

**MECCANISMO PER IL TRATTAMENTO
DELLE DENUNCE**

SG/E/2021/24

**PEDEMONTANA LOMBARDA
AUTOSTRADA A PEDAGGIO PPP
(ITALIA)**

RAPPORTO DI VALUTAZIONE INIZIALE

4 marzo 2022



SG/E/2021/24 Rapporto di valutazione iniziale

Denuncia riservata

No¹

Distribuzione esterna

Denunciante

Distribuzione interna

Comitato direttivo
Segretaria generale
Ispettore generale
Servizi competenti della BEI

Disclaimer

Il presente rapporto si basa sulle informazioni a disposizione del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI al 15 febbraio 2022 ed è pubblicato anche in italiano. In caso di divergenza tra le versioni linguistiche, fa fede quella inglese.

¹ In base ai paragrafi 4.6.2 e 4.6.4 della Politica del Meccanismo per il trattamento delle denunce del 2018, in nome della trasparenza, salvo espressa indicazione dell'autore, le denunce non sono trattate in via riservata.

Il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI

Il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI (EIB-CM) è uno strumento per la risoluzione delle controversie a disposizione del pubblico per i casi in cui la Banca europea per gli investimenti (BEI) abbia eventualmente tenuto una condotta percepita come errata, ad esempio ponendo in essere un atto di cattiva amministrazione. Non si tratta tuttavia di un meccanismo di applicazione della legge e quindi il suo giudizio non può sostituirsi a quello delle competenti autorità giurisdizionali.

Per cattiva amministrazione si intende un comportamento inadeguato o un'omissione da parte di un'amministrazione. Essa si verifica quando la BEI non agisce in conformità a norme o principi per essa vincolanti, ivi inclusi le politiche, gli standard e le procedure della Banca. Il concetto di cattiva amministrazione comprende il mancato rispetto, da parte della BEI, del diritto applicabile o dei principi di buona amministrazione. Un caso di cattiva amministrazione può configurarsi in relazione a decisioni, azioni od omissioni del Gruppo BEI, e può quindi riguardare anche l'impatto socio-ambientale di progetti ed operazioni della Banca.

Uno dei principali obiettivi del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI è quello di garantire il diritto ad essere ascoltati e a presentare denunce. Per maggiori informazioni sul Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI visitare il sito: <https://www.eib.org/en/about/accountability/complaints/index.htm>.

Il Rapporto di valutazione iniziale

Gli obiettivi generali della valutazione iniziale² sono i seguenti:

- chiarire le preoccupazioni espresse dal denunciante in modo da comprendere meglio la posizione di quest'ultimo oltre che le opinioni di altre parti interessate al progetto (promotore, autorità nazionali, ecc.);
- testare la fondatezza delle preoccupazioni espresse;
- valutare le possibilità e le modalità di risoluzione dei problemi oggetto della denuncia da parte dei soggetti coinvolti nel progetto (ad esempio lo stesso denunciante, i servizi del Gruppo BEI competenti e il promotore);
- stabilire l'eventuale necessità e/o possibilità per EIB-CM di approfondire il lavoro (indagine, verifica di conformità o mediazione tra le parti) per confutare le contestazioni o comunque risolvere le questioni sollevate dal denunciante.

² In base all'articolo 2.2.1 delle [Procedure del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI](#).

INDICE

Indice.....	iii
Glossario	iv
Sintesi.....	1
1 Contesto.....	2
1.1 Il progetto	2
1.2 La denuncia in sintesi.....	3
2 Lavori svolti	4
3 Prossime tappe	6

GLOSSARIO

OSC	Organizzazioni della società civile
VIA	Valutazione dell'impatto ambientale
BEI	Banca europea per gli investimenti
EIB-CM	Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI
ESPS	Dichiarazione dei principi e delle norme adottati dalla BEI in materia sociale e ambientale
EUR	Euro
PPP	Partenariato pubblico-privato
Promotore	Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.
SNT	Sintesi non tecnica
Diossina TCDD	2,3,7,8-tetraclorodibenzo-p-diossina
TEN-T	Rete transeuropea dei trasporti

SINTESI

Il presente rapporto riguarda una denuncia relativa al progetto "Pedemontana Lombarda Toll Motorway PPP" approvato nel luglio 2021 e da realizzare in Italia con il finanziamento della Banca europea per gli investimenti (BEI).

Nel novembre 2021 il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI (EIB-CM) ha ricevuto una lettera firmata da diverse organizzazioni della società civile (OSC) e ha quindi registrato una denuncia in relazione al progetto. Quest'ultimo riguarda la progettazione, la costruzione, la gestione e la manutenzione delle tratte B2 e C dell'autostrada a pedaggio "Pedemontana Lombarda", incluse le opere viabilistiche complementari, che attraversano le province di Milano, Monza-Brianza e Bergamo nella Regione Lombardia.

Il promotore del progetto è Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL).

I servizi della BEI hanno realizzato l'istruttoria del progetto nel 2020 a seguito di una pre-istruttoria condotta nel 2016. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di amministrazione della BEI nel luglio 2021 e il contratto di finanziamento è stato firmato nell'agosto dello stesso anno.

Stante l'ammissibilità della denuncia, EIB-CM ha effettuato la propria valutazione iniziale individuando le contestazioni di seguito esposte.

Contestazione	Descrizione
1. Mancata mitigazione del notevole impatto ambientale del progetto	<ul style="list-style-type: none">• Il rischio di rilascio della tossina TCDD non trova adeguata attenuazione nell'ambito del Piano operativo di bonifica, ad esempio per la scarsa chiarezza in relazione al piano di monitoraggio e alla tutela dei lavoratori.• In fase di valutazione dell'impatto ambientale non sono stati rispettati né la legislazione né i regimi di protezione del paesaggio, della natura e del suolo vigenti a livello nazionale, con conseguente probabilità di un'ulteriore frammentazione degli habitat nonché di danni agli ecosistemi e alla biodiversità.
2. Mancato rispetto da parte della BEI dei propri impegni in relazione all'emergenza climatica	<ul style="list-style-type: none">• La BEI si è impegnata a convogliare i propri finanziamenti verso progetti in grado di affrontare l'emergenza climatica, ma in questo caso l'impegno è disatteso in quanto non si produrrà alcuna riduzione delle emissioni di CO₂.

La contestazione relativa al mancato rispetto degli impegni della BEI in relazione all'emergenza climatica è infondata in quanto la nota di informazione preliminare (PIN) è precedente alla data di entrata in vigore dell'impegno della BEI in materia di azione per il clima e sostenibilità ambientale (1° gennaio 2021).

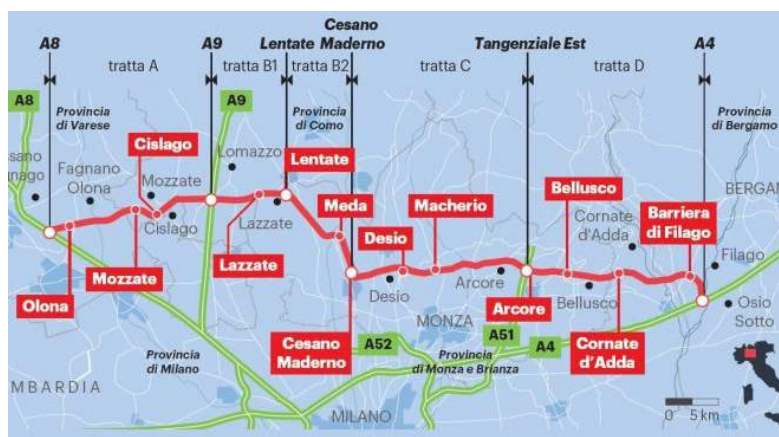
EIB-CM passerà in rassegna le informazioni disponibili e quindi procederà alla verifica di conformità in merito alla prima contestazione di cui sopra in linea con la sezione 2.4 delle Procedure del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

1 CONTESTO

1.1 Il progetto

- 1.1.1 Nel luglio 2021 il Consiglio di amministrazione della BEI ha approvato il finanziamento del progetto "Pedemontana Lombarda Toll Motorway PPP³" relativo all'Italia per un importo massimo di 550 milioni di EUR⁴ (di seguito "il progetto"). Lo sviluppo e la realizzazione, attualmente in corso, sono a cura di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL), società per azioni di diritto italiano⁵ costituita nel 1986 (di seguito "il promotore").
- 1.1.2 Scopo del progetto è contribuire al completamento della più generale Rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Dal 2001 l'opera è stata classificata dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE)⁶ come infrastruttura strategica di interesse nazionale che dovrebbe dirottare il traffico fuori dall'hinterland milanese riducendo così la congestione e aumentando la sicurezza stradale.
- 1.1.3 La A36 fa parte del Programma regionale della mobilità e dei trasporti della Regione Lombardia, approvato dal Consiglio Regionale nel 2016. Nell'ambito del processo di approvazione il Programma regionale della mobilità e dei trasporti è stato oggetto di una valutazione ambientale strategica⁷.
- 1.1.4 L'opera, realizzata nell'ambito di un PPP, comporta la progettazione, la costruzione, la gestione e la manutenzione delle tratte B2 e C dell'autostrada a pedaggio "Pedemontana Lombarda", incluse le opere viabilistiche complementari, che attraversano le province di Milano, Monza-Brianza e Bergamo nella Regione Lombardia.
- 1.1.5 Il progetto rientra nel più generale piano di realizzazione della tangenziale nord A36 di Milano che prevede due fasi (cfr. figura 1): la parte oggetto della fase 1 è stata aperta al traffico nel 2015 (tratte A e B1)⁸; la fase 2 inizia con il progetto in esame (tratte B2 e C) e sarà completata con la tratta finale (D)⁹. Il progetto, che riguarda un totale di 26,2 km di autostrada a pedaggio, prevede anche l'ammodernamento dell'attuale superstrada SS35 su una distanza di 9,6 km (tratta B2) e la costruzione ex novo di 16,6 km di autostrada (tratta C). Il progetto comprende otto interscambi e circa 9,5 km di strade di collegamento. Circa il 40% del tracciato sarà costituito da gallerie artificiali in parte da costruire ex novo.

Figura 1: le tratte della Pedemontana¹⁰



³ PPP (partenariato pubblico-privato).

⁴ La descrizione del progetto pubblicata sul sito web della BEI è disponibile [qui](#).

⁵ Ulteriori informazioni sono disponibili al seguente link: [Home - Autostrada Pedemontana Lombarda](#).

⁶ Attualmente denominato Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile – CIPESS.

⁷ Valutazione effettuata ai sensi del decreto 152/2006 recante attuazione della direttiva 2001/42/CE (direttiva VAS).

⁸ Si tratta delle tangenziali di Como (A59) e Varese (A60) nonché di 21 km della tangenziale A36 di Milano.

⁹ La tratta D comprende 16,6 km della A36 e alcune strade nazionali (14 km); la sua realizzazione è prevista tra il 2025 e il 2030.

¹⁰ La figura è tratta dall'articolo de "Il giorno" pubblicato dal quotidiano sul proprio sito e accessibile [qui](#).

- 1.1.6 Il progetto inizia al termine dell'attuale A36 nei pressi di Lentate per il relativo collegamento alla A51, tangenziale est, a nord di Vimercate. La tratta B2 è a doppia corsia in entrambi i sensi di marcia tra Lentate e Meda, mentre da Meda a Cesano Maderno le corsie sono due in un senso e tre nell'altro. La tratta C, invece, è una nuova autostrada con due corsie in un senso e tre nell'altro che va da Cesano Maderno a Vimercate. L'ubicazione principale del progetto è nella provincia di Monza-Brianza.
- 1.1.7 La realizzazione è prevista per il periodo 2021-2025. La BEI ha firmato il contratto di finanziamento con il prestatore nell'agosto 2021.

1.2 La denuncia in sintesi

- 1.2.1 In data 15 novembre 2021 il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI (di seguito: EIB-CM) ha ricevuto una denuncia relativa al progetto. La denuncia è stata presentata da sedici (16) organizzazioni tra non lucrative di utilità sociale e di volontariato¹¹ della provincia di Monza e della Brianza.
- 1.2.2 Le contestazioni di cui alla denuncia sono sintetizzate di seguito.
- Analogamente alla tratta A dell'autostrada già realizzata, le previste tratte B2 e C sarebbero ubicate nella provincia che già presenta l'indice di copertura del suolo più elevato d'Italia e che quindi subirebbe un ulteriore "consumo" in questo senso.
 - Non si è prestata sufficiente attenzione al rischio derivante dalla presenza della diossina TCDD¹² nel suolo interessato dal progetto a seguito del disastro di Seveso avvenuto nel 1976 (incidente Industrie Chimiche Meda Società Azionaria)¹³. Il Piano operativo di bonifica, emanato dal promotore e approvato dalla Regione Lombardia nel 2019, manca di "solide garanzie di sicurezza" nell'affrontare la questione.
 - La valutazione ambientale effettuata sul progetto è incompleta.
 - Poiché nell'ambito della Scheda dei dati ambientali e sociali (Environmental and Social Data Sheet) sono stati presi in considerazione soltanto i Siti di interesse comunitario (SIC), diverse aree verdi e boschive protette nell'ambito di altrettanti parchi sono state trascurate. I denunciati hanno elencato nel dettaglio i territori potenzialmente interessati dalle ripercussioni negative del progetto in termini paesaggistico-naturali dimostrando, ad esempio, l'impatto previsionale sulle aree soggette a vincoli legislativi comunali, sui piani di ampliamento dei regimi di protezione delle zone interessate o sulla continuità della Rete ecologica regionale, che consente un collegamento eco relazionale tra le diverse aree protette e i Siti Natura 2000. Ad esempio, il progetto inciderà negativamente sul Parco Regionale Valle Lambro a causa dell'attraversamento dell'omonimo fiume e delle opere connesse alla viabilità locale. La distruzione delle aree in questione, direttamente attraversate dall'opera o in prossimità della stessa, rappresenterebbe un pericolo per la salvaguardia dell'ambiente, degli ecosistemi, della biodiversità e dei Siti Natura 2000 circostanti.
 - A dispetto delle giustificazioni addotte dalla BEI in relazione al progetto, l'autostrada aumenterebbe il traffico veicolare e l'inquinamento atmosferico. Infatti, poiché nelle zone interessate il traffico è attualmente caratterizzato, per lo più, da spostamenti locali e con percorrenze brevi, i denunciati temono che il pedaggiamento dell'autostrada possa comportare il travaso del movimento di auto sul sistema viario locale, sovraccaricando così le strade intercomunali di collegamento.

¹¹ La denuncia è stata presentata dalle seguenti organizzazioni: Associazione Colli Briantei, Alternativa Verde Desio, Legambiente circolo Gaia Usmate e Velate, Legambiente circolo Laura Conti -Seveso, Legambiente Seregno aps -Seregno, Seveso Futura -Seveso, Coordinamento No Pedemontana, Comitato Ambiente Bovisio Masciago, Casa della Sinistra Seregno, Sinistra e Ambiente Meda, Impulsi Sostenibilità e Solidarietà Meda, ImmaginArcore, Gruppo Acquisti Solidali GAS Vitale Arcore, Passione Civica per Cesano Maderno, Lista Civica Altra Bovisio Masciago e Un Parco per Bernareggio.

¹² La diossina TCDD (2,3,7,8-tetraclorodibenzo-p-diossina) è stata la principale sostanza rilasciata durante il disastro di Seveso, un incidente avvenuto in un impianto industriale che ha avuto conseguenze negative per la salute e l'ambiente delle aree circostanti.

¹³ https://it.wikipedia.org/wiki/Disastro_di_Seveso.

- Nella denuncia si afferma che l'autostrada non può essere definita "parzialmente green" né tantomeno rientrare nel campo della "finanza verde" riservata ad interventi ecologicamente e ambientalmente sostenibili, come invece sembra asserire il promotore.
- 1.2.3 Nel corso di un incontro con i denuncianti¹⁴, questi ultimi hanno sottolineato che il progetto è contrario all'impegno della BEI di destinare i propri finanziamenti a progetti volti ad affrontare l'emergenza climatica e che la riduzione delle emissioni di CO₂ stimata non può essere considerata realistica. La nuova autostrada a pedaggio sulla tratta Milano-Meda (attualmente gratuita) non catalizzerebbe il traffico a breve percorrenza ma piuttosto lo dirotterebbe verso le strade locali e intercomunali, aggravando così i problemi di viabilità.
- 1.2.4 I denuncianti sostengono che il progetto non sia conforme alle politiche e agli standard della BEI; chiedono pertanto alla Banca di rivedere la propria "decisione di finanziabilità del progetto".

2 LAVORI SVOLTI

- 2.1.1 In base alla Politica del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI¹⁵ e alle Procedure del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI¹⁶, la Divisione EIB-CM è tenuta ad effettuare una valutazione iniziale della denuncia¹⁷. L'obiettivo della valutazione iniziale è chiarire le preoccupazioni espresse dal denunciante, comprendere la posizione di quest'ultimo e testare la fondatezza delle preoccupazioni stesse nonché stabilire l'eventuale necessità e/o possibilità per EIB-CM di approfondire il lavoro per confutare le contestazioni o comunque risolvere le questioni sollevate dal denunciante¹⁸. Tra le varie soluzioni per approfondire il lavoro figurano le verifiche di conformità o le procedure di risoluzione collaborativa, ad esempio la mediazione. Il presente rapporto contiene l'esito della valutazione iniziale da parte della Divisione EIB-CM.
- 2.1.2 Così come previsto dalle summenzionate Procedure¹⁹, in sede di valutazione iniziale gli esponenti di EIB-CM hanno tenuto una prima riunione con i servizi della BEI in data 15 dicembre 2021. A seguito della riunione i servizi hanno condiviso informazioni e ulteriori documenti. EIB-CM ha inoltre esaminato la documentazione di progetto, comprese la Scheda dei dati ambientali e sociali (Environmental and Social Data Sheet)²⁰, contenente la sintesi dell'istruttoria della BEI per quanto riguarda gli aspetti ambientali e sociali per l'appunto, e le informazioni sul progetto pubblicamente disponibili sul sito internet della Banca²¹.
- 2.1.3 Le procedure del Meccanismo per il trattamento delle denunce della BEI²² elencano le operazioni fondamentali da effettuare nel corso della valutazione iniziale, in particolare:
- appurare in che misura i servizi competenti della BEI abbiano i) verificato la conformità al quadro normativo applicabile, anche con riferimento agli standard della BEI, e ii) abbiano effettuato gli opportuni controlli sull'attuazione del progetto;
 - valutare gli eventuali indizi di inadeguatezza del livello di tutela e garanzia offerto dagli standard della BEI;
 - individuare gli eventuali seri indizi di non conformità al quadro normativo applicabile.

¹⁴ Cfr. paragrafo 2.1.7.

¹⁵ Disponibile al seguente link: [POLITICA DEL MECCANISMO PER IL TRATTAMENTO DELLE DENUNCE DEL GRUPPO BEI](#). § 4.2.1.

¹⁶ Disponibile al seguente link: [PROCEDURE DEL MECCANISMO PER IL TRATTAMENTO DELLE DENUNCE DEL GRUPPO BEI](#). § 2.1.3.

¹⁷ N.B.: la presente denuncia riguarda l'impatto ambientale di un progetto finanziato dalla BEI. Come indicato al § 2.1.2 delle Procedure, le denunce relative all'impatto ambientale di progetti finanziati fanno di norma riferimento a problematiche complesse. Di conseguenza, anche alla luce della sensibilità delle relazioni che coinvolgono promotori, autorità nazionali, organizzazioni della società civile e persone che risentono del progetto, gli iter specifici applicabili ai suddetti tipi di denuncia meritano particolare attenzione. Così come previsto dal § 2.1.2 delle Procedure, per i tipi di denuncia in questione l'iter normale è formalmente articolato in due fasi: la prima è quella della valutazione iniziale, cui segue una verifica di conformità oppure una procedura di risoluzione collaborativa.

¹⁸ § 2.2.1 delle Procedure del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

¹⁹ § 2.2.2 delle Procedure del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

²⁰ La Scheda dei dati ambientali e sociali (Environmental and Social Data Sheet) è disponibile [qui](#).

²¹ La versione online della scheda riassuntiva del progetto BEI (EIB project summary sheet) è consultabile [qui](#).

²² § 2.2.4 delle Procedure del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

- 2.1.4 Il progetto deve essere conforme agli standard della BEI applicabili. Tra questi figurano quelli legati a (elenco non esaustivo):
- la pertinente normativa ambientale nazionale e dell'UE, ad esempio le direttive VIA²³ e Habitat²⁴;
 - la Dichiarazione dei principi e delle norme adottati dalla BEI in materia sociale e ambientale (ESPS, 2009)²⁵, il Manuale delle pratiche sociali e ambientali (Environmental and Social Handbook, volume II, 2013)²⁶ e le Norme ambientali e sociali (Environmental and Social Standards 2018)²⁷, in particolare
 - Norma 1 – Valutazione e gestione degli impatti e dei rischi ambientali e sociali
 - Norma 2 – Prevenzione e riduzione dell'inquinamento
 - Norma 3 – Standard della BEI in materia di biodiversità ed ecosistemi
 - Norma 10 – Coinvolgimento delle parti interessate;
 - le politiche interne della BEI, ad esempio quella relativa al finanziamento nel settore dei trasporti (Transport lending policy 2011)²⁸.
- 2.1.5 EIB-CM ha effettuato un primo riesame dell'istruttoria della BEI. L'istruttoria del progetto da parte dei servizi della BEI è avvenuta nel 2020 a seguito di una pre-istruttoria condotta nel 2016. Dalla documentazione di istruttoria emerge chiaramente la realizzazione di una procedura di VIA conclusasi nel 2009 e completa di consultazioni pubbliche. La VIA è comprovata da tre sintesi non tecniche (SNT): una del marzo 2003 fa riferimento alla documentazione originale della VIA, mentre le due SNT del settembre 2004 riguardano altrettante tratte, ovvero la B1 e la B2 a seguito della suddivisione della tratta B. Il Piano operativo di bonifica (2019) e le successive modifiche sono acquisiti alla documentazione di progetto.
- 2.1.6 Gli impegni della BEI cui fa riferimento la denuncia (cfr. paragrafo 1.2.3) sono stati intesi come quelli assunti in virtù della decisione del Gruppo BEI di allineare le proprie attività di finanziamento agli obiettivi e ai principi dell'Accordo di Parigi entro la fine del 2020²⁹ di cui alla Tabella di marcia della Banca per il clima (Climate Bank Roadmap) del novembre 2020³⁰. La stessa *Roadmap* prevede l'obbligo di soddisfare i requisiti di "conformità all'Accordo di Parigi" per i progetti la cui nota di informazione preliminare (PIN) è approvata dopo il 1° gennaio 2021. A seguito delle verifiche di EIB-CM è rimasto accertato che la nota di informazione preliminare del progetto in questione è stata approvata prima della suddetta data (ossia nel novembre 2020).
- 2.1.7 Durante la fase di valutazione iniziale si è svolta una riunione con i denunciati al fine di chiarire le relative contestazioni³¹. Ai fini del presente rapporto è stata presa in considerazione anche un'ulteriore e-mail trasmessa dai denunciati nel febbraio 2022.
- 2.1.8 A seguito della valutazione iniziale, EIB-CM ha individuato le contestazioni di seguito esposte.

²³ Direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (direttiva VIA, modificata dalla direttiva 2014/52/UE).

²⁴ Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (e successive modifiche).

²⁵ La Dichiarazione dei principi e delle norme adottati dalla BEI in materia sociale e ambientale (ESPS, 2009) è disponibile [qui](#) (in inglese);

²⁶ Il Manuale delle pratiche sociali e ambientali della BEI (EIB Environmental and Social Handbook, volume II, 2013) è disponibile [qui](#) (in inglese).

²⁷ Il documento contenente le Norme ambientali e sociali della BEI (EIB Environmental and Social Standards 2018) è disponibile [qui](#) (in inglese).

²⁸ La Politica di finanziamento della BEI nel settore dei trasporti (Transport Lending Policy 2011) è disponibile [qui](#) (in inglese)

²⁹ Il Gruppo BEI si è impegnato ad allineare ai principi e agli obiettivi dell'Accordo di Parigi tutte le nuove operazioni intraprese a partire dall'inizio del 2021, quindi tutte le nuove operazioni di finanziamento, dirette e intermedie, con decorrenza dal 1° gennaio 2021.

³⁰ Per maggiori informazioni, la *Climate Bank Roadmap 2021-2025* emanata dal Gruppo BEI nel 2020 è consultabile [qui](#).

³¹ La riunione si è tenuta in data 2 febbraio 2022.

Tabella 1 – Contestazioni individuate nella denuncia

Contestazione	Descrizione
1. Mancata mitigazione del notevole impatto ambientale del progetto	<ul style="list-style-type: none"> • Il rischio di rilascio della tossina TCDD non trova adeguata attenuazione nell'ambito del Piano operativo di bonifica, ad esempio per la scarsa chiarezza in relazione al piano di monitoraggio e alla tutela dei lavoratori. • In fase di valutazione dell'impatto ambientale non sono stati rispettati né la legislazione né i regimi di protezione del paesaggio, della natura e del suolo vigenti a livello nazionale, con conseguente probabilità di un'ulteriore frammentazione degli habitat nonché di danni agli ecosistemi e alla biodiversità.
2. Mancato rispetto da parte della BEI dei propri impegni in materia di ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • La BEI si è impegnata a convogliare i propri finanziamenti verso progetti in grado di affrontare l'emergenza climatica, ma in questo caso l'impegno è disatteso in quanto non si produrrà alcuna riduzione delle emissioni di CO₂.

3 PROSSIME TAPPE

- 3.1.1 Per quanto riguarda la contestazione n. 2 (cfr. tabella 1) di cui al paragrafo 2.1.6, il progetto è entrato a far parte del portafoglio della Banca prima dell'entrata in vigore dell'impegno della BEI a favore dell'azione per il clima. La contestazione è pertanto infondata.
- 3.1.2 In sede di verifica di conformità sarà valutata la contestazione n.1 in un'ottica di potenziale cattiva amministrazione da parte della Banca, anche per quanto concerne la conformità, per l'appunto, del progetto al quadro normativo applicabile nonché alle politiche, alle procedure e agli standard del Gruppo BEI (cfr. sezione 2).
- 3.1.3 L'esito della verifica di conformità sarà comunicato ai denuncianti nel contesto del Rapporto conclusivo elaborato da EIB-CM.

Capodivisione
Meccanismo per il trattamento delle
denunce

Capo Unità
Denunce e Ammissibilità