

Da



A: Egregio Sig. **Ministro alle Infrastrutture e Trasporti GRAZIANO DELRIO**

Egregio Ministro,

Le scrive il coordinamento ambientalista **INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE**, che si è costituito nel novembre del 2007 e da allora si occupa in modo critico dell'infrastruttura Autostrada Pedemontana Lombarda e ha contribuito a mettere in evidenza i limiti, i presupposti errati e l'impatto per il territorio e l'ambiente del progetto.

Siamo un coordinamento di associazioni e di cittadini attenti alle tematiche ambientali e alla trasformazione delle politiche infrastrutturali da attuarsi nei prossimi anni e Le scriviamo perché abbiamo apprezzato l'intenzione da Lei manifestata sin dall'inizio del Suo Ministero di rendere maggiormente accessibili i dati relativi allo stato economico-finanziario delle cosiddette Grandi Opere e, al contempo, la disponibilità a ricevere i territori in ascolto delle problematiche da essi rilevate. Ci riferiamo in particolare alla vicenda Pedemontana che L'ha condotta a Monza lo scorso 11 aprile nella sede della Provincia.

Nella propria attività, Insieme in Rete ha sempre cercato di interloquire con tutti i soggetti Istituzionali e gli Enti preposti alla realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda evidenziandone i problemi ingenerati per il territorio, le criticità e le contraddizioni progettuali.

I Sindaci di Monza e Brianza Le hanno riferito di criticità importanti che crediamo fondamentale vengano da Lei prese in considerazione. Qui di seguito intendiamo ampliare il quadro della situazione critica del territorio proprio a partire dalla delicata situazione delle città (Barlassina, Seveso, Meda, Cesano Maderno, Desio e Bovisio Masciago) che nel 1976 subirono il pesante danno dell'incidente ICMESA con la fuoriuscita di rilevanti quantità di diossina TCDD, la cui tossicità – come Lei sa – è tuttora attiva.

**Le chiediamo che queste criticità vengano messe sul piatto della bilancia – tra le altre – per arrivare alla auspicata decisione di accantonare definitivamente il progetto dell'autostrada, rinunciando al suo completamento e convogliando le risorse residue per realizzare là dove l'autostrada è in esercizio (tratta A, tratta B1 e tangenziali di Como e Varese) le previste COMPENSAZIONI AMBIENTALI, utili per cercare di mitigare almeno parzialmente le gravi conseguenze (tra queste valgano quale "esempio" il bosco secolare della Moronera distrutto, il bosco della Battù dimezzato, le aree verdi ed agricole azzerate) che l'apertura di queste tratte autostradali hanno prodotto sul territorio, così come le MITIGAZIONI AMBIENTALI dove non realizzate.**

Si rende altresì necessario un confronto sulla pianificazione viabilistica territoriale che dopo aver abbandonato il progetto autostradale valuti quali sono gli assi locali che hanno bisogno di adeguamento per migliorare l'accessibilità e le connessioni tra i territori.

In fede

Gemma Beretta

Portavoce del Coordinamento Insieme in Rete per uno Sviluppo Sostenibile

Seveso – Meda, 30 maggio 2016

## LE CRITICITA' DELL'AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA E I RISCHI PER IL TERRITORIO

### VOLUMI DI TRAFFICO REALI

I recenti dati dell'Ing Debernardi dello studio META dimostrano **l'inutilità dell'autostrada e le sbalate previsioni e analisi su cui si fonda.**

Volumi di traffico:

Tratta A, nel periodo di GRATUITA' i volumi di traffico erano pari a **18.000** veicoli al giorno.

Con l'apertura della B1 si sale su questa tratta a circa **20.500** veicoli al giorno.

Un volume di percorrenze **pari a una PROVINCIALE non certo ad un'autostrada.**

**Un numero lontanissimo dalle previsioni sovrastimate delle 60.000 e più percorrenze dello studio di fattibilità che giustificava la necessità e la redditività di Pedemontana.**

Ma il pieno disastro si avrà con la realizzazione della tratta B2.

### Qui si comprende appieno l'inganno di pedemontana e la sua inutilità.

Nella sua analisi l'ing. Debernardi identifica i 100.000 veicoli sull'attuale superstrada nonché futura tratta B2 dell'autostrada, come un traffico **somma di percorrenze brevi cioè di spostamenti locali.** Non un traffico sostenuto di lunga percorrenza est-ovest da Malpensa a Orio al Serio.

**Si fa dunque un'autostrada per soddisfare un bisogno prevalentemente di spostamento locale ?**

Numeri e considerazioni evidenziano quindi l'inutilità di **UNA NUOVA AUTOSTRADA DI TALE IMPATTO E COSTO nel collegamento est/ovest.**

Con un' esigenza di spostamenti **principalmente territoriali**, un'autostrada pedaggiata sul sedime dell'attuale superstrada, provocherà una "fuga" alla ricerca di percorsi alternativi sulla viabilità comunale.

Il risultato sarà che alcune strade di collegamento intercomunale subiranno incrementi di traffico notevoli con aumenti stimati, sempre nello studio di Debernardi, fino al 110%.

### COMPENSAZIONI AMBIENTALI NON REALIZZATE

Sulle Tratte già in esercizio (A, B1 e tangenziali di Como e Varese) sono rimaste al palo le COMPENSAZIONI AMBIENTALI i cui numeri teorici previsti erano:

100 milioni di euro totali così suddivisi:

35 milioni di euro destinati per i 90 km lunghezza della Greenway (65 ha)

65 milioni di euro per le opere a verde per 309 ettari totali interessati dalle compensazioni ambientali.

Solo una Compensazione Ambientale, comunque ridotta rispetto all'elaborato originale, è in fase di Progetto Esecutivo a Cassano Magnago.

La GREENWAY corre un rischio concreto: se non si individua un soggetto disponibile alla sua presa in carico (gestione e manutenzione), APL non procederebbe con la sua realizzazione (argomento trattato in Collegio di Vigilanza).

Al momento attuale, **NESSUN TRATTO** della Greenway è stato realizzato ed è in ogni caso rimandata al completamento di tutte le tratte autostradali.

### IL RISCHIO DIOSSINA SULLA TRATTA B2 e INIZIO TRATTA C

L'Autostrada Pedemontana è stata progettata con la sovrapposizione sull'attuale sedime della SS35 nei Comuni di Barlassina, Meda, Seveso, Cesano Maderno, Desio e Bovisio Masciago.

Si tratta dei Comuni che nel 1976 subirono il danno da diossina TCDD (**2,3,7,8-tetraclorodibenzo-p-diossina**) conseguente alla fuoriuscita del potente tossico dall'ICMESA, con le conseguenze a Lei e a tutti ben note.

Il sedime della progettata autostrada attraverserà proprio le zone A, B, R, così definite per i livelli di contaminazione da TCDD e dove nel terreno, c'è ancora la presenza di questa sostanza tossica.

Le Analisi chimiche, validate da ARPA, eseguite dalla soc. Autostrada Pedemontana lombarda (APL) nel 2008 nei punti dove il tracciato della Pedemontana interseca le zone A-B-R del disastro ICMESA del 1976 hanno infatti evidenziato:

**52 superamenti dei limiti di legge (CSC) di cui 10 superamenti del limite industriale per la diossina TCDD** esattamente sul tracciato dell'autostrada Pedemontana e delle previste viabilità di accesso e connessione.

Esiste dunque un RISCHIO DIOSSINA nella TRATTA B2 e inizio TRATTA C della Pedemontana nei Comuni di Barlassina, Meda, Seveso, Cesano Maderno, Bovisio Masciago e Desio.

Il rischio è dovuto alla movimentazione di terra contaminata per costruire l'autostrada.

Questa movimentazione riporterebbe in superficie la TCDD con volumi di terreno da movimentare considerevoli

poiché si ipotizzano:

**4 MILIONI DI MCUBI DI TERRENI MOVIMENTATI di cui ALMENO 600.000 MC DOVRANNO FINIRE IN DISCARICA, CIOE' CIRCA 1.000.000 DI TONNELLATE PARI A CIRCA 40 MILIONI DI EURO PER IL SOLO SMALTIMENTO.**

Buona parte di questo è terreno CONTAMINATO

Nonostante fosse nota la presenza di diossina nelle tratte B2 e C di Pedemontana, venne redatto nel 2009 un progetto definitivo che ignorava la problematica e APL escludeva che si dovesse effettuare un piano di caratterizzazione.

Si intendeva operare solo sui **10 "hot spots"**.

Nel 2012 veniva preannunciata la stesura del progetto esecutivo della tratta B2.

**Dopo che nel 2012 Insieme in Rete** ed alcune amministrazioni comunali (in particolare **Seveso e Desio**), inoltravano una DIFFIDA LEGALE ad APL ingiungendo d'astenersi dal redigere il progetto in assenza di un Piano di Caratterizzazione del suolo, dopo le pressioni mediatiche promosse da cittadini e altri gruppi di ispirazione ambientalista e le molteplici interrogazioni di consiglieri provinciali e regionali, nel Settembre 2013 il Consiglio Regionale della Lombardia ha approvato all'unanimità la Mozione n° 72 che richiede di effettuare la Caratterizzazione.

Nel Settembre 2014 APL ha quindi rivisto la propria posizione e ha informato della stesura di un piano che poi è stato discusso e modificato in sede di Conferenza dei Servizi il 9 Aprile 2015 (con ARPA e Provincia di Monza che prescrivevano nuovi metodi di indagine e modifiche, e i Comuni - escluso Meda - che richiedevano ulteriori integrazioni).

Il 29 Luglio 2015 il Piano con le modifiche richieste è stato approvato in Regione Lombardia e il 3-5-016 sono stati avviati i primi sondaggi nei Comuni da Barlassina a Desio.

Esiste dunque, ormai riconosciuto anche dagli Enti preposti, un rischio cui verrebbe sottoposta la popolazione: quello della rimessa in circolo della Diossina TCDD ancora presente nel suolo.

La Caratterizzazione darà le esatte dimensioni di questo rischio.

Riteniamo che questo fattore debba essere attentamente valutato per verificare LA COMPATIBILITA' del passaggio di quest'autostrada rispetto alla fragilità ambientale derivante dal RISCHIO DIOSSINA così come debbano essere valutate e pesate attentamente le modalità d'intervento sulle aree che risulteranno contaminate da TCDD.

La Caratterizzazione è comunque un passaggio da noi fortemente voluto (e in precedenza ignorato dalla soc. Autostrada Pedemontana Lombarda) perchè utile a comprendere e valutare l'inquinamento del suolo e il conseguente livello di connesso alla movimentazione di grossi volumi di questa terra su aree vaste.

Un passaggio i cui risultati dovranno essere tenuti in debita considerazione valutando attentamente le scelte da prendere per evitare di esporre ad ulteriori rischi una popolazione che ha già pagato sulla sua pelle l'inquinamento da TCDD conseguente al disastro ICMESA del 1976.

## VALUTAZIONI

Pedemontana, che già partiva “sbagliata”, non ai piedi dei monti ma zigzagando per la pianura, dopo 30anni partorisce progetti vecchi e inadeguati.

Pedemontana ha dimostrato di non essere ambientalmente sostenibile avendo devastato inutilmente i territori che ha attraversato.

Pedemontana ha dimostrato di non sapere gestire un’opera pubblica faraonica e sta buttando qua e la pezzi di autostrada sul modello Salerno-Reggio Calabria, mancano le mitigazioni, mancano le compensazioni ambientali, mancano le connessioni alla viabilità d’accesso.

Pedemontana non ha risorse finanziarie e non è sostenibile a livello economico.

Tutto questo in un panorama estremamente confuso dove appare completamente persa l’idea di “autostrada europea con ricucitura del territorio” di cui tanto si è parlato nelle varie fasi progettuali e all’inizio dei lavori.

Pensiamo sia giunto il momento di assumere delle decisioni e di fermare l’opera lì dove è arrivata e, con le risorse residue, risanare i danni ambientali prodotti e indennizzare il territorio anche con le opere di compensazione.

Il quesito si pone opportunamente proprio ora che l’ingresso di Pedemontana nel territorio “diossinato” implica una prima fase di indagini – la caratterizzazione – sul quantitativo di diossina ancora presente nell’area, già rilevato nelle precedenti analisi del 2008.

Ben vengano queste indagini per fare aprire gli occhi su un rischio ambientale finora sottovalutato, quello della movimentazione di terra contaminata che può rimettere in circolo la diossina TCDD penetrata nel terreno e lì sepolta.

Se si decidesse di procedere con l’autostrada, sarebbe necessario affrontare un’opera di bonifica molto dispendiosa e impattante sul territorio: un’opera di bonifica che, diversamente da quanto accaduto per il Bosco delle Querce di Seveso e Meda – che ricordiamo è forse l’unica bonifica ambientale di area vasta completata in Italia - non servirà a restituire al territorio danneggiato un ambiente qualificato e vivibile ma farà aumentarne il danno solo per permettere il completamento di un inutile tratto autostradale.

A 40 anni dall’incidente ICMESA, il monito del passato torna a dare la sveglia al tempo presente: investire la rotta di una ormai desueta idea di sviluppo è l’unica via praticabile per il bene delle future generazioni.

## APRIRE UN CONFRONTO PER UNA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Sulla base di quanto sopra esposto, riteniamo si debba rinunciare al completamento dell’autostrada, stralciandola dall’elenco delle Opere Strategiche e si debbano prioritariamente realizzare, trovandone le risorse economiche necessarie, le Compensazioni Ambientali sulle tratte già in esercizio.

Contemporaneamente si apra un tavolo di pianificazione che valuti ed identifichi quali siano le direttrici di traffico locale intercomunale che necessitano di potenziamento.

Si rendano disponibili risorse per il potenziamento del trasporto pubblico.

Si attuino investimenti per potenziare le reti ferroviarie della Brianza e si attivi quanto prima il tavolo di verifica sull’applicazione del protocollo del ferro.

### Note:

*Per dare una veloce panoramica dell’attività svolta si evidenziano alcuni aspetti su cui, nel tempo, Insieme in Rete è intervenuta sulla Pedemontana con incontri pubblici e interlocuzione con le istituzioni e segnalazioni al CIPE, azioni che hanno portato:*

- *Ad alcune PRESCRIZIONI del CIPE vincolanti*
- *Una modifica progettuale con l’eliminazione d’una strada d’arrocamento*
- *La modifica nell’aprile 2012 del progetto con conseguente parziale salvaguardia del Bosco delle Querce di Seveso e Meda (ex zona A del disastro ICMESA del 1976) che nel progetto autostradale definitivo del 2009 sarebbe stato quasi completamente cancellato nella porzione del Comune di Meda,*
- *2 DIFFIDE ad APL rispetto alle mancate ottemperanze alle prescrizioni CIPE*
- *All’approvazione della Mozione 72 in Regione Lombardia per il PIANO DI CARATTERIZZAZIONE dei livelli di contaminazione da TCDD sulla tratta B2 e parte della C PRIMA del Progetto Esecutivo*
- *Alla successiva attuazione del Piano di Caratterizzazione delle aree contaminate dalla diossina TCDD dell’ICMESA, attualmente in corso, evitando così che il progetto esecutivo della Tratta B2 venisse comunque realizzato in assenza di un’adeguata conoscenza del livello d’inquinamento del suolo e quindi del conseguente rischio salute per i territori già coinvolti dalla fuoriuscita di TCDD dall’ICMESA nel 1976.*
- *Ad iniziative locali con un’informazione COSTANTE sull’inutilità, sull’invasività e i rischi collegati alla realizzazione della Pedemontana*