

LA FINTA NARRAZIONE DELLA PEDEMONTANA RACCONTATA COME "AUTOSTRADA VERDE" REALIZZATA CON UNA "FINANZA SOSTENIBILE"

Sui media continua la finzione di una narrazione comunicativa della soc. Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) per cercare di far passare il messaggio che l'infrastruttura è "green", è indispensabile ed è conveniente e utile per il territorio che attraverserà. **Cemento e asfalto diventano elementi di pura e idilliaca poesia.**

Evidentemente preoccupati dalle contrarietà raccolte durante gli incontri promossi nei Comuni interessati dal tracciato e dall'informazione puntuale dei gruppi ambientalisti che ne ha evidenziato limiti, incongruenze e criticità, i responsabili tecnici di APL, in accordo con chi amministra Regione Lombardia, stanno attuando una campagna mediatica costruita ad hoc per raccogliere consenso attorno al completamento dell'infrastruttura.

Favoleggiano che la Pedemontana sarà "rispettosa dell'ambiente" perchè ha tratti in trincea e non si vede, come se ciò non comportasse invasività e una spaccatura e separazione delle aree libere e boscate.

Evidenziano che con le gallerie artificiali il territorio non verrà compromesso, omettendo che per realizzare il manufatto si distruggerà quel che c'è e che sulla copertura sarà possibile solo la piantumazione di siepi e arbusti e non di alberi di grosso fusto (quelli che c'erano prima) visto la risicata quantità di terreno poi riportato.

Raccontano la bellezza delle tre corsie con grandi svincoli e con adeguata viabilità complementare per consentire maggiori percorrenze e avere velocità alte ma nulla dicono sul conseguente consumo di suolo e sulla distruzione di ecosistemi preziosi in una Brianza massacrata dal cemento e dall'asfalto.

La considerano indispensabile perchè "toglierà traffico dalle arterie locali" anche se sulle tratte A e B1 già in esercizio transitano solo 23.000 veicoli/giorno invece dei 60.000 attesi e non è difficile prevedere che sulle tratte B2 e C e futura D breve, gli alti pedaggi indurranno il traffico di breve e media percorrenza a riversarsi sulla viabilità intercomunale.

Con imbarazzanti affermazioni, la soc APL si è spinta poi a propinare il concetto di valorizzazione monetaria del tempo che si risparmierebbe utilizzando la Pedemontana rispetto ai percorsi attuali.

Un valore del tempo (VOT) che sarebbe a favore dell'utente anche rispetto all'elevato pedaggio.

Insomma un bilancio dei costi sostenuti conveniente per chi sceglierà di percorrere l'autostrada.

É FANTASTICO. Si sono però scordati, per dare completezza al quadro valutativo, che andrebbero considerati anche il valore del disastro ambientale causato e degli ecosistemi distrutti, il valore del costo realizzativo altissimo, il valore del denaro pubblico investito e dei prestiti che la collettività dovrà poi restituire, il valore del traffico indotto sulle strade intercomunali etc etc.etc.

Nel fantastico MONDO RIBALTATO di APL e di Regione Lombardia, la Commedia prosegue ma **L'AMARA REALTÀ** è completamente diversa ed è questa:

COPERTURA ECONOMICA

Progetto esecutivo e realizzazione del completamento assegnato nel 2022 a Webuilt spa.

- Fallimento del "Project Financing" misto pubblico-privato e copertura economica per il completamento quasi esclusivamente pubblica con fondo di garanzia regionale e agevolazioni fiscali statali, denaro da Banca Europea per gli Investimenti - BEI e da Cassa Depositi e Prestiti -CDP.

Un investimento a carico del Pubblico con **prestito da restituire** pari a:

- 678 Mln da **Istituti a partecipazione pubblica**_(Banca Europea Investimenti e Cassa Depositi e Prestiti)
- 963 Mln coperto per il 42 % da BEI + CDP
- 100 Mln da banche private.

MANCATA SOLUZIONE DEI PROBLEMI VIABILISTICI

- **Le tratte A e B1, sono percorse da 23.000 veicoli/giorno invece dei 60.000 previsti per** giustificarne la sostenibilità economica.
- I transiti (80.000/giorno) sulla Milano-Meda, arteria che dovrebbe essere riqualificata in autostrada (**B2**), sono prevalentemente transiti di breve e media distanza e il pedaggiamento **comporterà il travaso di questo movimento veicolare sul sistema viario locale** con incrementi di traffico notevoli e insostenibili. (*studio ing. Debernardi e società Meta del novembre 2015*)

UN'AUTOSTRADA CHE DIVORA IL SUOLO LIBERO E LE AREE AGRICOLE, VERDI E BOScate

Le tratte B2 e C, sono localizzate nella Provincia di Monza e Brianza che ha il primato italiano di Consumo di Suolo pari al 40,72% (dato ISPRA sul 2022). Distruggerebbero superfici verdi e boscate di pregio inserite anche in Parchi. (*ricostruzione tratta dall' "Analisi Paesaggistico Ambientale" del Progetto Definitivo 018/019 elaborato dalla soc. APL.*)

TRATTA B2 (LENTATE SUL SEVESO-BOVISIO MASCIAGO)

- L'autostrada interromperebbe ambiti di Primo Livello della Rete Ecologica Regionale (RER), nel collegamento Groane - Brughiera.
- A Lentate sul Seveso, la connessione **TRCO06 con la SP32 "Novedratese"** occuperebbe *"zone di riqualificazione ambientale a indirizzo naturalistico"* e *"zone di riqualificazione ambientale ad indirizzo agricolo"*, aree boschive del Parco Regionale delle Groane – Brughiera sottoposte a vincoli legislativi a Carimate e Cermenate.
- Tra Lentate sul Seveso e Meda, il tracciato cancellerebbe lembi residuali boschivi con vincolo paesaggistico lungo il torrente Seveso e il torrente Terrò
- A Seveso, opere complementari di accesso all'autostrada, una vasca di laminazione e il cantiere ridurrebbero un'area libera ad est, **utile per l'ampliamento del Parco Naturale Regionale del Bosco delle Querce.**
- Il Bosco delle Querce subirebbe una riduzione della sua superficie per il rifacimento delle rampe dello svincolo di Meda e dall'allargamento del sedime stradale.
- Tra Meda, Seveso e Seregno, la viabilità complementare della tangenzialina, comprometterebbe due unità boschive con vincolo paesaggistico e la possibilità d'inserire un'area medese nel Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) GruBria.

IL RISCHIO DIOSSINA TCDD SULLA B2

- La tratta B2 attraverserebbe aree a Meda, Seveso, Cesano Maderno, Bovisio Masciago ancora inquinate dalla Diossina TCDD del disastro Icmesa del 1976.
- La Caratterizzazione dei suoli, con analisi chimiche nel 2008, 2012 e 2016, ha rilevato una contaminazione residua diffusa nei terreni interessati dai lavori per l'autostrada con **129 superamenti del limite verde residenziale di 10 ng/Kg e 21 i superamenti del limite industriale di 100 ng/kg.**
- C'è un rischio per la popolazione qualora si muovimenti terreno contaminato.
- Il Piano Operativo di Bonifica di APL, approvato da Regione Lombardia nel 2019, (8 lotti soggetti a bonifica con 71.800 t di terre contaminate) appare insufficiente e al risparmio e senza solide garanzie di sicurezza. Gli Ambientalisti locali lo hanno analizzato durante la stesura, suggerendo migliorie, purtroppo non recepite.

TRATTA C (DESIO – VIMERCATE)

- Verrebbe spezzato il Corridoio Primario della Rete Ecologica Regionale (RER), da Cesano Maderno allo svincolo di Desio e un altro Corridoio Primario che va da Lesmo a Vimercate.
- A Bovisio Masciago e a Desio il raccordo tra B2 e C eliminerebbe unità boscate con vincolo paesaggistico, aree agricole e terreni liberi anche con boschi residui facenti parte del Parco Sovracomunale GruBria.
- Da Macherio verso Sovico, la tangenziale TRMI10 occuperebbe spazi di frangia prevalentemente agricoli.
- Nei Comuni di Biassono e Lesmo, passando nel Parco Regionale Valle Lambro si comprometterebbero unità boschive vincolate, interessando anche la fascia di tutela del Lambro. Opere viabilistiche connesse sono pure attestate in fascia di tutela paesaggistica

e dentro il Parco Regionale Valle Lambro.

- Tra Lesmo, Arcore e Campearada verrebbero attraversati e compromessi boschi di pregio, con vincolo paesaggistico, facenti parte del PLIS dei Colli Briantei.
- A Usmate/Velate e Vimercate nel PLIS Parco Agricolo di Nord Est (P.A.N.E.) l'infrastruttura occuperebbe aree dell'alveo del torrente Molgora, con modifica della naturalità.

TRATTA D (VIMERCATE – OSIO SOTTO)

Tratta esclusa dal finanziamento e stralciata dal bando aggiudicato a WeBuild spa.

Regione Lombardia, oltre a cercare finanziatori, ha fatto elaborare il progetto **"Tratta D breve"** (da Vimercate - Usmate con Velate a Omate di Agrate) che, seppur con chilometraggio ridotto rispetto al definitivo della D approvato dal CIPE, **è a elevato impatto e si divorerebbe aree verdi libere attraversando il Parco Agricolo Nord Est (PANE), spezzandone la continuità e minacciandone la biodiversità.**

Secondo gli studi commissionati al PIM, non risolverebbe i problemi di congestionamento viabilistico. Il progetto D breve è in fase di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

I gruppi ambientalisti, i comitati e le liste civiche delle tratte B2, C e D