

Ferma la banca che distrugge il territorio

Campagna di pressione su Intesa Sanpaolo contro le nuove autostrade lombarde

Propongono:

**Rete civica italiana, Movimento Stop al Consumo di Territorio,
Coordinamento Nord Sud del Mondo**

a cura di Roberto Cuda

Questa campagna nazionale intende aprire un confronto tra i cittadini italiani e gli istituti di credito attivi nel finanziamento di nuove grandi opere.

In un periodo caratterizzato dall'evidente segnale di una crisi economica e sociale di "sistema", che obbliga tutti noi allo sforzo di identificare un nuovo modello di gestione del presente e del futuro, abbiamo ritenuto che le azioni sviluppate a difesa dei paesaggi, dei territori e dei beni comuni nei confronti delle sensibilità degli amministratori locali (che qualche importante risultato inizia a far intravedere), dovessero essere affiancate da una specifica richiesta di "cambiamento" anche al mondo dei finanziatori di nuove impattanti opere (particolarmente anacronistiche in questo momento storico).

Nasce così questo approfondito dossier e la proposta ai cittadini di sollecitare la propria banca (finanziatrice di grandi opere) ad abbandonare questo suo essenziale ruolo, pena lo spostamento dei loro conti correnti verso istituti di credito più attenti ai diritti e ai bisogni collettivi.

Questa campagna non è contro il profitto, ma per impedire che il profitto di pochi distrugga la base della vita di tutti.

Perché ancora strade?

8.200 morti nelle 13 principali città italiane, di cui 7.000 solo nella pianura padana secondo il Centro europeo ambiente e salute Oms (dati dell'Agenzia europea per l'ambiente, febbraio 2011), 50.000 morti all'anno in tutta Italia secondo il Programma Clean Air for Europe della Commissione Europea (febbraio 2011), quasi mille morti all'anno solo nella città di Milano. E potremmo continuare. Qualunque sia la fonte, il metodo applicato e il numero complessivo di vittime, è evidente che siamo di fronte ad una vera e propria strage. **I numeri sono certamente quelli di una guerra, ma stavolta l'ecatombe è provocata da un killer molto più silenzioso e impalpabile: l'inquinamento atmosferico.** Responsabili sono sostanze chimiche come monossido di carbonio, piombo, idrocarburi policiclici aromatici, benzene e le famigerate polveri sottili (Pm10). Esse provengono dalle industrie, dai riscaldamenti delle nostre case e soprattutto dai trasporti, che da soli producono il 34,7% del Pm10, il 55% del benzene, il 51,7% degli ossidi di azoto e il 43,1% del monossido di carbonio (Legambiente, Mal'aria di città 2011).

Ma se questo è il problema, i nostri amministratori dovrebbero adottare misure che riducano il trasporto privato su gomma e promuovano l'uso della ferrovia, come sta avvenendo in tutta Europa. In Italia, invece, **i nostri governi continuano a spendere miliardi di euro per costruire grandi arterie stradali ed autostradali, anche in territori già densamente popolati e infrastrutturati.** Una scelta miope e irresponsabile e uno spreco di denaro pubblico, ben sapendo che tra pochi anni il petrolio sarà in via di esaurimento, mentre mancano risorse per le scuole e gli ospedali. Eppure

l'Italia avrebbe bisogno più di altri di scelte decise contro l'inquinamento (siamo anche ai primi posti per numero di automobili rispetto alla popolazione) almeno per ridurre i ritardi accumulati. Infatti da sei anni è in vigore il Protocollo di Kyoto - un trattato internazionale che punta a ridurre le emissioni di gas che alterano il clima e prevede pesanti sanzioni per i paesi che non lo rispettano - ma l'Italia si è distinta per una clamorosa inadempienza: mentre l'Europa ha ridotto le proprie emissioni del 2,2% (la Germania del 18,1%) il nostro paese le ha aumentate del 9,9%, quando avrebbe dovuto ridurle del 6,5%. (Legambiente Lombardia, Le nuove autostrade lombarde non portano a Kyoto, dossier 2009)

In questo contesto la Lombardia spicca per l'arretratezza delle sue politiche sulla mobilità e, invece di seguire l'esempio di regioni avanzate come l'Ile de France, la Ruhr, la Greater London o la regione di Madrid, che hanno investito nel trasporto su ferro, continua a inseguire lo stesso modello degli anni '60, quando il nostro paese viveva per la prima volta l'avvento della motorizzazione di massa. **Oggi, casi emblematici di questa di obsoleta politica sono le grandi infrastrutture lombarde, prime fra tutte la Pedemontana, la Bre.be.mi., la Tenziale Est Est Milano (Tem) e l'autostrada Cremona-Mantova, che abbiamo preso ad esempio di una strategia che sta impattando pesantemente sul delicato equilibrio ambientale e sulla nostra salute.** E' lo stesso modello che sta portando ad un consumo dissennato del territorio, a cementificazioni selvagge e all'impoverimento delle risorse naturali primarie.

Al tempo stesso assistiamo a una profonda crisi della rappresentanza politica e a un grave scollamento tra istituzioni e società civile, laddove i partiti al potere rispondono sempre più agli imperativi dei gruppi economici che li sostengono.

A queste scelte distruttive - alimentate da potenti interessi economici e finanziari - bisogna porre un freno, chiamando a raccolta tutte le associazioni, i gruppi, i comitati, i singoli cittadini, le forze sociali e politiche. Per questo occorre organizzarsi con forme di pressione democratiche e nonviolente, ma efficaci, che pongano un limite alla distruzione del territorio. Una via da percorrere, accanto ai tradizionali percorsi istituzionali (petizioni, ricorsi, manifestazioni, ecc), è quella dell'**obiezione finanziaria**. Non dobbiamo dimenticare che la realizzazione di grandi opere è resa possibile dal sostegno finanziario di grandi banche, che spesso entrano anche nella compagine azionaria delle società concessionarie. Allora, considerata l'insensibilità della classe politica, perché non fare leva proprio sugli istituti di credito, che operano grazie ai nostri soldi? **Perché permettere che i nostri risparmi vengano utilizzati per finanziarie progetti distruttivi?**

Il caso della Lombardia è emblematico e perciò lo abbiamo preso come modello, oggetto di questo dossier e delle iniziative che speriamo seguiranno. La Lombardia è uno dei centri propulsori dell'economia italiana e le sue nuove grandi arterie sono considerate prioritarie nel piano di sviluppo infrastrutturale del paese, sebbene all'interno di una logica che i paesi più avanzati hanno abbandonato da tempo. **Esse rispondono anche a un modello di crescita illimitata del PIL che ormai ha mostrato il fianco e comincia ad essere messo in discussione in diverse sedi nazionali e sovranazionali, a vantaggio di un nuovo concetto di benessere, slegato dalla logica angusta dello sviluppo quantitativo.** Quello che succede in Lombardia interessa tutti, poiché qui si gioca molto delle scelte politiche ed economiche del paese e delle strategie dei governi attuali e futuri. Un'opposizione decisa, diffusa e costante da parte della società civile è il primo passo di un nuovo corso nella gestione del territorio, che non può ignorare le istanze delle persone che vi abitano a vantaggio dei soliti nomi dell'industria e della finanza. **Pedemontana, Bre.be.mi, Tem e Cremona-Mantova danneggeranno la vita dei residenti e degli agricoltori, elimineranno molte terre coltivate, aumenteranno l'inquinamento e la cementificazione, per questo bisogna opporsi.** In questo dossier proponiamo di farlo anzitutto esercitando la nostra pressione su Intesa Sanpaolo, che risulta essere l'istituto più coinvolto nei tre progetti. **Il nostro invito è che ognuno scriva al direttore della sua filiale e, in caso di risposte insoddisfacenti, interrompa ogni rapporto con la banca spostando il conto su altri istituti più attenti come Banca Etica o le**

MAG. Ovviamente la decisione di interrompere il rapporto va comunicata sia ai promotori della campagna che alla direzione della propria banca. E' un'azione che ovviamente non sostituisce altre forme di pressione, ma vuole essere uno strumento che integra le iniziative dei comitati e dei cittadini, che possono in questo modo promuovere la loro lotta nonviolenta in tutto il paese. L'iniziativa potrebbe anche offrire spunti e suggerimenti per altre situazioni analoghe nel paese.

Analizziamo ora l'impatto delle tre infrastrutture, avvalendoci in gran parte dei documenti messi a disposizione da Legambiente Lombardia e dai comitati locali, oltre che dei dati ufficiali pubblicati dalle società concessionarie.

Un quadro desolante

Mostriamo subito alcuni dati, che rendono bene l'idea dell'impatto che le nuove strade avranno sul territorio lombardo (Legambiente Lombardia, Lombardia. L'età dell'asfalto, 06.02.2010). Emerge un quadro desolante, che mostra una regione in controtendenza rispetto al resto d'Europa, che non intende investire nel trasporto su ferro (la cui domanda è aumentata del 7,7% nel periodo gennaio-settembre 2008) a tutto vantaggio di quello su gomma.

Legenda: CAL = Concessioni Autostradali Lombarde, ILSPA= Infrastrutture Lombarde spa, ANAS = Azienda Nazionale Autonoma delle Strade

Intervento	Km	Costo (milioni di euro)	Contributo pubblico	Costo al km (milioni/km)	Ente concedente
Pedemontana	87	4.600	1.300	53	CAL
Brebemi	90	1.700	500*	27	CAL
Tem	35	1.800	n.d.	51	CAL
Tibre	85	1.800	700	21	ANAS
Cremona-Mantova	67	900	109	13	ILSPA
Broni-Mortara	68	1.200	78	18	ILSPA
Valtrompa	35	700	n.d.	20	ANAS
Boffalora-Baggio	20	420	281	21	ANAS
Nuova Tang. Ovest	38	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Pedemontana Bis (Va-Lc)	50	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Tunnel Linate-Fiera	14	2.400	n.d.	171	n.d.

* quota di costi per le opere di attraversamento a carico di RFI per l'affiancamento alla linea AV: il costo/km è riferito alla sola tratta Travagliato – Melzo

Intervento	Previsioni veicoli giornalieri	Progetto preliminare	Progetto definitivo	Proceduta d'appalto in corso	Lavori in corso
Pedemontana	60.000-100.000	Sì	Sì	Sì	Sì
Brebemi	60.000	Sì	Sì	Sì	Sì
Tem	55.000	No	No	No	No
Tibre	32.000	Sì	Sì*	Sì*	No

Cremona-Mantova	30.000	Si	Si	No	No
Broni-Mortara	44.000	No	No	No	No
Valtrompia	10.000	Si	Si	No	Si
Boffalora-Baggio	10.000-55.000	No	No	No	No

* attraverso la modifica della Legge obiettivo è diventato possibile approvare solo parti di progetto (lotti funzionali) e finanziarli (è il caso della TIBRE che ha avuto l'approvazione dal Cipe e il relativo finanziamento (513 milioni), solo per un tratto in territorio emiliano.

Regione	Stanziamenti per il servizio ferroviario (mln euro, 2009)	Stanziamenti per il materiale regionale	Stanziamenti sul bilancio (% , 2009)
Lombardia	54,60	90,0	0,54

Rapporto Pendolaria 2009 di Legambiente. Elaborazione su dati bilanci regionali

Il ritardo della Lombardia: un confronto con altre metropoli europee

Metropoli	Popolazione (milioni)	Km metropolitane	Km ferrovie regionali (linee s)	Km autostrade
Greater London	7,5	408	337	315
Ile de France	11,5	210	587	613
Ruhr	11,8	127	456	364
Olanda	10,8	162	389	880
Comunidad Madrid	6,1	283	245	749
Pianura lombarda	8,3	75	252	576

Rapporto Pendolaria 2009 di Legambiente. Elaborazione su dati società di trasporto europee e Eurostat

“Le grandi opere della Lombardia, dalla Brebemi alla Tem, dalla Pedemontana all’autostrada dei Laghi, dalla statale 38 alla tangenziale di Morbegno **si stanno portando via, secondo i calcoli di Coldiretti Lombardia, quasi 53 milioni di metri quadrati di aree agricole**”, ha detto Nino Andena, presidente di Coldiretti Lombardia.

Secondo le rilevazioni di Coldiretti, la Pedemontana (fra Como, Milano, Bergamo, Varese e la Brianza) si porterà via quasi 24 milioni di metri quadrati di territorio, altri 18 milioni e mezzo se li prenderanno Brebemi e relative tangenziali di raccordo fra Milano, Bergamo e Brescia. Ci sono poi 8 milioni e mezzo di metri quadrati che serviranno per la nuova tangenziale est esterna di Milano fra Melegnano e Agrate, a cui aggiungere anche 1 milione e 400 mila metri quadrati della Statale 38 fra Como, Lecco e Sondrio con la tangenziale di Morbegno per finire con 270mila metri quadrati per la terza corsia dell’autostrada dei Laghi A9.

Un fiume d’asfalto lungo 303 chilometri, quasi la metà della lunghezza del Po, che tocca 214 comuni e “sperona” centinaia di aziende agricole. Solo su Brebemi sono quasi 1.500 quelle danneggiate con terreni presi a morsi dai cantieri, cascine spianate e stalle assediate dall’asfalto. (Comunicato Stampa Coldiretti Brescia, 13.10.2010).

Secondo l’ultimo rapporto del Politecnico di Milano dal 1999 al 2007 in Lombardia sono stati persi oltre 43 mila ettari di aree agricole, mentre ogni giorno vengono urbanizzati 117 mila metri quadrati (Comunicato Coldiretti Milano, Lodi, Brianza, 04.08.2011)

Pedemontana

I numeri dell'opera:

- 157 km di sviluppo complessivo (87 km di nuova autostrada e 70 km di nuova viabilità provinciale e comunale richiesta dalle amministrazioni pubbliche locali);
- traffico previsto (secondo la Società, dunque da verificare): tra i 50/60000 e gli oltre 100.000 veicoli al giorno (nella tratta centrale maggiormente urbanizzata fra Vimercate e Cesano Maderno);
- importo complessivo: circa 4,6 miliardi di euro;
- sei province attraversate (Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Como e Varese), 78 comuni interessati.
- 4.000 di residenti interessati dalla strada.

Azionisti di Pedemontana Spa:

68% Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. (52% Provincia di Milano, 18% Comune di Milano)

20% Equiter S.p.A. (Intesa Sanpaolo)

6% Banca Infrastrutture Innovazione Sviluppo S.p.A. (Intesa Sanpaolo)

5% UBI Banca S.p.A.

1% Par. Cop. Soc. Cons. Ar. L.

Per avere una idea del tracciato: <http://www.pedemontana.com/>

L'idea di un percorso di attraversamento est-ovest nel nord milanese, che non gravitasse sul capoluogo lombardo, ha almeno una cinquantina d'anni. Il tentativo è quello di creare un sistema automobilistico sull'asse Bergamo-Milano-Como-Varese che, inevitabilmente, interseca tutti gli assi di collegamento nord-sud che collegano l'area pedemontana lombarda con Milano. Dopo vari progetti rimasti sulla carta, nel 1999 avviene la svolta che rende concreta l'attuazione dell'infrastruttura: è la firma del protocollo d'intesa per la definizione dell'Itinerario Viabilistico Pedemontano fra la regione Lombardia, le quattro province interessate (Bergamo, Milano, Como e Varese), i comuni di Como e Varese, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., Società Serravalle, Società Autostrade S.p.A. e ANAS, che decide di sviluppare il progetto secondo il tracciato concordato nel 1998. Da quella data si susseguono diversi confronti fra: le società interessate, le amministrazioni provinciali, regionali ed i comuni interessati dal tracciato.

Nel 2001 presso la regione Lombardia, viene raggiunto l'accordo politico anche a livello locale, che però, non ottiene l'unanimità. Da quel momento, si dà inizio alla progettazione vera e propria dell'opera. Gli anni successivi vedono l'approvazione del progetto preliminare, nel novembre 2009 viene approvato quello definitivo, a cui la corte dei conti nel gennaio 2010 ha dato il via libera definitivo, giusto in tempo per organizzare in pompa "magna" il 6 febbraio 2010, l'ennesima inaugurazione del cantiere fantasma a Cassano Magnano, pro elezioni regionali del marzo 2010.

L'apertura integrale è prevista entro il 2015 per l'EXPO, ad oggi però i finanziamenti disponibili non sono neanche 1/3 di quelli necessari al completamento dell'infrastruttura, e praticamente tutti di provenienza pubblica. L'accelerazione del progetto è dovuta anche all'inserimento di tale opera da parte del governo nazionale, nel 2007, all'interno della cosiddetta "legge obbiettivo" che sul piano formale, non rende necessaria alcuna approvazione da parte dei comuni attraversati. Ciò nonostante, si è attivato un accordo di programma, per il confronto fra la regione Lombardia, i comuni e le province coinvolti. La soluzione individuata comprende: il potenziamento del sistema delle tangenziali di Varese e di Como e la realizzazione dell'asse autostradale di collegamento fra la zona dell'aeroporto della Malpensa e la zona bergamasca. Il tracciato attraversa una delle zone maggiormente urbanizzate a livello europeo sovrapponendosi, nella zona centrale, alla SS 35 (Milano-Meda) che viene di fatto sostituita da questa nuova opera (cosiddetta tratta B2).

Diversi comitati di cittadini e associazioni si sono organizzati contro la costruzione di Pedemontana. Tale contrarietà si basa su diversi fattori concatenati fra loro: la fortissima densità urbana del nord Milano; la sempre minore disponibilità di suolo libero e di suolo agricolo a disposizione della collettività che la costruzione di Pedemontana contribuirà ancora drasticamente a ridurre; il nuovo traffico, diretto ed indotto, che l'autostrada porterà con sé, il che significa nuovo inquinamento; un ulteriore incremento dell'urbanizzazione lungo la direttrice dell'asse autostradale; la cronica mancanza di trasporti pubblici adeguati, che incentiva l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti, provocando un ulteriore peggioramento del traffico.

“Notevoli” sono anche le promesse di Pedemontana (dati della società): più ore di viaggio risparmiate all'anno con conseguente riduzione di inquinanti prodotti, carburante risparmiato e ben 28 minuti di meno (sic!), rispetto ai tempi attuali, per raggiungere Malpensa partendo da Bergamo.

Oltre alle promesse (tutte da verificare!), oggi, di certo c'è:

1) un progetto in perfetta continuità con la politica regionale che da decenni persegue un modello di sviluppo basato sull'auto privata;

2) la **“stasi” che ha colpito la cosiddetta “pedemontana ferroviaria”** e, più in generale, la scarsa efficienza del trasporto pubblico regionale;

3) **tutti i recenti grandi centri commerciali, direzionali e simili, sono stati costruiti lungo i maggiori assi autostradali** occupando aree agricole e contribuendo a congestionare queste infrastrutture autostradali costruite proprio allo scopo di rendere più fluido il traffico automobilistico. Pericolo da cui anche Pedemontana non è esente, grazie alla pianificazione locale dei singoli comuni ed alla mancanza di un piano d'area complessivo.

Tale timore è anche confermato dai PGT approvati da alcuni comuni nel 2009 attraversati da quest'arteria (p.es. Desio), ove, a fronte di presunti introiti derivanti dagli oneri di urbanizzazione e dalla perequazione urbanistica (tutti da verificare in una politica urbanistica e di programmazione a lungo termine), si continua a collocare grandi strutture di vendita lungo le principali direttrici di traffico, aumentando così il loro congestionamento, e a consumare suolo libero con nuovi insediamenti industriali, residenziali e commerciali la cui necessità per il territorio rimane tutta da dimostrare e la cui utilità pare legata solo alle aspettative di un comparto edilizio cresciuto oltremisura per effetto di costanti spinte speculative;

4) **l'attraversamento di cinque parchi regionali e di diversi parchi locali;**

5) **un saldo netto di consumo di territorio** che Pedemontana saturerà, occupando le ultime aree libere rimaste fra i comuni posti lungo il tracciato;

6) **il traffico, e l'inquinamento, previsto e conseguente alla previsione di flussi fino a 100.000 veicoli/giorno;**

7) **alcuni nodi critici del tracciato rappresentati dall'attraversamento di aree di pregio ambientale;**

8) **una mancanza di partecipazione, di coinvolgimento e di informazione**, con cittadini che si trovano una procedura di esproprio in atto senza quasi saperlo, senza avere la minima idea di come comportarsi e chi sia l'interlocutore, lasciati da soli di fronte a questo procedimento, che per taluni si trasforma in un incubo, anche da molte amministrazioni locali. Ciliegina sulla torta di questa mancanza di coinvolgimento della popolazione dei territori attraversati dall'infrastruttura è la mancanza della VAS (Valutazione Ambientale Strategica), resa obbligatoria anche per l'Italia dalla Direttiva VAS 42/2001/CE, e che dovrebbe stimare la sostenibilità di tale progetto alla luce del carico ambientale già presente sul territorio, coinvolgendo tutti i cittadini, così come prescritto dalla Convenzione Europea del Paesaggio del 2000, ratificata nella legislazione italiana nel 2006;

9) **un carico ambientale che per questi territori è già insostenibile.** Tale autostrada, infatti, attraversa un'area caratterizzata da diverse problematiche ambientali ed ecologiche che paradossalmente renderebbero di fatto già necessari e urgenti quegli interventi di 'ricostruzione' del paesaggio, che Pedemontana prefigura come compensazioni ambientali. **Da est ad ovest infatti,**

esistono dei 'nodi' di grande problematicità, che già gravano sul sistema territoriale pedemontano e che verranno “travolti” da questa nuova infrastruttura.

Ne citiamo alcuni:

- **la presenza del polo chimico** Bayer nel bergamasco, per cui il CIPE chiede alla Società un ulteriore approfondimento progettuale, con un immaginabile aumento dei costi;

- **la distruzione o la menomazione di diversi boschi** (di Bernate, della Moronera, del Rugareto, dell'Itala, delle Querce, ecc.) in un territorio che, caratterizzato dalla costante presenza di PM10 sopra la soglia consentita per molti giorni l'anno, al contrario avrebbe bisogno di nuovi boschi;

- **l'attraversamento di territori che nel 1976 sono stati colpiti dalla tragedia della diossina** immessa nell'aria dall'esplosione dell'ICMESA che è ancora presente all'interno dei terreni che verranno movimentati dai cantieri di Pedemontana;

- **l'attraversamento di diverse discariche**, regolari (come a Mozzate, dove il progetto colloca l'area di servizio tra due ex discariche di RSU completate con montagnette di 20 metri di rifiuti in altezza, non ancora bonificate, mentre dietro all'area di servizio ce ne sono altre 2 di cui una ancora attiva per una decina di anni – capienza 1 milione e 300 mila mc – che confina con un'altra sul Comune di Gorla Maggiore, una decina di milioni di rifiuti conferiti negli anni 90 e fino al 2003) ed irregolari (come a Desio di cui una di accertata gestione mafiosa, riconducibile alle attività illegali della 'ndrangheta in quest'area). Qualcuno già la chiama l'autostrada delle discariche. Totalmente eluso è il tema delle bonifiche, di cui non si capisce su chi graveranno i costi;

10) **Una endemica mancanza di finanziamenti.** Attualmente, infatti, meno di 1/3 delle risorse sono state reperite. Sono per la maggior parte soldi pubblici. Tenendo presente che l'aggiornamento del progetto alla luce delle prescrizioni CIPE (molto pesanti soprattutto per la tratta B2 e per la tratta D) probabilmente comporterà un aumento dei costi complessivi dell'opera, ci si chiede, con questo quadro finanziario ed alle porte del progetto esecutivo, se la cantierizzazione sarà realmente raggiunta in tutte le tratte coinvolte, o se la Pedemontana Lombarda non corre il rischio di trasformarsi in un cantiere infinito, di bassa qualità e con stralci di esecuzione sul modello “spezzatino” (una tratta sì, l'altra chissà...) che l'avvicinerebbero pericolosamente al precedente dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

11) **La presa d'atto già di molte amministrazioni e di associazioni di categoria del probabile 'inceppamento' dell'opera che ne dilaterà a tempi lunghissimi l'effettiva entrata in funzione:** infatti, negli ultimi mesi sono state proposte nuove infrastrutture stradali come la cosiddetta “Pedemontana alta” che dovrebbe collegare Varese, Como e Lecco (fortemente osteggiata anche da questo coordinamento con altre associazioni locali), o un nuovo tracciato alternativo alla tratta B2, preconizzato da un sindaco di una città di quella tratta stessa, che dopo aver attraversato il comune di Desio, invece che sovrapporsi alla superstrada Milano-Meda, prevederebbe lo sventramento del parco delle Groane e l'innesto sulla A9, di Pedemontana qualche chilometro più a sud dell'attuale (il famigerato svincolo sul bosco della Moronera).

Bre.Be.Mi. e Tem

Le due opere sono strettamente connesse sul piano funzionale: l'operatività dell'una dipende dall'altra. Infatti la Brebemi caricherà molto traffico, che dovrà confluire sul resto della rete autostradale, in particolare sull'A4 e sull'A1 attraverso la Tem, nonché verso Milano attraverso la realizzazione dei due tronchi terminali (trasformazione in autostrade delle attuali strade statali Cassanese e Rivoltana). In caso contrario il traffico che giungerà da Brescia determinerà il collasso della viabilità dell'area milanese.

I numeri di Bre.Be.Mi.:

- 62,1 km di lunghezza complessiva + 35 km di viabilità ordinaria
- 43 comuni e 5 province interessate: Bergamo, Brescia, Cremona, Lodi, Milano
- 5 parchi interessati: Parco Oglio Nord, Parco del Serio, Parco Agricolo Sud Milano, Parco Adda Nord, Parco Adda Sud
- 4 corsi d'acqua attraversati: Fiume Oglio, Fiume Serio, Fiume Adda, Canale della Muzza
- 2 barriere di esazione e 6 caselli

I numeri di Tem:

- 34 km di autostrade + 32 km di strade extraurbane
- 75.000 veicoli al giorno previsti (stime di Tem Spa)

Azionisti di Bre.Be.Mi Spa:

Autostrade Lombarde SpA 89,650% (39,7% Intesa Sanpaolo, principale azionista)
Impresa Pizzarotti & C. SpA 3,100%
Unieco Società Cooperativa 2,200%
Autostrade Centro Padane SpA 2,075%

Azionisti di Tem Spa:

Autostrade per l'Italia S.p.A. 25%
Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A. 32% (52% Provincia di Milano, 18% Comune di Milano)
ASAM S.p.A. 14,99% (Provincia di Milano)
Società Autostrada Torino-Alessandria Piacenza S.p.A. 8%
Autostrade Lombarde S.p.A. 8% (39,7% Intesa Sanpaolo, principale azionista)
Intesa Sanpaolo S.p.A. 5%
Provincia di Milano 0.01%

Per avere una idea del tracciato: <http://tangenziale.esterna.it/>

Intanto il 3 agosto 2011 è arrivato il via libera del Cipe alla realizzazione della Tem. Così il giorno dopo commentava la Coldiretti: “Quasi duecento famiglie di agricoltori con il fiato sospeso per il via libera che il Cipe ha dato ieri alla Tem, la nuova tangenziale esterna di Milano che collegherà l’A1 con l’A4 Milano-Venezia su un percorso di 32 chilometri fra Melegnano e Agrate Brianza (più altri 38 chilometri per le strade secondarie e 15 chilometri di viabilità esistente da potenziare). ‘Se il progetto rimane quello che ci hanno presentato – spiega Carlo Greco, Direttore della Coldiretti di Milano e Lodi – l’impatto sul territorio sarà fortissimo: con campi tagliati in due e problemi per la gestione delle colture e per la sopravvivenza stessa delle aziende agricole”’. (Coldiretti Milano, Lodi, Monza, Brianza, 04.08.2011)

Per la Brebemi, aggiunge Coldiretti Lombardia, “saranno toccate almeno 60 aziende agricole in provincia di Milano, 150 in provincia di Bergamo (con 140 ettari di terreno) e 200 in quella di Brescia dove ai circa due milioni di metri quadri espropriati se ne devono aggiungere altrettanti per la viabilità secondaria a supporto e per la logistica. Alcune aziende agricole saranno costrette a chiudere l’attività”’. (Comunicato Coldiretti Lombardia, 14.09.2010).

Mentre scriviamo manca l’approvazione del Ministero delle Infrastrutture, a cui dovrà seguirà quello della Corte dei Conti.

Quello che segue è una parte di un testo curato dal Comitato Interprovinciale per la Mobilità sostenibile <http://digilander.libero.it/astrovgorgonzola>, <http://cpm3.splinder.com/>

Un'occhiata veloce alle proiezioni di traffico elaborate per conto di Regione Lombardia per 'giustificare' la realizzazione di TEM e BreBeMi è più che sufficiente a capire che non stiamo parlando di una soluzione, ma di una gragnuola di nuovi e pesanti problemi, in salsa di capannoni (quelli che sorgeranno in tutta la campagna che sarà solcata dalle nuove autostrade).

I dati forniti dalla Regione Lombardia dimostrano infatti che la Tangenziale Est Esterna e la Brebemi aggraveranno la congestione del traffico, aumenteranno l'inquinamento e peggioreranno la salute e la qualità della vita degli abitanti dell'Est Milanese. Inoltre ci costeranno: Brebemi 1.580 milioni di €, Tangenziale 1.742 milioni di €.

La ricerca regionale, commissionata per valutare gli scenari futuri (al 2012) di evoluzione del traffico sulla viabilità locale e autostradale in seguito alla realizzazione della Tangenziale Est Esterna e della Bre.Be.Mi., indica che

- La Cassanese, nel tratto tra Melzo, Pioltello e Segrate, riceverà un'iniezione di nuovo traffico da parte della Bre.Be.Mi. pari a + 58%

- La Rivoltana + 45%

- La Paullese, la Strada Padana, la Cerca avranno un calo di traffico, ma non tale da compensare il pesante aumento di Cassanese e Rivoltana, strade che già oggi sono al limite del collasso e che, nel caso della Cassanese, tranciano interi paesi. I tanto declamati benefici su autostrada A4 e tangenziale Est saranno molto limitati (-16% sull'autostrada, - 6% sulla tangenziale), tanto da essere riassorbiti in 3-4 anni da quello che viene considerato un 'fisiologico' aumento medio di traffico del 2% annuo, e non è detto nemmeno che qualcuno se ne accorga, dal momento che sul nodo più problematico, quello di Agrate, la TEM non produrrà alcuna riduzione di traffico, ma semmai un aumento.

I benefici saranno irrisori e di breve durata, e sarà sempre più difficile raggiungere Milano ed i Comuni di prima cintura. I veri beneficiari saranno altri.

E l'accordo su ferrovie e metropolitane?

L'Accordo di programma che ha prodotto il parere favorevole dei sindaci alla realizzazione di Brebemi, prevedeva **la condizione che alla realizzazione dell'opera corrispondesse un robusto rafforzamento delle infrastrutture e dei servizi ferroviari e metropolitani, prevedendo tra l'altro il prolungamento di M3 a Paullo e di M2 a Vimercate**. Nonostante le continue sollecitazioni di comuni e associazioni, il trasporto pubblico resta al palo e si vedono solo i cantieri di BreBeMi. Le soluzioni da sempre prospettate dalle associazioni, ma anche dai sindaci del milanese riuniti in associazione, sono da sempre quelle di ridurre la quantità di autovetture private circolanti sulle nostre strade, mediante il potenziamento del trasporto pubblico, soprattutto su ferro:

- trasformare in linea metropolitana la tratta Milano-Treviglio della linea ferroviaria Milano Venezia, con un deciso potenziamento della frequenza delle corse;

- accelerare il quadruplicamento della tratta Treviglio-Brescia, e trasformare in linea suburbana anche questa tratta;

- realizzare il prolungamento della Linea 2 da Cologno Monzese a Vimercate;

- realizzare il prolungamento della Linea 3 da San Donato a Paullo;

- realizzare un nuovo collegamento ferroviario da Monza a Melegnano.

Molti di questi impegni sono stati assunti come vincolanti nell'accordo tra comuni, regione e ministero a cui era subordinato il parere favorevole all'opera: peccato che nessuno – Regione e Ministero – vi abbia tenuto fede, per mancanza di soldi e di progetti. Ed ecco dunque che lo scenario in cui si inserisce la realizzazione del complesso di opere assume un che di apocalittico: una grande arteria autostradale che scarica decine di migliaia di auto in un piccolo centro a 25 km dal centro di Milano, e da qui la bolgia: nessuna strada adeguata ad accoglierle, nessuna struttura di interscambio, linee ferroviarie insufficienti e prive di un adeguato servizio. La gatta frettolosa (e squattrinata) rischia di fare i gattini morti.

Anche per questo associazioni e comitati hanno sollevato ricorsi in sede amministrativa, poggiati sul fatto che di fatto, BreBeMi apre i cantieri senza un progetto esecutivo, ma anche senza un chiaro

progetto definitivo, in quanto pesantissime sono le prescrizioni imposte dal CIPE sul progetto approvato. Al momento sono pendenti un ricorso in appello al Consiglio di Stato e uno al Tar (quest'ultimo contro la Delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo). Le motivazioni delle associazioni sono chiaramente desumibili anche dagli accurati documenti di osservazioni presentate, sempre nel 2009, al progetto definitivo su Bre.Be.Mi. e variante di Liscate. (<http://digilander.libero.it/astrovgorgonzola/attualita/brebemi2009.pdf>)

Autostrada Cremona-Mantova e Tibre (Tirreno-Brennero)

Il progetto "Autostrada regionale integrazione del sistema transpadano - direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona-Mantova Sud" discende dalla legge regionale n.9 del 4/5/2001: "Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale", e dal regolamento regionale 8/7/2002 n.4: "procedure di concessione delle autostrade regionali". Ad oggi il progetto è ancora in fase istruttoria, presso il gruppo istruttore e deve ancora superare alcuni passaggi prima di approdare sul tavolo del Ministro dell'Ambiente per l'emissione del decreto Via (Valutazione di impatto ambientale).

I numeri dell'opera:

- Lunghezza km 59,12, di cui 29,43 in provincia di Cremona e 29,69 in provincia di Mantova. L'autostrada è altresì caratterizzata da un tratto centrale, ricadente nei comuni di Tornata, Calvatone e Bozzolo, di lunghezza pari a circa 7,8 km che coincide con il tratto di attraversamento del fiume Oglio del futuro raccordo autostradale Fontevivo-Nogarole Rocca (Ti-Bre).
- Interessa complessivamente 19 comuni di cui 12 in provincia di Cremona e 7 in provincia di Mantova.
- Costo complessivo dell'opera: 1.100 milioni di euro, di cui 109 milioni a carico della Regione Lombardia, e il resto a carico della società Stradivaria spa
- Tempi di realizzazione previsti dal progetto definitivo: se ne prevede la realizzazione in tre fasi, di cui la prima nel 2012, la seconda nel 2026 e appunto l'ultima nel 2032.

Soci dell'Ati Centro padane denominata Stradivaria spa:

Autostrade Centro Padane S.p.A. (CR), Coopsette S.c.a.r.l. (RE), Profacta S.p.A. (TN), Cementirossi S.p.A. (PC), Ingegneria Biomedica Santa Lucia (PC), Paver Costruzioni S.p.A. (PC), AEM Cremona S.p.A., ASM Brescia S.p.A., Infracom Italia S.p.A. (VR), Technital S.p.A.(VR) e Consorzio Infrastrutture Piacenza.

Per avere una idea del tracciato:

http://www.infrastrutture.org/autostrada_cr_mn_scheda.asp

<http://www.tirrenobrennero.it/mappe.asp>

Le valutazioni che seguono sono tratte da un testo a cura del coordinamento dei comitati contro la costruzione delle autostrade CR-MN e TiBre <http://xoomer.virgilio.it/noautostrade>

Perché diciamo No alla Cremona Mantova

- I flussi di traffico a regime (2032) prevedono una media di 45.000 veicoli nel tratto cremonese (già ridotto a 36.700 nel sub tratto Piadena-Tibre sud) e di 20.000 nel tratto mantovano: il metodo utilizzato per tale simulazione non dà comunque certezza circa la effettiva scelta che gli automobilisti potrebbero fare, e comunque è risaputo che a livello europeo un'autostrada si regge economicamente con flussi pari almeno a 80.000 veicoli giornalieri;
- **il consumo di suolo è ingente:** dai 296 ettari di suolo consumato dichiarato dai progettisti si passerebbe ad un consumo di circa 1.550 ettari che, sommati a quelli necessari alla costruzione del

Ti-Bre (per il solo tratto cremonese e mantovano) e del raccordo stradale e terzo ponte sul Po, porterebbe questo dato a circa 2.878 ettari. Terreno agricolo che verrà sacrificato a vantaggio di queste inutili e dannose strisce d'asfalto e dei capannoni, centri commerciali e poli logistici che sorgeranno al loro fianco. E' questo l'unico e vero motivo, assieme all'interesse per chi la costruisce, che spiega la costruzione di 60 km di asfalto della Cr-Mn pronti nel 2032. Quello cioè di trasformare la Bassa Padana nel nuovo far-west della speculazione immobiliare.

La stessa legge regionale n.15/2008 spalanca le porte a questa operazione di cementificazione selvaggia del nostro territorio e quello che viene spacciato per progetto autostradale è in realtà un esperimento di piano regionale di lottizzazione d'area vasta che procederà per lotti: si incomincerà a gettar cemento tra Cremona e Piadena e poi sempre più ad est man mano che procederanno i lavori dell'autostrada. La viabilità ordinaria e la linea ferroviaria Cr-Mn continueranno con i problemi di sempre, anzi aggravati;

- **Per costruirla si prevede l'utilizzo di 16.500.000 m3** di inerti da reperire nelle famose cave di prestito dislocate in vari punti del territorio provinciale (e che lo renderanno un gruviera).

- Devasterà ed inquinerà un intero territorio aumentando anziché togliere traffico dalla viabilità ordinaria;

- non è stato chiesto il consenso della popolazione come invece prevede la normativa europea e nazionale in tema di VAS;

- rischia di fermarsi a Tornata poiché il Ti-Bre potrebbe anche non partire: la Commissione Europea infatti ancora non si è espressa in modo definitivo nel merito della convenzione che ne regola la concessione e per la quale è pendente una denuncia di infrazione promossa dal gruppo europeo dei verdi;

- l'opera attraverserà una delle zone archeologiche più importanti nel territorio del Comune di Piadena;

- passerà in adiacenza a siti appartenenti alla rete Natura 2000, nei parchi dell'Oglio sud e del Mincio;

- verranno distrutte economicamente oltre un centinaio di aziende agricole (molte delle quali dedicate alla produzione del Grana Padano) e zone agricole dove sono ancora ben visibili i segni della centuriazione romana.

Il coordinamento dei comitati contro la costruzione delle autostrade CR-MN e TI-BRE congiuntamente a Legambiente Lombardia hanno chiesto al Governo di esprimere parere negativo in sede di Valutazione di impatto ambientale. Il coordinamento dei comitati continua a chiedere che la Cr-Mn non si realizzi e che **i 109 milioni di euro stanziati in proposito dalla Regione Lombardia vengano destinati al potenziamento della linea ferroviaria Mantova-Milano ed alla riqualificazione della ex S.S. 10.**

Per il progetto Tibre è stato utilizzato il nuovo strumento messo a disposizione da una modifica della Legge obiettivo, cioè di poter approvare e finanziare anche solo delle parti di progetto, i cosiddetti "lotti funzionali". Quindi, la delibera del Cipe ha approvato e finanziato una parte di tratta, 12 km per uno stanziamento di 513 milioni, tutto in territorio emiliano, e non è affatto scontato che le risorse verranno rese disponibili per il proseguimento al di qua del Po.

Il ruolo del Gruppo Intesa Sanpaolo

In prima fila nel sostegno finanziario alla Pedemontana, alla Brebemi, alla Tangenziale Est Est di Milano e all'autostrada Cremona-Mantova, il Gruppo Intesa Sanpaolo conferma anche così la sua vocazione di banca "di sistema". L'intera attività di "public finance" è gestita dalla controllata Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS), nata il 1° gennaio 2008 dall'integrazione tra Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo e Banca Opi, le due entità già attive nel settore e facenti capo, rispettivamente, al Gruppo Intesa e al Gruppo Sanpaolo.

“BIIS è nata per servire tutti gli attori, pubblici e privati, che collaborano alla realizzazione di grandi infrastrutture e al miglioramento dei servizi di pubblica utilità”, si legge nel Bilancio 2010 della banca. Nella lettera all’amministratore delegato Mario Ciaccia allegata allo stesso Bilancio, datata 14 marzo 2011, si legge: “(nel 2010) abbiamo consolidato la nostra posizione di leadership domestica, continuando a svolgere un ruolo chiave nei principali progetti infrastrutturali del paese”. E ancora: “Guardando al prossimo anno, il 2011 sarà un anno di sfide importanti per la Pubblica Amministrazione e il sistema economico e produttivo domestico e internazionale: occorrerà accelerare gli investimenti e i cantieri in un contesto economico ancora incerto (...)”.

“Oltre a quanto sta accadendo con Autostrade lombarde e con i porti di Trieste, ha spiegato Ciaccia a Il Sole 24 Ore (25.03.2011), pensiamo a una collaborazione di ampio respiro in tutte le grandi infrastrutture del nord con l’altro grande istituto bancario italiano (Unicredit, ndr), attraverso non più il solo debito ma anche con l’equity (possesso di quote azionarie, ndr)”.

Alla fine del 2010 la banca registrava impieghi per 41,3 miliardi di euro e nuove stipule per 4,7 miliardi, di cui 3,9 miliardi erogati a medio-lungo termine. La finanza di progetto (nazionale e internazionale) ed il supporto alle infrastrutture impegna la banca per circa 6 miliardi di euro. L’anno si è chiuso con un utile netto di 126,2 milioni, in crescita del 28,8% rispetto al 2010.

Attraverso BIIS il Gruppo Intesa Sanpaolo è il principale azionista di Autostrade Lombarde (al 39,7%), che controlla Brebemi Spa, e azionista della società Tem Spa (al 5%), a cui farà capo la nuova tangenziale Est Est di Milano. Possiede inoltre il 26% di Pedemontana.

Per quanto riguarda i finanziamenti, emerge con evidenza il ruolo centrale di Intesa Sanpaolo nelle quattro opere citate, sia come finanziatrice che come azionista. In quanto azionista di rilievo, la banca ha un interesse diretto nella realizzazione e nella redditività dei progetti.

Pedemontana

L’opera richiede finanziamenti per 3.274 milioni, che si aggiungono a un’equity (aumento di capitale) di 536 milioni e a finanziamenti pubblici per 1.244 milioni. Dal punto di vista bancario è prevista una linea rapida di finanziamento di 500 milioni e un’altra linea di 150 milioni come quota di riserva. Dei 3.274 milioni previsti, la Cassa depositi e prestiti dovrebbe erogarne la metà (1,6 miliardi) e il resto a carico di un pool di banche (Il Sole 24 Ore, 21.02.11).

Nel frattempo la società ha deliberato un prestito ponte di 260 milioni per le attività di breve termine, da parte di un pool di banche: Intesa Sanpaolo, Unicredit, Centrobanca (Ubi), Banca Popolare di Milano e Monte dei Paschi (Il Sole 24 Ore Online, 23.02.11). Non è chiara la quota che complessivamente verrà erogata da Intesa Sanpaolo, ma ci aiutano le dichiarazioni dell’amministratore delegato di BIIS Mario Ciaccia relative a Brebemi, Tem, Pedemontana e autostrada Cremona Mantova: “Nella Consapevolezza delle necessità di un solido intervento che possa dare fiducia al capitale di rischio, BIIS ha assunto un ruolo guida” (Il Sole 24 Ore, 13.02.11). In effetti tra i progetti in agenda per il finanziamento della banca segnalati sul sito di BIIS – primo azionista bancario di Pedemontana Spa – compare anche l’Autostrada Pedemontana per 4.500 milioni di euro, rispetto al quale l’istituto svolgerà la funzione di advisor (intermediario tra la società e le altre banche che erogheranno i finanziamenti).

Recentemente il Ministero dell’Economia ha sbloccato un contributo pubblico di 1,2 miliardi di euro. Questi soldi tuttavia non saranno erogati direttamente dal Governo, ma anticipati dalla società concedente Cal (Concessioni Autostradali Lombarde) controllata da Anas e Infrastrutture Lombarde. Cal a sua volta ha ricevuto a fine giugno 2011 lo stesso importo da Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) (Mf, 30.06.11). Lo Stato infine rimborserà direttamente Cdp, interessi compresi.

Brebemi

Anche qui vale la dichiarazione di Mario Ciaccia citata sopra. La Brebemi richiederà un finanziamento di 2,42 miliardi di euro (compresi Iva e interessi) da parte di un pool di banche e fondi. Questo investimento sarà ripagato dai ricavi dei pedaggi, dai quali dovranno venire almeno

10 milioni di euro al mese nei 19 anni e 6 mesi di durata della concessione (Il Sole 24 Ore, 26.07.2011). Oltre a far parte del pool, BIIS organizzerà il finanziamento di Brebemi, nel ruolo di advisor e underwriter (Finanza & Mercati, 14.01.10, Sito Istituzionale BIIS). Ricordiamo che BIIS è anche il primo azionista bancario con il 39,7% di Autostrade Lombarde Spa, che a sua volta controlla Brebemi Spa.

Il 4 maggio 2011 l'assemblea di Autostrade Lombarde Spa ha approvato un aumento di capitale di 321 milioni di euro, che porta il capitale sociale a 500 milioni, mentre lo stesso giorno l'assemblea di Brebemi Spa ha approvato un aumento di 340 milioni, che porta il capitale sociale a 520 milioni di euro.

Il giorno dopo il Cipe ha approvato il secondo atto alla convenzione, che ha permesso di sbloccare i finanziamenti da parte della Cassa depositi e prestiti. Infatti il 25 luglio 2011 sono stati deliberati finanziamenti complessivi per 2,018 miliardi, così ripartiti: Cassa depositi e prestiti (762 milioni), Intesa Sanpaolo BIIS (289 milioni), Unicredit (289 milioni), Monte dei Paschi (289 milioni), Credito Bergamasco (100 milioni), Centrobanca (Ubi) (289 milioni). (Il Sole 24 Ore, 26.07.2011; Giornale di Brescia, 26.07.2011)

Fino a quel momento i lavori hanno potuto proseguire grazie a investimenti per 530 milioni di euro da parte di socie e finanziatori, tra cui un prestito ponte di 350 milioni erogato da BIIS e Banco di Brescia (Ubi) (Il Sole 24 Ore, 19.02.11).

Nel novembre 2009 la società ha sottoscritto un finanziamento a breve termine, scadenza maggio 2010, per 150 milioni di euro, erogato da BIIS e Banco di Brescia (Ubi) (Bilancio Brebemi Spa 2009).

Tra i progetti in via di finanziamento della banca segnalati sul sito di BIIS compare Autostrade Lombarde-Brebemi per 1.600 milioni di euro (in corso), rispetto al quale BIIS ricoprirà i ruoli di advisor e underwriter (sottoscrittore, ossia tenuto a sottoscrivere il prestito, parzialmente o totalmente).

Tem (Tangenziale Est Esterna Milano)

L'opera prevede costi complessivi pari a 1.578 milioni di euro, a cui dovrebbero aggiungersi altri 300 milioni (Il Sole 24 Ore, 21.02.11). Ruolo chiave nell'organizzazione del finanziamento sarà affidato a BIIS – già azionista di Tem Spa al 5% - in conformità con le dichiarazioni di Ciaccia di cui sopra. Il progetto compare anche sul sito di BIIS, rispetto al quale la banca ricopre il ruolo di advisor di Tem Spa, mentre è segnalato un finanziamento (tra i progetto in corso) pari a 1.500 milioni di euro. **Cassa Depositi e Prestiti ha già fatto sapere che è disposta a sottoscrivere fino a 500 milioni di euro, ma dovrebbero essere interessate anche diverse banche, alle quali sono già stati inviati i documenti necessari: Intesa Sanpaolo, Unicredit, Monte dei Paschi, Ubi e Banca Popolare di Milano (MF, 28.10.2011).**

Autostrada Cremona-Mantova

Richiede finanziamenti per 430 milioni di euro. Anche qui Intesa ha un ruolo guida, secondo le affermazioni di Ciaccia (Il Sole 24 Ore, 13.02.11). Il progetto è segnalato sul sito di BIIS tra quelli sostenuti dalla banca, che ricopre il ruolo di arranger nell'erogazione di credito per 430 milioni di euro (arranger: letteralmente il pianificatore, ossia colui che provvederà a progettare e pianificare il finanziamento).

All: fac simile di lettera per la Banca Intesa
bozza di volantino

FACSIMILE DI LETTERA DA INVIARE A INTESA SANPAOLO

Al Direttore della Filiale ... del Gruppo Intesa Sanpaolo

Egregio Direttore,

in relazione al problema del consumo di suolo in Italia sappiamo che il Gruppo Intesa Sanpaolo è in prima linea nel finanziamento per la costruzione di grandi opere. In particolare, attraverso Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS), il Gruppo è azionista al 39,7% di Autostrade Lombarde, che controlla Brebemi Spa, la quale gestirà la costruzione dell'arteria che collegherà Brescia, Bergamo e Milano e della società Tem Spa (al 5%), a cui farà capo la nuova tangenziale Est Est di Milano. Possiede inoltre il 26% di Pedemontana, che ha in cantiere la costruzione di una nuova autostrada ai piedi delle alpi lombarde. Per quanto riguarda i finanziamenti, emerge con evidenza il ruolo centrale di Intesa Sanpaolo nelle tre opere citate e nell'autostrada Cremona-Mantova.

Come cliente della sede/filiale di titolare del C/C n° (oppure del libretto di risparmio) mi sento interpellato, in quanto anche i miei risparmi contribuiscono a sostenere la costruzione delle suddette opere e quindi a contribuire al consumo di territorio. Inoltre credo che la continua espansione del trasporto su gomma non sia più sostenibile, visti gli attuali livelli di inquinamento atmosferico, che in pianura padana hanno raggiunto livelli intollerabili.

Aderendo al Movimento "Stop al Consumo di Territorio", con la presente La invito a confermare o smentire le mie affermazioni relative al coinvolgimento della banca da Lei rappresentata.

Mi riservo il diritto di rendere pubblica la Sua risposta, dalla quale dipenderà la mia decisione di continuare o interrompere il rapporto con l'Istituto da Lei rappresentato.

In attesa di un Suo riscontro, colgo l'occasione per porgerLe i miei più distinti saluti.

Firma

.....

Data

Ferma la banca che distrugge il territorio

Campagna di pressione su Intesa Sanpaolo contro le nuove autostrade lombarde

Intesa Sanpaolo, dietro una serena facciata che vorrebbe far pensare ad una banca vicina alle persone e sensibile all'ambiente, è di fatto una delle principali finanziatrici della devastazione del nostro territorio.

8.200 morti nelle 13 principali città italiane, di cui 7.000 solo nella pianura padana secondo il Centro europeo ambiente e salute Oms (dati dell'Agenzia europea per l'ambiente, febbraio 2011), 50.000 morti all'anno in tutta Italia secondo il Programma Clean Air for Europe della Commissione Europea (febbraio 2011), quasi mille morti all'anno solo nella città di Milano.

*“Le grandi opere della Lombardia, dalla Brebemi alla Tem, dalla Pedemontana all'autostrada dei Laghi, dalla statale 38 alla tangenziale di Morbegno **si stanno portando via, secondo i calcoli di Coldiretti Lombardia, quasi 53 milioni di metri quadrati di aree agricole**”.*

A fronte di promesse di potenziamento dei mezzi pubblici ora vediamo che le strade partono mentre il trasporto su ferro resta fermo. E questo non va bene!

Noi “comuni” cittadini riteniamo che non si possa continuare a investire soldi in opere di dubbia utilità visto che in questi territori poi ci dobbiamo vivere con i nostri figli.

Non abbiamo nulla contro il profitto, ma fare profitto non deve comportare la distruzione della terra fonte di vita. Il più ecologico trasporto su ferro che farebbe vivere meglio milioni di pendolari crea posti di lavoro e inquina di meno. Perché non viene preso in considerazione?

Se Intesa Sanpaolo non cambia strategie e persevera nel finanziamento di queste opere distruttive chiediamo ai correntisti di togliere il conto e spostarlo su istituti sicuramente più attenti come Banca Etica www.bancaetica.com e le MAG.

Per informazioni: *Nome dell'ente che localmente promuove l'iniziativa*

Nomi degli enti nazionali che promuovono l'iniziativa