



Bruxelles, 20 dicembre 2021

Egregia Vicepresidente Vigliotti,

Le scrivo in merito alla decisione della Banca Europea degli Investimenti (BEI) di finanziare il progetto di costruzione delle sezioni B2 e C dell'Autostrada Pedemontana Lombarda (A.P.L.)¹. La questione è oggetto di un reclamo registrato dalla BEI con il riferimento SG/E/2021/24.

La BEI si è impegnata a indirizzare i propri finanziamenti verso progetti volti ad affrontare l'emergenza climatica, limitare il riscaldamento globale a 1,5°C, combattere il degrado ambientale e fermare la perdita di biodiversità.

Eppure, ha recentemente approvato un finanziamento pari a 550 milioni di euro per la costruzione delle sezioni B2 e C dell'Autostrada Pedemontana Lombarda (A.P.L.) situate nella Provincia di Monza e Brianza (MB), ovvero la provincia italiana con il più alto indice di consumo di suolo², pari al 40,6% con punte oltre il 71%.

Su entrambe le tratte B2 e C, la Pedemontana occuperebbe e distruggerebbe aree ad uso agricolo, superfici verdi e boscate, anche di pregio e protette da tutele e vincoli nell'ambito di Parchi locali e regionali. Va poi evidenziato che l'infrastruttura interferisce in più punti con la Rete Ecologica Regionale (RER) e con i corridoi Primari, spezzandone la continuità e andando a compromettere irrimediabilmente l'ambiente, gli ecosistemi e la biodiversità con conseguente incremento delle perdite economiche in termini di riduzione dei servizi ecosistemici (come riduzione della permeabilità dei suoli, perdite di produzione agricola e di materiali, minor contenimento dell'inquinamento e dell'erosione, riduzione dell'assorbimento di CO2 e della capacità di mitigazione dei cambiamenti climatici, perdita di impollinazione, ecc.).

Inoltre, l'autostrada non produce soluzioni reali ai problemi viabilistici per i quali è stata progettata, ormai decenni fa e aumenterebbe l'inquinamento atmosferico in una zona che ha già il triste primato europeo per cattiva qualità dell'aria.

Paradossalmente la viabilità locale rischierebbe un incremento di traffico dovuto al travaso delle percorrenze brevi e medie in cerca di un'alternativa qualora la porzione della ex SS35 (superstrada Milano-Meda) venisse riqualificata in autostrada a pedaggio.

Infine, la tratta B2 attraverserebbe le aree risultate ancora inquinate dalla diossina TCDD sprigionata nel 1976 dalla ICMESA di Meda. La presenza di diossina TCDD è stata rilevata con una campagna ufficiale di caratterizzazione dei suoli con analisi chimiche nel 2008, 2012, 2016 e 2018.

La movimentazione del terreno contaminato per completare l'autostrada, potrebbe dunque comportare un rischio per la popolazione e i lavoratori. Il previsto Piano Operativo di Bonifica,

¹ <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20160045>

² <https://www.isprambiente.gov.it/it/events/presentazione-del-rapporto-consumo-di-suolo-dinamiche-territoriali-e-servizi-ecosistemici-edizione-2021>



collegato alla realizzazione della Pedemontana, elaborato da APL e approvato da Regione Lombardia nel 2019, essendo per alcuni aspetti insufficiente e senza solide garanzie di sicurezza, non azzererebbe il rischio di liberare la diossina ancora imprigionata nel suolo.

Reputa la BEI che il finanziamento sia in linea con i suoi impegni ambientali e con il principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (DNHS)³?

In attesa di un suo gentile riscontro, porgo cordiali saluti.

Eleonora Evi, Membro del Parlamento Europeo

³ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0218\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0218(01)&from=EN)