
- Le caratteristiche del progetto sul territorio comunale

Alcuni estratti

Domanda: come si inserisce Autostrada Pedemontana Lombarda nel sistema infrastrutturale delle nostre zone?

Risposta Brambilla: Pedemontana coinvolgerà il vostro modo di vivere in futuro perché dentro il modo di vivere c'è anche il modo in cui ci si muove sia in città che in Provincia. E naturalmente interesserà anche la città di Monza, che pur non direttamente toccata dal tracciato usufruirà di un nuovo asse di collegamento. Le nostre zone e in particolare la città di Monza e la Brianza sono caratterizzate da un'elevatissima densità di popolazione (seconda solo a Napoli), ed fortemente urbanizzata (pochi spazi liberi rispetto a tutte le altre province). In un contesto come questo la mobilità è quindi difficile. Sarà anche difficile costruire un nuovo asse viario, di certo ci saranno dei sacrifici da affrontare (come l'abbattimento di abitazioni o di complessi produttivi) a fronte però della possibilità di muoversi in maniera trasversale nella provincia.

Risposta Villa: La città di Monza sarà interessata dal tracciato solo per opere connesse all'asse principale. Il nostro intento però, e in questo senso l'APL ci aiuterà, è quello di ridurre e possibilmente eliminare il traffico di attraversamento e circonvallazione della città. Questo nuovo asse potrà sopperire alla mancanza di collegamento est ovest e contribuirà a sgravare dal traffico di attraversamento la rete locale, attualmente congestionata.

Domanda: è opportuno costruire una nuova strada in un territorio così costruito e densamente abitato?

Risposta Brambilla: è necessario fare un bilancio tra vantaggi e svantaggi. Certo non ci nascondiamo il fatto che Pedemontana dal punto di vista ambientale è una ferita nel territorio. Le Autostrade, per quanto curate dal punto di vista progettuale, sono brutte. Il nostro ruolo come amministratori è quello di tutelare il più possibile il territorio e il paesaggio, valore fondamentale sancito anche dalla nostra Costituzione. D'altra parte però questa strada risponde ad una necessità di mobilità reale e sarà utile per lo sviluppo del territorio.

Risposta Villa: la realizzazione di grandi infrastrutture genera sempre problemi logistici e non solo. Bisogna però guardare al futuro e ai vantaggi che ci potranno essere.

LA STRADA FA SCUOLA, LA SCUOLA FA STRADA

Progetto di educazione ambientale per le scuole sul tema della mobilità



Classe III A | Liceo Scientifico Banfi | Vimercate

Intervistati

Paolo Brambilla, Sindaco di Vimercate

Temi trattati

- Gli strumenti di pianificazione e gestione del territorio
- Il ruolo degli enti locali nella definizione di compensazioni e mitigazioni
- Le caratteristiche del progetto sul territorio comunale

Alcuni estratti

Domanda: Che strumenti ha il Comune per gestire le infrastrutture sul proprio territorio, quali sono le competenze dell'ente locale?

Risposta Brambilla: Lo strumento principale è il Piano di Governo del Territorio che raccoglie le previsioni urbanistiche per lo sviluppo futuro di un determinato contesto territoriale. Esiste poi il Piano Urbano del Traffico (collegato comunque al PGT) che riguarda nello specifico la gestione del traffico e di ciò che si intende comunemente come viabilità. Nella nostra città il tema della viabilità è delicato perché il carico di traffico che dobbiamo sopportare è elevato, in alcune fasce orarie supera addirittura i livelli della città di Monza e si tratta principalmente di traffico di attraversamento. Detto questo è necessario sottolineare che per risolvere la richiesta di mobilità non è detto che l'unica soluzione sia la costruzione di una nuova strada. Si può lavorare sul potenziamento/miglioramento della rete attuale e sulle possibili alternative (ferro, metropolitana).

Nel nostro piccolo per ridurre il traffico di attraversamento ci stiamo muovendo con la creazione di zone a traffico limitato o pedonali.

Domanda: Cosa ha fatto il Comune per la definizione del progetto?

Risposta Brambilla: La definizione del tracciato è stata una vicenda molto complessa. Sia a causa della complessità dell'opera che del numero delle istituzioni coinvolte. Una svolta nel processo è stata data grazie alla legge Obiettivo che ha snellito e semplificato notevolmente le procedure decisionali. Questo ha ridotto notevolmente le possibilità di opporsi al progetto da parte degli enti locali. I comuni del Vimeratese hanno "resistito" fino all'ultimo. In realtà siamo tutt'ora convinti che ci fossero delle alternative da praticare prima di arrivare alla costruzione di una nuova strada. Anche perché la Pedemontana risolverà (forse) i problemi a scala vasta ma non quelli per il "basso chilometraggio": la viabilità esistente andrebbe comunque riqualificata.

In seguito almeno si è aperto un dibattito interessante sulle opere di compensazione (per "ristorare il territorio) e mitigazione (per ridurre gli impatti dell'autostrada). Noi in particolare abbiamo deciso di intervenire per potenziare progetti di tutela già avviati con il parco Molgora e il parco della Cavallera.

Domanda: Ha ancora delle perplessità in merito al progetto?

Risposta Brambilla: La preoccupazione maggiore al momento è che si realizzi la viabilità principale e non quella secondaria che di fatto interessa maggiormente i comuni. Il problema è che come enti locali non abbiamo nessuna possibilità di controllo dei tempi e delle modalità del cantiere. I comuni si sono "fidati" del progetto ora possiamo solo sperare che gli accordi presi vengano rispettati e che nella realizzazione del cantiere si tutelino gli interessi e i bisogni locali.

LA STRADA FA SCUOLA, LA SCUOLA FA STRADA

Progetto di educazione ambientale per le scuole sul tema della mobilità



Classe IV C | I.S.I.S. John Maynard Keynes | Gazzada Schianno - VA

Intervistati

Giovanni Barbieri, Comitato Pedemontana Fatti Sotto

Cristina Bertuletti, Sindaca di Gazzada Schianno

Temi trattati

- Il ruolo dei Comitati nel corso dell'elaborazione del progetto
- Le caratteristiche del progetto sul territorio di Gazzada Schianno
- Gli enti locali e le scelte localizzative

Alcuni estratti

Domanda: Come e perché è nato il Comitato Pedemontana Fatti Sotto?

Risposta Barbieri: Il Comitato è nato nell'agosto del 2009. È formato da cittadini preoccupati per il concretizzarsi del progetto Pedemontana. Alcuni di noi saranno (o sono stati) direttamente toccati dagli espropri, altri semplicemente sono interessati a difendere il territorio e promuovere progetti alternativi. Dato lo stato di avanzamento del progetto la possibilità attualmente è quella di dialogare con Pedemontana per ridurre gli impatti dei cantieri e individuare miglioramenti puntuali, per evitare disagi eccessivi. Ma il problema non è solo questo: il nostro intento è quello di trovare una soluzione meno invasiva del tratto di Tangenziale Est Varese previsto in territorio di Gazzada Schianno nell'ambito del progetto Pedemontana, ed in particolare per l'eliminazione delle previste "rampe" di accesso alla superstrada provinciale 57 in uscita dallo svincolo A8.

Domanda: Come interagite con la società Pedemontana e con gli enti locali?

Risposta Barbieri: Tentiamo di dialogare il più possibile sia con la società Pedemontana che con gli enti locali e la Regione. Con il Comune c'è da tempo un buon rapporto di collaborazione. Il problema che a questo punto l'unica arma che ci rimane sono i ricorsi legali nel tentativo di modificare il progetto e di contestarne aspetti che non condividiamo e che crediamo troppo impattanti. In particolare, nell'ambito della realizzazione della "tangenzialina" di Gazzada Schianno ci stiamo battendo perché lo scavalco della linea FS si realizzi con un sottopasso piuttosto che con le previste rampe.

Domanda: Cosa può fare il Comune in merito al progetto?

Risposta Bertuletti: Come sindaco ritengo un dovere recepire le istanze e dare voce ai cittadini. Abbiamo sempre cercato il dialogo con la società Pedemontana e tentiamo di collaborare costantemente con provincia e Regione. L'Assessore Cattaneo è più volte venuto a Gazzada per presentare il progetto e discutere la situazione. Dal nostro punto di vista è necessario lavorare per l'eliminazione delle rampe e abbiamo inoltre chiesto la messa in sicurezza delle vie Gallarate, Morazzone e delle vie di collegamento tra il paese e la Sp 1, oltre che l'allargamento del sottopasso della ferrovia. Tentiamo di mantenere aperta la via del dialogo per tutelare il nostro territorio e i cittadini.

LA STRADA FA SCUOLA, LA SCUOLA FA STRADA

Progetto di educazione ambientale per le scuole sul tema della mobilità



IV artistico | Collegio Arcivescovile Pio XI | Desio - MB

Intervistati

Luigi Fregoni, Direttore Settore Governo del Territorio e Ambiente, Comune di Desio

Temi trattati

- Gli strumenti di pianificazione e gestione del territorio
- Il ruolo degli enti locali nella definizione di compensazioni e mitigazioni
- Le caratteristiche del progetto sul territorio comunale

Alcuni estratti

Domanda: Come si inserisce il progetto di APL nel territorio comunale?

Risposta Fregoni: Pedemontana si inserirà pesantemente nel contesto del territorio desiano: proprio qui si realizzerà un'area di servizio, uno svincolo importante e si localizzerà a Desio anche uno spazio di servizio e rimessa per la gestione dell'asse. Naturalmente oltre alle opere direttamente collegate all'asse viario sono previste anche le opere di compensazione e mitigazione degli impatti dell'infrastruttura.

Domanda: Il progetto si è modificato nel corso del tempo, cosa può fare il Comune per portare avanti le proprie istanze?

Risposta Fregoni: lo strumento che abbiamo a disposizione è quello del Piano di Governo del territorio che stabilisce e precisa le linee di sviluppo della città anche in relazione alla localizzazione di una grande opera qual è Pedemontana. Il punto è che l'ente locale in una situazione del genere può poco, perché l'opera è inserita nella Legge Obiettivo. Per quanto ci riguarda possiamo lavorare nel tentativo di limitare il più possibile gli impatti negativi sul territorio. Ci muoviamo dialogando con Provincia e Regione e soprattutto con la Società Pedemontana avanzando le nostre richieste.

Ad esempio abbiamo lavorato per ridurre il più possibile i disagi per i cittadini, anche con azioni minime ma che contribuiscono notevolmente a migliorare la situazione, ad esempio con la messa in opera di barriere antirumore. Stiamo inoltre lavorando per la riprogettazione di alcuni aspetti tecnici di dettaglio che rivestono però un'importanza sostanziale: ripensare e ottimizzare il sistema della viabilità di accesso agli svincoli dell'Autostrada è di fondamentale importanza per disincentivare il traffico proveniente dall'autostrada che potrebbe immettersi sulla viabilità locale. Altra partita importante è quella relativa alle opere di compensazione e mitigazione. Riteniamo sia necessario collocarle negli immediati pressi del "danno", considerando le emergenze presenti sul territorio (ad esempio la presenza dell'Ospedale) e delle previsioni del PGT.