

SVILUPPO ECONOMICO SOSTENIBILE E SALVAGUARDIA DEL PASM

Lo scorso 16 gennaio l'Assemblea dei Sindaci del PASM, a maggioranza assoluta (37 favorevoli, 1 contrario e 3 astenuti), si era espressa favorevolmente alla variante parziale del Parco nel Comune di Rosate, senza stralcio dal perimetro del PASM dell'area di circa 3 ettari necessaria per l'ampliamento di un insediamento produttivo presente sul territorio comunale dal 1998. Una decisione che consentirà di incrementare produzione e occupazione dell'azienda prevedendo, contestualmente, importanti opere di compensazione con interventi di qualificazione ambientale e paesistica.

Nel prendere quella decisione, comunque sofferta per la conseguente sottrazione di terreno agricolo alla superficie del Parco ma nella consapevolezza delle difficilissime condizioni economiche del Paese, pesò in modo determinante la prospettiva di una concreta difesa della produzione e dell'occupazione.

Le dichiarazioni di voto di alcuni Sindaci sottolinearono comunque l'improrogabile necessità di mettere mano alle regole e alle norme del PASM per superare rigidità interpretative e limiti della struttura gestionale del Parco, in una logica di reale salvaguardia del Parco stesso.

A distanza di cinque mesi si ripropone, di fatto, uno scenario analogo con la richiesta di variante parziale presentata dal Comune di Vignate per un'area di 10 ettari interessata dalla posa di nuovi binari necessari al potenziamento del terminal di Melzo, polo intermodale del trasporto ferroviario di containers provenienti dai maggiori porti italiani. Ciò consentirebbe di passare dalle attuali 50 coppie di treni alla settimana a 90 coppie a regime. I containers movimentati su treno si incrementerebbero di ben 2600 unità a settimana, a fronte dei 385 in più a settimana movimentati dai camion.

Valutando come nel periodo 2004-2010 la scelta del trasporto su ferro rispetto a quello su gomma abbia consentito una riduzione di 709 milioni di tonnellate di CO₂ immessi in atmosfera, è evidente che le scelte tese ad incrementare l'uso del treno per il trasporto delle merci devono essere energicamente sostenute. Anche il risparmio in termini di costo energetico fra le due alternative di movimentazione dei containers, evidenzia una differenza a favore del treno stimata in € 4,64 in meno di costo per tonnellata.

Una seria valutazione ambientale non può trascurare questi dati.

E' pur vero che sulla stessa linea ferroviaria, a Segrate, distante solo pochi chilometri, c'è il sottoutilizzato interporto gestito da Terminali Italia del gruppo FS.

Una realtà che sollecita l'impegno, sicuramente necessario, per rilanciare questa infrastruttura anche in coerenza con la programmazione prevista dalla recentissima "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche" approvata alla Camera il 12 aprile 2012, richiamando anche la Regione Lombardia all'assunzione delle proprie responsabilità in materia di trasporti.

Tuttavia si tratta di una prospettiva che richiede realisticamente tempi incompatibili con le esigenze espresse dalla richiesta del Comune di Vignate a sostegno di uno sviluppo sostenibile prospettato dalla società Sogemar che nel 2011, per potenziare il terminal di Melzo, ha già investito cinque milioni di euro.

Quanto alla procedura di variante emergono per altro, ancora una volta, i limiti della struttura gestionale e la rigidità della normativa che attualmente regola questa materia nel PASM.

La sua approvazione, motivata dalle considerazioni precedentemente esposte ma subordinata ad un indispensabile adeguamento degli interventi di mitigazione e di compensazione attualmente previsti e ritenuti insufficienti, costituisce l'ultima eccezione, escludendo in futuro la disponibilità a valutare analoghi casi se non in una cornice di regole e norme profondamente rivisitate.

Vanno adeguatamente riformati i sistemi di governance del Parco per consentire una maggiore flessibilità in risposta alle esigenze emergenti ma anche a garanzia della tutela ambientale e della salvaguardia dell'estensione territoriale del Parco.

In tempi brevi e con scadenze che devono essere fin da ora preordinate, è indispensabile strutturare una normativa in grado di coniugare efficacemente integrità territoriale del Parco ed esigenze di sviluppo sostenibile del territorio.

La Variante generale del PTC del Parco Agricolo Sud Milano deve contemplare indicazioni che prevedano adeguate compensazioni per ogni area esclusa dal perimetro del Parco o compromessa nelle sue caratteristiche di area agricola, attraverso l'acquisizione di nuove aree e/o la riqualificazione di quelle già al suo interno.

Le compensazioni dovranno obbligatoriamente essere individuate e quantificate in relazione alla perdita di valore ambientale delle aree oggetto di trasformazione.

In particolare, relativamente alle compensazioni e mitigazioni interne al comparto E2, si chiede di integrare il comparto con l'interposizione di aree a verde in grado di ricostruire un corretto rapporto tra la città e la circostante campagna, valorizzando la Cascina Gudo.

