Martedì 19 giugno 2008

ASSEMBLEA PUBBLICA A GORGONZOLA SULLA TEM E BRE.BE.MI.

INFRASTRUTTURE | Dall'assemblea pubblica di Gorgonzola di martedì scorso

Tem e Brebemi porteranno più traffico

(gmc) La Tangenziale est esterna milanese e l'autostrada diretta Brescia-Milano non risolvono il problema della mobilità e i loro tracciati hanno impatti negativi sia sull'ambiente che sulle persone. Questa la posizione espressa dai relatori e dal pubblico che hanno partecipato all'incontro che si è svolto martedì 19 giugno a Gorgonzola. Amministratori locali, cittadini e associazioni contrari a queste nuove infrastrutture chiedono, invece, una rivalutazione del sistema della mobilità nell'area est milanese, puntando sulla viabilità ordinaria e soprattutto sul trasporto pubblico.

Per di più, sempre secondo il fronte contrario alle due

Paolo Sabbioni, Mario Zambrini, Luigi Calvi, Damiano Di Simine, Stefano Bertrando

Il pubblico presente al convegno di Gorgonzola del 19 giugnosu Tem-Brebemi

autostrade, queste non ridurrebbero il traffico, ma anzi lo farebbero peggiorare, andando a gravare in particolare sulle strade esistenti e già intasate. Nello specifico, la Cassanese, la Rivoltana e la Paullese.

Ma allora cosa si dovrebbe fare? Migliorare la viabilità locale, prolungare e potenziare le linee metropolitane e il trasporto pubblico locale, sia su ferro che su gomma.

Ma in questa lotta sia i sindaci che i cittadini si sentono soli. «Per quanto riguarda Brebemi - ha spiegato **Paolo Sabbioni**, sindaco di Melzo e presidente dell'associazione dei Comuni - il tavolo per l'Accordo di programma è stato risolto molto velocemente, poiché i Comuni bresciani, bergamaschi, cremonesi e lodigiani interessati hanno detto subito di sì. Quelli della provincia di Milano hanno aderito con riserva sul tracciato, non potendo fare altrimenti». Sulla Tem, invece, «ci siamo chiesti: serve? - ha proseguito Sabbioni - Sulla Cerca si ridurrebbe il traffico del 23%, ma negli anni a seguire ci sarebbe un aumento del 12%. Quindi non sgrava la viabilità nell'area. Si tratta di 70 mila veicoli in più al giorno, provenienti non solo da est ma anche da ovest. La Cassanese e la Rivoltana vedrebbero un incremento del 50% delle auto circolanti. Quindi è un modello che fa crescere il traffico». I Comuni dell'est Milanese aderirebbero al progetto solo se venisse considerato un piano generale efficace della mobilità, sia sulla viabilità ordinaria che sul trasporto pubblico. E su questo vogliono garanzie. Principalmente chiedono il prolungamento delle linee metropolitane 2 da Cologno a Vimercate e 3 da San Donato a Paullo; l'acquisto di adeguato materiale rotabile per intensificare i servizi lungo la linea metropolitana 2 per Gessate e l'ammodernamento delle stazioni e delle attrezzature di interscambio; l'ammodernamento e l'adeguamento del materiale rotabile dedicato ai futuri servizi ferroviari regionali, una volta completato il sistema del passante di Milano; l'istituzione di nuovi servizi su gomma.

E' stato fatto notare durante l'incontro che però il 70% dei cittadini delle zone interessate reputa la Tem utile, risultato di un sondaggio commissionato dalla Provincia di Milano. Ma, secondo il presidente di Legambiente Lombardia **Damiano Di Simine**, «la gente la vuole perché pensa che risolva i problemi del traffico, ma non sa che non è vero».

Marco Gibelli

I «CONTI» DEI CONTESTATORI

«Ogni chilometro della Tangenziale Est Esterna costerebbe al giorno quasi 5.000 euro di smog»

(gmc) Per i contestatori di Tem e Brebemi la loro contrarietà alle nuove autostrade non si fonda su prese di posizione aprioristiche, ma sembra abbiano fatto anche due conti. Durante l'assemblea pubblica di Gorgonzola della scorsa settimana, **Stefano Bertrando** ha presentato un'analisi costi-benefici, basata su dati della Regione Lombardia, che evidenzierebbe come la Tem, una volta entrata in funzione, avrebbe elevatissimi costi, sia economici che sociali, soprattutto se confrontata con il prolungamento della metropolitana da San Donato a Paullo. Al giorno per ogni chilometro, la Tem comporterebbe costi in emissioni atmosferiche per 4.900 euro, contro i 534 della metropolitana, e per incidenti di 4.200 euro, contro i 74 del mezzo pubblico. Si tratta, secondo Bertrando, di costi che verrebbero sostenuti dai cittadini, in modo diretto o indiretto.

INCONTRO Anche il sindaco di Melzo, Paolo Sabbioni, ha ribadito il «no» alle infrastrutture

Gli ambientalisti uniti contro Tem e Brebemi

(dma) Martedì 19 giugno, presso l'auditorium della biblioteca civica di Gorgonzola, si è tenuta una conferenza-dibattito sul tema «Tangenziale est esterna e Brebemi», ovvero sulle due infrastrutture che da tempo fanno discutere cittadini e istituzioni.

Ha aperto la conferenza **Luigi Calvi** di Astrov, l'associazione ambientalista di Gorgonzola che ha preparato la serata, che ha sottolineato l'importanza di informare la società civile e i cittadini della Martesana sulle problematiche connesse alla realizzazione della Tem e della nuova autostrada, e ha presentato i relatori incaricati di introdurre il dibattito, in veste di padrone di casa.

A turno, hanno preso la parola l'ingegnere e consigliere comunale **Stefano Bertrando**, **Mario Zambini**, esperto di tematiche ambientali, il sindaco di Melzo e presidente dell'Associazione dei Comuni, **Paolo Sabbioni**, e **Damiano Di Simine**, presidente di Legambiente della Lombardia.

Marco Despontin

INCONTRO

Moltissima gente è intervenuta alla serata dibattito organizzata dall'associazione ambientalista gorgonzolese Astrov per discutere sulla realizzazione delle due grandi infrastrutture Brebemi e tangenziale Est esterna, che si è tenuto lo scorso martedì sera presso l'auditorium della biblioteca (foto Sergio Rossi)

STEFANO BERTRANDO HA PUNTATO IL DITO CONTRO I PEDAGGI

«Si costruiscono autostrade perché sono remunerative»

(dma) Molto dettagliato l'intervento dell'ingegnere **Stefano Bertrando**, consigliere comunale gorgonzolese, che, grazie a una presentazione per slide, ha relazionato sul tema «Ambiente, territorio e qualità della vita dell'est Milanese: infrastrutture e mobilità sostenibile».

Attraverso efficaci supporti grafici, Bertrando ha esemplificato la differenza fondamentale che secondo lui esiste circa l'approccio con cui i tecnici si sono accostati alla programmazione (e alla successiva progettazione) delle infrastrutture: «Da un lato - ha detto Bertrando - c'è un approccio che considera esclusivamente il lato economico e produttivo del progetto; dall'altro, invece, c'è un approccio più ampio e sostanzialmente corretto, che vuole realmente approfondire i bisogni della società e valutare i costi ambientali e la struttura del territorio. In questa seconda ottica, diventa fondamentale analizzare il rapporto tra infrastrutture e territorio per comprendere efficienza e compatibilità del progetto, e considerare gli insediamenti di Comuni, paesi, popolazione come risorse centrali. Ecco allora che, analisi alla mano, una soluzione di rete più distribuita genererebbe di certo un impatto locale minore, e lo stesso territorio si mostrerebbe più permeabile a un intervento di questo tipo, mentre la realizzazione di Tem e Brebemi genererebbe un impatto assolutamente controproducente e dannoso per il territorio e la società civile».

Non sono mancati spunti polemici nell'intervento del consigliere, che ha sottolineato l'interesse degli investitori privati nel generare guadagni grazie al meccanismo del pedaggio, che spinge a preferire soluzioni autostradali anche dove queste non costituiscono la soluzione migliore, visto che anche i problemi di traffico risulterebbero, secondo Bertrando, a conti fatti, aumentati anziché risolti.

DURO L'INTERVENTO DELL'ESPERTO AMBIENTALE MARIO ZAMBRINI

«Più traffico non vuol dire più strade»

(dma) Sulla stessa linea dell'ingegner **Stefano Bertrando** si è sviluppato l'intervento illustrato dal dottor **Mario Zambrini**, che da sempre si occupa di tematiche ambientali. Zambrini ha spiegato, in particolare, come la crescita del traffico sia spesso associata in automatico alla necessità di realizzare nuove strade e, soprattutto, autostrade che fluidifichino la situazione. «Mai idea fu più sbagliata», ha commentato Zambrini, che ha invitato il pubblico presente a una riflessione sulla contrapposizione operata comunemente tra «politica del fare» e «politica del non fare», in cui la prima, spesso, viene apprezzata maggiormente dall'immaginario collettivo in quanto punta a costruire infrastrutture imponenti, ma che spesso non considera aspetti cruciali legati alla vita dei cittadini. Portando all'attenzione della platea la necessità di sviluppare un Piano ragionato della mobilità e dei trasporti pubblici, ha delineato invece i meccanismi (drasticamente diversi e legati a interessi di stampo strettamente privato) che hanno generato i progetti di Tem e Brebemi, attualmente in discussione.

IL SINDACO MELZESE HA ILLUSTRATO IL PUNTO DI VISTA ISTITUZIONALE

Sabbioni: «Potenziamo il trasporto pubblico»

(dma) Quando si parla di grandi infrastrutture quali Brebemi e Tem non si può non sentir parlare **Paolo Sabbioni,** sindaco di Melzo e presidente dell'Associazione dei Comuni, che da sempre si batte perché non vengano costruite nuove arterie. Sabbioni ha tracciato il quadro istituzionale in cui si sono sviluppate le problematiche trattate, identificando in modo chiaro e conciso la cronologia degli eventi, dei cambiamenti di prospettiva (secondo lui leggermente migliorata dopo la vittoria alle elezioni Politiche da parte del centrosinistra), ed evidenziando in particolar modo le difficoltà dei Comuni nel dibattere la questione. Pesante, infatti, la denuncia degli scontri di potere e delle proposte «punitive» di tracciato per i Comuni che hanno tenuto, all'interno delle trattative, una posizione contraria alla realizzazione (esempi di Treviglio per la Brebemi e di Melzo per la Tem).

A conclusione del suo intervento, Sabbioni ha illustrato quale sarà la politica tenuta dai Comuni all'interno della trattativa: «Il potenziamento del trasporto pubblico sarà la Linea Maginot per la firma dell'accordo» ha concluso il primo cittadino melzese.

DAMIANO DI SIMINE, DI LEGAMBIENTE

«Le strade portano nuove città»

(dma) Ha concluso la conferenza di apertura, dopo la quale si è sviluppato un partecipato e caloroso dibattito fra il pubblico, l'intervento di **Damiano Di Simine**, presidente di Legambiente della Lombardia, che ha rapidamente sottolineato come i media coltivino in modo malcelato il sogno della «strada libera davanti a sé», sogno che resterà per molti irrealizzato. «A parte che per l'assessore **Cattaneo** - ha aggiunto ironicamente Di Simine - che grazie alla possibilità di mettere la sirena sull'automobile, potrà viaggiare in corsia di emergenza in autostrada». E dopo questa amara constatazione, ha chiuso l'intervento sottolineando come le dinamiche relative alla Brebemi porteranno alla creazione di ulteriori città nei territori circostanti, che tipicamente verranno lasciati in concessione a chi farà le autostrade, generando ulteriori profitti per gli investitori e un aumento di traffico notevole per i cittadini.

G17 • Settimanale di Informazione • 24 giugno 2007 • Anno XXVII numero 25 • €1,10
WWW.SETTIMANALERADAR.IT

MARTESANA
DENUNCIA DI ASTROV E LEGAMBIENTE

VERSO L'INFARTO DA TRAFFICO

Tangenziale est esterna e Brebemi

Tutti i danni delle nuove autostrade

In un'assemblea di Astrov illustrate le conseguenze negative derivanti dalla realizzazione dei due progetti.

Nella serata di martedì 19 giugno l'auditorium di via Montenero, a Gorgonzola, ha ospitato l'assemblea pubblica di Astrov in merito ai progetti della tangenziale est esterna e della Brebemi. Sono intervenuti Mario Zambrini, dell'Istituto Ambiente Italia, Damiano Di Simine, presidente di Legambiente Lombardia, l'avvocato Paolo Sabbioni, sindaco di Melzo e presidente dell'Associazione dei Comuni per la mobilità sostenibile, e l'ingegnere Stefano Bertrando, consigliere comunale di Gorgonzola.

L'assemblea è servita a illustrare le conseguenze negative di un'eventuale realizzazione dei progetti e le possibili alternative.

La ragione per cui i sostenitori di tangest e Brebemi continuano a insistere sulla soluzione autostradale è meramente economica: permetterebbe, in primo luogo, di ottenere ricavi diretti grazie al costo del pedaggio e la società concessionaria che investe capitale avrebbe un ritorno economico relativamente immediato (verosimilmente nel giro di qualche anno).

Inoltre, prendendo spunto da uno scenario fornito dalla Regione ed elaborandolo attentamente, l'ingegner Bertrando ha potuto effettuare una stima media dell'aumento del traffico che la realizzazione delle due arterie comporterebbe: durante l'ora di punta, la tangest convoglierebbe nel territorio milanese 1.400 automobili in più all'ora, la Brebemi ben 3.600; nel complesso, ogni giorno, sarebbero oltre 70.000 le macchine in più sul territorio.

Occorre considerare anche un'altra questione, non secondaria: il problema dei parcheggi, a Milano.

La città, già ora, è satura di veicoli e non potrebbe sopportare un aumento tanto drastico del traffico in entrata.

In questi numeri, ma non solo, si legge la necessità impellente di trovare altre soluzioni, più idonee al nostro territorio, e di potenziare fortemente il trasporto pubblico, un'alternativa valida e certamente meno problematica.

Sergio Colombo

Est milanese verso l'infarto da traffico

In un comunicato stampa Astrov sottolinea la dannosità di Tem e Brebemi.

A confermarlo sono i dati della stessa Regione Lombardia che - con la società Infrastrutture Lombarde - ha commissionato una ricerca per valutare gli scenari futuri (al 2012) di evoluzione del traffico sulla viabilità locale e autostradale in seguito alla realizzazione delle due opere. La Cassanese, tra Segrate, Pioltello e Melzo, riceverà un'iniezione di nuovo traffico da parte della Brebemi (+58%). Ma non andrà meglio lungo la Rivoltana: questa già congestionata arteria si vedrà iniettare un'overdose di traffico pari al 45% del traffico attuale. A questo traffico si dovrà aggiungere un +12%, pari al "fisiologico" aumento previsto (ottimisticamente) dalla Regione per il decennio 2002-2012. Per l'attuale "popolo incolonnato" della tangenziale est, non c'è speranza: la Regione prevede che la Tem sottrarrà solo il 6-8% dell'attuale traffico. Cioè, molto meno del previsto aumento di traffico (+12%). Perfino la Cerca non beneficerà granché del tracciato autostradale che verrà costruito parallelo ad essa, mentre sull'autostrada Milano-Bergamo l'unica speranza di alleviare gli incolonnamenti è legata alla quarta corsia.