

NO ALLA CANTURINA BIS E NO A NUOVE STRADE IL TERRITORIO E' IN ESAURIMENTO

Da più parti si leva un coro di richieste di strade senza le quali, sembra, non sia più possibile far funzionare questo territorio e le sue economie. La disponibilità di denaro, o la ricerca di finanziamenti regionali, stimola le proposte più audaci e assurde, spesso frutto di ipotesi progettuali vecchie e obsolete, mai realizzate, rimaste come righe rosse su fogli di carta.

Così appena Regione Lombardia annuncia supporto agli interventi sul territorio, questi progetti vengono riproposti come panacea risolutiva dei problemi del traffico.

Sempre richiamandosi ad una "mobilità sostenibile", che però rimane solo parola vuota.

Così l'incapacità della politica di vedere i problemi nella loro complessità e interezza genera solo pesanti ripercussioni su un territorio già fortemente urbanizzato e in continuo impoverimento, mentre la tanto enunciata "sostenibilità", è ricercata sempre 'dopo' aver predisposto progetti e investimenti.

E' la totale incapacità di immaginare una differente mobilità che porta inevitabilmente a riproporre un modello consolidato e perdente: **diluire il traffico costruendo una nuova strada!**

C'è una totale mancanza di visione e programmazione generale in queste proposte di nuove strade, slegate da ogni logica e da ogni previsione. Sono scelte calate dall'alto in documenti di piano incapaci di dare forma alle reali necessità della comunità. Come si può pretendere di affrontare il problema del traffico e della mobilità se a Cantù nemmeno gli strumenti deputati (Piano Urbano Del Traffico del 2015) hanno tentato di farlo? Lo strumento di indirizzo elaborato, al di là di soluzioni che interessano esclusivamente il centro storico, non è stato in grado di leggere le interrelazioni con le aree periferiche e con il territorio, bacini da cui si sviluppano le problematiche legate alla mobilità canturina.

Come si può affermare che si vogliono risolvere i problemi di mobilità di Cantù quando non si conoscono nemmeno i dati aggiornati dei flussi di traffico, considerato che quel documento è stato approntato utilizzando i dati rilevati nel 2008?

La Canturina Bis è perfettamente coerente con questa logica: un'opera inutile perché pensata senza conoscere le reali dinamiche generate dal territorio.

Un progetto di carrozzabile che segue la logica della distribuzione casuale di residenza, attività produttive e commerciali, ossia di un modello disordinato e improvvisato di sviluppo: quello di uno sprawl, una dispersione urbana che impone continuamente nuovo aumento di suolo coperto per soddisfare bisogni di mobilità

La politica chiede di proporre alternative: non è pensabile, dopo le obiezioni sopra descritte, proporre un altro tracciato, magari con la stessa modalità di casualità per disegnare sulla carta un'altra riga rossa.

L'alternativa è una valutazione complessiva e complessa dei flussi di traffico, degli elementi attrattivi sul territorio, della distribuzione delle funzioni, delle interrelazioni con la viabilità alla scala più ampia, della distribuzione delle infrastrutture e della presenza delle alternative date dai mezzi pubblici e dalla mobilità dolce.

Questi secondo noi sono alcuni dei temi più importanti da affrontare, se si vuole risolvere seriamente il problema della mobilità nei nostri territori:

- **guardare la città e il territorio nel suo complesso e soprattutto facendo riferimento alle reali esigenze odierne di spostamento delle persone e delle merci**, leggerne le relazioni e le criticità *valutando le risorse economiche e i dati a disposizione e le necessità effettive* per affrontare in modo adeguato i problemi che hanno sempre implicazioni ad una scala ampia;
- **studiare una mobilità sostenibile nei fatti**, una **mobilità** che punti sull'**utilizzo dei mezzi pubblici, treni e bus**, il cui **efficientamento** garantisca un miglioramento del servizio attraverso orari coerenti e compatibili, con l'obiettivo di renderli competitivi e garantire una efficiente intermodalità ferro-gomma per alleggerire il carico veicolare sulle strade;
- **progettare e realizzare una rete di piste ciclabili** e percorsi protetti per garantire la possibilità di circolazione di mezzi alternativi all'auto su strade interne, ma anche esterne agli abitati;

- **rendere il sistema stradale più efficiente** attraverso la razionalizzazione dei tracciati esistenti e una riduzione degli impatti attraverso mitigazioni efficaci per garantire migliore fruibilità e minore congestione;
- **perseguire la tutela delle aree verdi** quale garanzia anche per le future generazioni della qualità dell'aria, dell'acqua, del suolo, del paesaggio e della vivibilità e **non ridurre quelle rimaste**, peraltro sottoposte a tutela e inserite nel Parco Regionale delle Groane e della Brughiera Briantea.

Bisogna *mettere in atto tutte le strategie possibili* e le azioni per ridurre consumo di suolo, l'inquinamento acustico e dell'aria, il traffico, i costi e i tempi di percorrenza.

L'obiettivo di tutti deve essere quello di favorire una migliore qualità delle aree per preservare il territorio e le sue preziose ricchezze *senza aggiungere nuove colate di asfalto sugli ultimi prati e boschi rimasti!*

I gruppi firmatari:

Amici della Brughiera - Mariano
 Associazione Marianoduepuntozero - Mariano Comense
 Cantù verde, Brughiera e dintorni - Cantù
 Circolo Ambiente "Ilaria Alpi" - Alzate Brianza
 Circolo ARCI Noerus aps - Como
 Comitato Parco Regionale Groane-Brughiera
 Comitato per l'ampliamento del Parco Brianza Centrale
 Comitato Sentiero Pedemonte
 Comitato Stop al consumo di Territorio - Mariano
 Circolo Legambiente di Cantù - Green Station
 Circolo Legambiente Laura Conti - Seveso
 Fridays for Future - Como
 Fridays for Future - Desio
 Gruppo Naturalistico della Brianza - Canzo
 Il Gambero - Capiago Intimiano
 Impulsi - Sostenibilità e Solidarietà - Meda
 L'Ontano - Montorfano
 Legambiente Seregno APS
 No alla strada nel Parco - Mariano Comense
 Sinistra e Ambiente - Meda
 WWF Insubria

12 settembre 2020