

# Ambientiamoci

Circolo LEGAMBIENTE Busto Arsizio  
Via cardinal Simone, 18 - zona Borsano  
Apertura ogni martedì ore 21.15  
tel. 339 - 41.60.742

bustoarsizio@legambiente.org

<http://www.legambiente-sudvarese.org/bustoa.htm>

Maggio 2009

## ASSEMBLEA DEI SOCI

È convocata l'Assemblea del Circolo Legambiente Busto Arsizio, con il seguente Ordine del Giorno:

1. **Adozione dello Statuto di Associazione di Volontariato**
2. **Rinnovo cariche sociali**
3. **Scelta del nome del Circolo**
4. **Varie ed eventuali**

La seduta è prevista in Prima convocazione per lunedì 15 Giugno alle ore 8,30, in **Seconda convocazione** martedì 16 Giugno alle ore 21,00, presso la Sede di via cardinal Simone 18, Borsano di Busto Arsizio.

Per il nome da dare al Circolo, chiediamo che ci suggeriate idee da votare.

Busto Arsizio, 30 Marzo 2009

## "FUORI IL TRAFFICO E LO SMOG DAI QUARTIERI"

### COMITATO PER IL SOTTOPASSAGGIO DI ACCESSO ALLA ZONA INDUSTRIALE DI SACCONAGO

Al Sindaco di Busto Arsizio Gianluigi Farioli  
Al Presidente della regione Lombardia Roberto Formigoni  
Al Consiglio Regionale della regione Lombardia

I Cittadini bustesi chiedono, con questa petizione, che si realizzi l'infrastruttura migliore possibile per portare i camion e la circolazione pesante all'esterno del centro abitato e delle case. La qualità dell'aria che respiriamo è già gravemente compromessa da migliaia di camion e mezzi pesanti. In dettaglio chiediamo:

- Che si realizzi il progetto previsto nel vigente Piano Regolatore Generale per l'accesso alla Zona Industriale di Sacconago e al centro intermodale della Ferrovie Nord.
- Che venga costruito un sottopassaggio stradale per collegare la Zona Industriale alla viabilità interurbana, in particolare Via Amendola, la sua rotatoria e Via del Chisso con Via Piombina. Trecentocinquanta metri di strada che daranno respiro e toglieranno camion dalle strade urbane bustesi.
- Che a tale progetto siano destinate le finanze risparmiate per il parziale rifacimento del cavalcaferrovia di Viale Sicilia, opera che vorrebbe portare il traffico pesante tra le abitazioni di Sacconago e nelle strade cittadine.

Busto Arsizio, Novembre 2008

## Tesseramento 2009

Iscriversi a Legambiente significa contribuire in modo concreto a queste iniziative, entrare a far parte di una grande organizzazione nazionale che è in grado di cambiare le cose. Abbiamo un sogno per il futuro: fare di Legambiente uno spazio aperto dove tutti, persone, comunità, organizzazioni, imprese ed istituzioni, siano protagonisti del cambiamento, per realizzare insieme un mondo diverso, un mondo migliore. Per trasformare questo sogno in realtà abbiamo bisogno di essere molti. Moltissimi. Se saremo in tanti, le "cose buone" che vogliamo portare avanti potranno davvero realizzarsi.

Scegli la tua tessera Legambiente! Iscriviti ora!

- **Socio junior** (€10). Nato dal 1995 - riceve "Jey"
- **Socio Giovane** (€15). Nato dal 1984 al 1994 - riceve "La Nuova Ecologia"
- **Socio Ordinario** (€30). Riceve "La Nuova Ecologia"
- **Socio Scuola e Formazione** (€ 35). Riceve "La Nuova Ecologia" e "Formazione Ambiente"
- **Socio Sostenitore** (€80). Riceve "La Nuova Ecologia" e il volume "Ambiente Italia"
- **Tessera Collettiva** (€50). Riceve "La Nuova Ecologia"

Per i soci junior e giovani si calcola l'età in base al confronto tra l'anno di nascita e l'anno cui la tessera fa riferimento (es. 2008-1982= 26 anni). **In caso di incoerenza tra età e tipologia di tessera, la quota verrà automaticamente attribuita come contributo.**

### Aderite al Circolo Legambiente di Busto Arsizio!

**Conto corrente postale n. 10286219, intestato a Legambiente Busto Arsizio**

*LEGAMBIENTE è un'ottima palestra in cui esercitare le proprie passioni e i propri studi. Dà a tutti - dal bambino al pensionato - la possibilità di fare davvero atti responsabili e utili, per sé e per la collettività.*

*Migliorare il proprio rapporto con l'ambiente in modo costruttivo è un ottimo modo per sentirsi meglio e vivere meglio; perciò associatevi per vivere una società evoluta e migliore.*

**Non chiediamo la tessera a nessuno, perché partecipare è un diritto: vi aspettiamo.**



# Anno meteo 2008

Dal sito del Centro Geofisico Prealpino, ossia il famoso Osservatorio del Campo dei Fiori di Varese diretto dal Professor Furia, pubblichiamo questo interessante articolo a firma di Paolo Valisa. <http://www.astrogeo.va.it/meteo.htm>

Secondo l'Organizzazione Mondiale di Meteorologia, che raccoglie sistematicamente i dati mondiali di temperatura dal 1850, il 2008 è stato classificato come il decimo anno più caldo e segue il 1998 (l'anno più caldo), 2005, 2003 e 2002, 2004, 2006, 2007, 2001, 1997 con una temperatura media (di tutta la terra, compresa la superficie del mare) di  $14.3^{\circ}$ , ovvero  $0.31^{\circ}$  al di sopra della media delle temperature del trentennio 1961-1990.

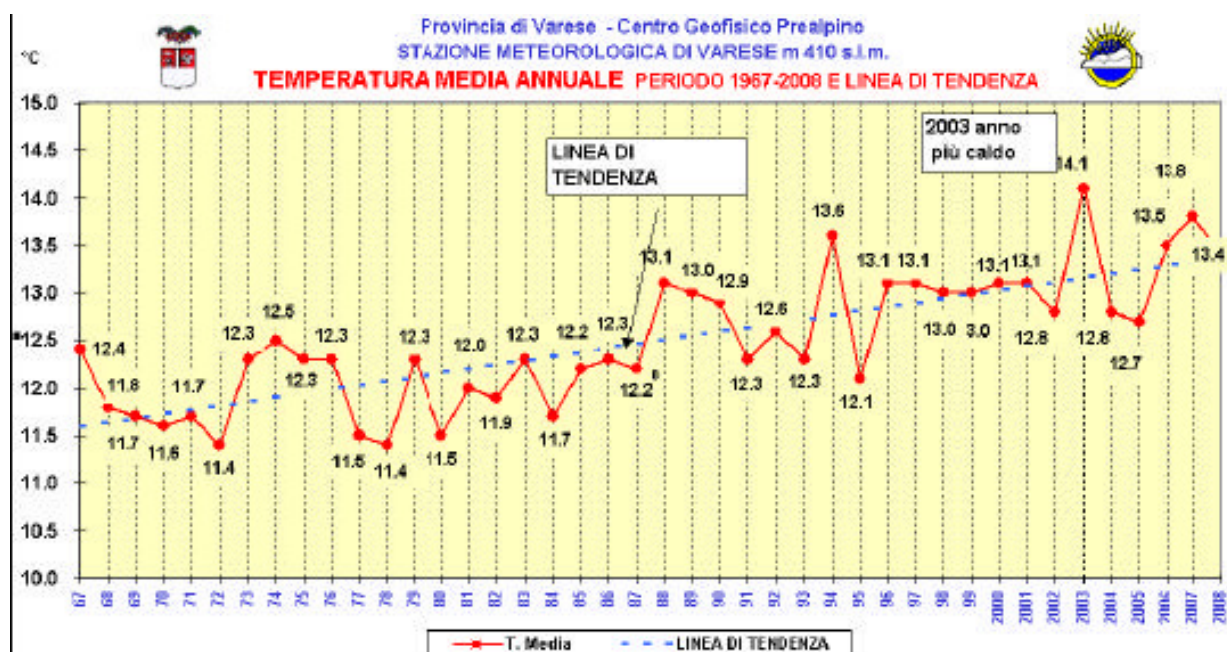
La temperatura media del 2008 è risultata un poco più bassa di quella dei 7 anni precedenti soprattutto a causa del fenomeno della Niña, creato da acque superficiali particolarmente fredde nell'Oceano Pacifico meridionale.

Nell'emisfero settentrionale le temperature sono risultate ancora una volta molto superiori alle medie, permettendo tra l'altro un'eccezionale fusione dei ghiacci dell'Artico, che nel 2008 hanno raggiunto il minimo volume da quando sono iniziate le misurazioni da satellite nel 1979.

Il rallentamento della crescita delle temperature globali del 2008 sembra dunque solo una leggera fluttuazione all'interno di una tendenza consolidata al riscaldamento globale, tra l'altro confermata dai record di concentrazione raggiunti dall'anidride carbonica in atmosfera che ha toccato 383.1 parti per milione (ppm), con un aumento del 37% rispetto alla concentrazione dell'epoca pre-industriale.

Come noto l'anidride carbonica è il principale gas serra ed è prodotto in eccesso rispetto al suo ciclo naturale dalla combustione di petrolio, gas e carbone. Il tasso di incremento annuo si aggira oramai attorno a 1.9 ppm e probabilmente aumenterà in futuro poiché la capacità dell'oceano e degli ecosistemi di assorbire quello in eccesso diminuirà. È dunque probabile che se resterà immutato il nostro modello di sviluppo economico si arriverà a raddoppiarne la concentrazione entro alcuni decenni. Le migliori stime di cui oggi disponiamo (modelli di Hansen 2005 inseriti nell'IPCC 2007) stimano in questo scenario un aumento medio della temperatura terrestre che si aggirerebbe tra  $1,8^{\circ}$  e  $4^{\circ}\text{C}$ . Ma l'aumento sarà maggiore sulla terraferma e nell'emisfero settentrionale. C'è da riflettere...

Paolo Valisa (Centro Geofisico Prealpino)



# Parte oggi la grande sfida di Legambiente per salvare il paesaggio lombardo

Continua a crescere il consumo di territorio in Lombardia, e a farne le spese è soprattutto la campagna. I numeri sulla crescita dell'urbanizzazione hanno dimensioni apocalittiche, se riferiti a un periodo, i primi anni del millennio, in cui non vi è stata una corrispondente crescita demografica, né economica. Si è costruito tantissimo, senza produrre ricchezza e senza rispondere ai bisogni abitativi, semplicemente per mettere volumi dove il terreno costa meno: nella campagna.

"È ora di fare i conti con un'aggressione al territorio che è già una seria ipoteca per le future generazioni - dichiara Damiano Di Simine, presidente di Legambiente Lombardia -, per questo lanciamo oggi una proposta che tenta di fare quello che il legislatore regionale e nazionale non ha fatto: affermare il principio, solo apparentemente banale, che il suolo è un bene comune, e pertanto ogni consumo o danneggiamento di questa risorsa rappresenta una perdita per l'intera comunità, un danno per le attuali e future generazioni, che impone una compensazione reale e preventiva". La campagna "Stop al cemento - costruire natura", presentata oggi durante una conferenza stampa, verte su una proposta di legge regionale di iniziativa popolare che vedrà impegnati i volontari di Legambiente, da oggi fino all'inizio dell'estate, in centinaia di banchetti nelle piazze di tutta la regione, per raccogliere le migliaia di firme necessarie a far sì che il testo diventi oggetto di discussione e di votazione per il Consiglio Regionale. Nelle intenzioni dell'associazione c'è quello di allargare l'iniziativa il più possibile, coinvolgendo istituzioni locali, mondo del lavoro e delle professioni, nonché le associazioni civili e ambientali. La campagna prevederà anche momenti di confronto pubblico per affrontare le diverse cause di un fenomeno che appare inarrestabile. A partire dal tema della fiscalità degli enti locali: "Quello della riduzione del consumo di suolo continuerà a essere un percorso in salita, fino a quando dalle urbanizzazioni deriveranno le principali entrate per le casse comunali - spiega Sergio Cannavò, del Centro Azione Giuridica di Legambiente Lombardia, nonché coordinatore del gruppo di esperti che ha elaborato il testo di legge: la nostra proposta di legge fissa un principio e mette in campo strumenti che già operano in altri Paesi europei, ma occorre anche aprire la discussione su una riforma fiscale orientata in senso ambientale, che richiede una profonda revisione di norme e principi".

Ed è proprio per questo che la campagna lombarda vuole essere apripista per analoghe iniziative in altre regioni: "Vogliamo aprire una vertenza sui temi del consumo di suolo e delle aggressioni al paesaggio, a partire dal 'laboratorio' Lombardo - dichiara Vittorio Cogliati Dezza, presidente nazionale di Legambiente. Le speculazioni immobiliari e finanziarie sono state all'origine della crisi economica, non sarà il cemento facile a farci uscire da questo brutto momento: le risorse contro la recessione devono servire ad attivare cantieri di manutenzione e messa in sicurezza del territori, di ridisegno della città, di ristrutturazione dei patrimoni edilizi. Tante piccole opere necessarie, che già oggi assicurino occupazione di qualità e domani mettano il Paese nelle condizioni migliori per ripartire".

Cosa dice la proposta di legge, in sintesi:

- 1. Il suolo è un bene comune.**
- 2. Prima di pianificare nuove espansioni urbanistiche è obbligatorio il riuso delle aree e immobili dismessi, che devono essere censiti dai Comuni in un catasto aggiornato.**
- 3. La compensazione ecologica preventiva è una azione imposta prima di qualsiasi intervento di nuova costruzione su suolo ineditato, in misura proporzionale ai suoi impatti sul suolo, attraverso il vincolo a finalità di uso pubblico di carattere ecologico ambientale su un'altra porzione di territorio comunale.**
- 4. Per ogni nuova edificazione su suolo libero il privato deve cedere al Comune il doppio della superficie occupata dall'edificazione e provvedere alla sua dotazione di carattere ecologico.**
- 5. L'onere della compensazione ecologica preventiva è aggiuntivo agli oneri previsti per gli interventi edilizi.**
- 6. L'efficacia del permesso di costruire è vincolata all'effettivo inizio dei lavori di compensazione ecologica.**

Tante le firme eccellenti tra i promotori del disegno di legge di iniziativa popolare presentato da Legambiente: Luca Beltrami Godola - docente universitario, Duccio Bianchi - direttore Istituto Ambiente Italia, Paola Brembilla - presidente WWF Lombardia, Marco Frey - docente Scuola Superiore S. Anna, Arturo Lanzani - docente Politecnico Milano, Massimiliano Migliara - presidente Centro Azione Giuridica Legambiente Lombardia, Federico Oliva - presidente nazionale INU, Paolo Pileri - docente Politecnico Milano e responsabile Osservatorio nazionale sui Consumi di Suoli, Marco Vitale - Economista d'Impresa.

Scorrendo i dati del rapporto recentemente pubblicato da ERSAF (Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste), si scopre la dimensione allarmante del fenomeno del consumo di suolo. Nel 2007 ben 328.500 ettari di suolo lombardo risultano 'urbanizzati', dunque interamente coperti da insediamenti e infrastrutture: una superficie pari alla somma delle intere province di Como, Varese e Lecco, rappresentante il 14% del territorio regionale, inclusi monti e laghi. Se si esclude la montagna, oltre un quinto dell'intera pianura lombarda non è più campi e boschi, ma parte di una città informe e sparpagliata: è il fenomeno dello *sprawl*, parola inglese che significa 'sviluppo scomposto', entrata nel gergo urbanistico per indicare il modo in cui avviene lo sviluppo urbano nell'età dell'automobile di massa, da quando cioè è diventato possibile vivere e lavorare in luoghi diversi, separati anche molte decine di chilometri purché collegati da un nastro d'asfalto. Uno stile di vita molto poco sostenibile, responsabile di gran parte delle emissioni di inquinanti e gas serra, che ha svuotato i centri storici delle nostre città, riempito di cemento e asfalto la nostra campagna, creato il gigantesco ingorgo di traffico in cui milioni di lombardi trascorrono molte ore delle loro giornate. Infatti, se i tre quarti dei suoli sono stati urbanizzati nell'area metropolitana estesa da Varese ai sobborghi bresciani passando per Milano, colpisce il fatto che i territori che hanno visto la maggiore impennata di consumi di suolo sono quelli della pianura agricola più fertile, la provincia di Lodi in primo luogo, avvantaggiata dalla relativa comodità di collegamento con Milano, ma anche quelli di Brescia, Pavia e Mantova: le terre del riso e del Grana Padano, su cui incombono le minacce di nuove infrastrutture autostradali che non faranno che generare ulteriore spinta edificatoria, aggiungendo danno al danno.

Se i terreni agricoli sono quelli che vengono maggiormente erosi dall'urbanizzazione, a farne le spese sono anche le aree naturali e i boschi, specie in pianura. Infatti, se complessivamente le superficie boschive lombarde sono cresciute negli ultimi anni (soprattutto nell'Appennino Pavese a causa dell'abbandono e dello spopolamento del territorio), ancora oggi i boschi di pianura vengono distrutti per far posto a strade e capannoni, in particolare nel triangolo Varese (provincia che ha perso in sette anni oltre 800 ettari di bosco) - Como - Milano: si distruggono i boschi proprio dove ce ne sarebbe il maggior bisogno.

14 Febbraio 2009

# Pendolari, aumentano i disagi

Il nuovo orario invernale di Trenitalia rende ancor più evidenti le deficienze strutturali del trasporto ferroviario locale e la mancanza di una concreta risposta alle esigenze dei pendolari lombardi.

Le carenze del servizio ferroviario dipendono, in larga parte, dagli insufficienti stanziamenti elargiti da Stato e Regione che hanno portato alla difficile situazione odierna e all'intasamento della rete stradale, anch'essa da tempo inadeguata.

Chi sceglie o deve utilizzare questa tipologia di trasporto merita senz'ombra di dubbio maggiori garanzie, vista l'utilità e il minor impatto ambientale prodotto dall'utilizzo del treno. I disservizi dell'ultimo periodo: ritardi scandalosi, treni soppressi, convogli con carrozze dimezzate, sono la dimostrazione di un continuo peggioramento del servizio e della mancanza di strumenti di controllo e di investimenti che tutelino i viaggiatori della Lombardia.

Il passaggio più importante nella gestione del traffico ferroviario si è rilevato denso di problemi, per le responsabilità di Trenitalia e della Regione che hanno voluto sottoscrivere il 14 dicembre il documento congiunto, nonostante i dubbi generati da una proposta elaborata in poche settimane.

I primi giorni dopo la firma del documento hanno visto il moltiplicarsi dei disagi con allarmanti dati sul rispetto della puntualità e sulla qualità del servizio, derivante dalla diminuzione delle corse e dei convogli.

L'Assessore Cattaneo ha ammesso in aula che la situazione è insostenibile e che i disagi per i pendolari sono tutt'altro che occasionali.

I problemi di Trenitalia sono noti già da tempo:

- Ritardo nella modernizzazione del parco convogli
- Carenza strutturale di puntualità
- Scarsa qualità del servizio
- Carente manutenzione e limitata pulizia dei treni

La situazione non è delle migliori, ma una risposta per i pendolari è d'obbligo e potrebbe essere nel riconoscimento, per i fruitori del servizio ferroviario, di un bonus consistente in un mese di viaggio gratuito in relazione ai ritardi non compensati accumulati nel corso del 2008.

In un contesto di risanamento delle ferrovie, rientra la necessità di rimodulare il materiale rotabile in funzione della domanda dei viaggiatori: aumento dei convogli, sostituzione di quelli vecchi e dei locomotori obsoleti, incremento del personale addetto e revisione del sistema di manutenzione dei treni in vista di una qualità di trasporto effettiva.

Le parti interessate devono essere maggiormente coinvolte ripristinando con gli Enti Locali e Trenitalia, tavoli costituiti per linee omogenee o per quadranti, per meglio definire gli orari dei treni.

Il risultato da ottenere è la modernizzazione complessiva del sistema ferroviario della regione, ormai da tempo superato e non adeguatamente rinnovato, oltre alla sottoscrizione di un Contratto di servizio in cui siano visibili e chiaramente perseguiti, gli obiettivi di crescita qualitativa del trasporto pubblico.

Uno strumento ulteriore per il miglioramento del servizio, e per ottenere una regolamentazione chiara, sarebbe l'introduzione di sistemi di controllo e di rimborso per gli standard deficitari che si attuino automaticamente al mancato raggiungimento di soglie qualitative minime. Queste forme di controllo rientrerebbero in un'ottica di verifica concreta del servizio, per ottenere un tangibile riscontro da parte degli amministratori (e a cui dovrebbe corrispondere un più facile accesso ai dati per i fruitori del servizio).

La situazione delle Ferrovie Nord Milano sembra accettabile ma da alcuni mesi il ritardo dei convogli, il più delle volte di pochi minuti, è ormai cronico comportando ritardi nell'arrivo sul posto di lavoro e, nel peggiore dei casi, la perdita della coincidenza del treno successivo per cui non è assegnato alcun risarcimento. L'elargizione di bonus per gli abbonamenti mensili al superamento della soglia del 4,15% dell'indice di affidabilità, individuato in collaborazione con la Regione Lombardia e le associazioni dei consumatori, attenua in qualche modo i disagi.

Non sempre comprensibili sono i consistenti ritardi dovuti a precipitazioni nevose anche di lieve entità, forse per questioni di slittamento sui binari, cui sembrano essere colpiti soprattutto i treni più nuovi (TAF - Treni ad Alta Frequenzazione).

Un miglioramento importante dovrebbe riguardare il potenziamento del numero di convogli e di corse nelle ore di punta, in cui i treni sono particolarmente affollati e molte persone restano in piedi per tutta la durata del viaggio.

Un probabile miglioramento della viabilità ferroviaria deriverà dal potenziamento della linea Gallarate-Rho con un terzo binario di affiancamento ai due esistenti. Nel progetto rientra la realizzazione di una nuova fermata di interscambio dei passeggeri tra la rete RFI e quella delle FNM oltre all'adeguamento degli impianti tecnologici, delle opere d'arte e la realizzazione, dove non presenti, di nuovi sottopassi.

Le nuove infrastrutture hanno l'obiettivo di potenziare l'itinerario propedeutico al raggiungimento dell'aeroporto di Malpensa.