

Spettabile **European Investment Bank EIB**
98-100, boulevard Konrad Adenauer L-2950 Luxembourg

Att.ne

COMITATO DIRETTIVO

Werner HOYER Presidente, Ambroise FAYOLLE Vicepresidente, Lilyana PAVLOVA Vicepresidente,
Thomas ÖSTROS Vicepresidente, Teresa CZERWIŃSKA Vicepresidente,
Christian KETTEL THOMSEN Vicepresidente, Ricardo MOURINHO FÉLIX Vicepresidente,
Kris PEETERS Vicepresidente, Gelsomina VIGLIOTTI Vicepresidente

COMITATO DI REVISIONE

Audrius LINARTAS Presidente, Pierre KRIER, Nuno GRACIAS FERNANDES,
Christos G.TRIANTOPOULOS , Katja PLUTO, John SUTHERLAND,
Beatrice DEVILLON-COHEN, Vasile IUGA

UFFICIO RECLAMI

UFFICIO STAMPA

Oggetto: Finanziamento di EIB per il completamento della PEDEMONTANA LOMBARDA AUTOSTRADA A PEDAGGIO
Numero del Progetto: 20160045

Gentili

ci rivolgiamo a voi in quanto organismo che ha deciso, approvando la finanziabilità del progetto, di garantire alla società Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) le risorse finanziarie per il completamento dell'infrastruttura autostradale. Abbiamo letto con attenzione il documento pubblico del 22 luglio 2021 denominato "*Environmental and Social Data Sheet*" con cui illustrate sommariamente le motivazioni della vostra scelta e le condizioni che ponete agli Enti preposti per concedere il vostro sostegno.

Siamo Associazioni, Gruppi Ambientalisti, Comitati locali e Liste Civiche della Brianza, Provincia della Lombardia, che da anni sono impegnati per rendere possibile una migliore qualità della vita e di conseguenza ci troviamo a contrastare la scelta di realizzare un'autostrada su questo territorio.

Alcune delle prescrizioni e raccomandazioni prese in considerazione dal CIPE – da voi citate nel documento – sono esito di nostre osservazioni allo stesso CIPE, dopo un lavoro minuzioso e capillare fatto proprio da una conoscenza attenta del territorio.

Dal territorio è partita nel 2010 anche una grande mobilitazione a difesa di un'area bonificata dalla diossina TCDD del disastro ICMESA del 1976, ri-naturalizzata e divenuta il Parco Regionale Naturale del Bosco delle Querce.

Un luogo su cui, il progetto definitivo 2009 della tratta B2 di Autostrada Pedemontana prevedeva uno sbancamento pari a 12 ettari, compromettendolo pesantemente.

Nel 2012 le Istituzioni regionali accolsero parzialmente la contrarietà all'invasività dell'autostrada sul Bosco delle Querce e, modificando il progetto del tracciato, ridusse a 2 ettari la porzione interessata allo sbancamento. Ciò, tuttavia non risolve comunque il problema dell'attraversamento autostradale delle aree limitrofe, i cui suoli sono risultati ancora contaminate dalla Diossina TCDD e dove permane il rischio di movimentazione del terreno.

Proprio perché da tempo seguiamo con attenzione il progetto di realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda facendo costantemente informazione e sensibilizzazione, evidenziandone la sua dubbia utilità, le sue criticità, il suo impatto pesantissimo per il territorio e l'ambiente che attraverserebbe, ci permettiamo di illustrarvi gli effetti che l'autostrada ha prodotto nella parte già realizzata nonché una specifica, reale e puntuale fotografia delle criticità che rendono insostenibile per territorio e ambiente le tratte da completare che hanno ottenuto il vostro sostegno finanziario.

LE TRATTE GIÀ IN ESERCIZIO

Il finanziamento, da voi approvato, è per il completamento di un'infrastruttura di cui le tratte A, B1 e le tangenziali di Como e Varese sono già state realizzate e in esercizio dal 2015 con l'esborso di 1,2 MLD di finanziamento pubblico diretto da parte dello Stato italiano.

Su questa parte del sistema viabilistico, le percorrenze sono ben lontane da quelle inizialmente preventivate per giustificarne la necessità. Siamo infatti attorno ai 23.000 veicoli giorno (dato PreCovid) invece dei 60.000 ipotizzati. La concretizzazione di questa porzione di autostrada e della viabilità ad essa connessa ha comportato un bilancio disastroso per l'ambiente e la biodiversità con la distruzione del secolare Bosco della Moronera a Lomazzo, il dimezzamento del Bosco della Battù a Lazzate oltre a terreni agricoli lungo tutta la tratta distrutti o frazionati. Delle previste compensazioni ambientali, alcune non sono ancora state realizzate, altre sono state ridotte o snaturate rispetto al progetto originale trasformandosi in meri rifacimenti urbanistici.

UN CONSUMO DI SUOLO ULTERIORE

Serve ricordare che questa infrastruttura per quanto riguarda le tratte B2 e C, ricadrà nella Provincia di Monza e della Brianza (MB) che risulta essere la Provincia italiana con il più alto indice di Consumo di Suolo pari al 40,6% (dato ISPRA 2021 sul 2020). L'autostrada, pensata molti anni fa, non teneva conto di questo rilevante aspetto e oggi produrrebbe un ulteriore aumento del suolo consumato.

IL RISCHIO DI OSSINA TCDD

La costruzione delle due successive tratte, la B2 e la C (la D è stata temporaneamente stralciata) insisterebbe per la B2, su un territorio fortemente urbanizzato e con la presenza di aree ancora inquinate dalla Ossina TCDD del disastro Icmesa del 1976 nei Comuni di Meda, Seveso, Cesano Maderno, Bovisio Masciago.

Come è anche a voi noto, il piano di caratterizzazione dei suoli ha rilevato una contaminazione residua diffusa ancora presente nei suoli che saranno attraversati dall'autostrada Pedemontana Lombarda.

Ne deriva un rischio per la popolazione quando, per la costruzione dell'autostrada si movimenterà il terreno contaminato. Il Piano Operativo di Bonifica elaborato da APL e approvato da Regione Lombardia nel 2019, con i gruppi locali che lo hanno attentamente analizzato in tutte le sue fasi di stesura, suggerendo anche migliorie, purtroppo non recepite, appare a nostro avviso, insufficiente e al risparmio e senza solide garanzie di sicurezza.

L'INTERFERENZA CON LE AREE VERDI DI PREGIO AMBIENTALE E CON LA RETE ECOLOGICA REGIONALE

Nel vostro documento evidenziate che *"Il Progetto non attraversa o ha impatti negativi su nessuno dei luoghi di Natura 2000 o sulle aree protette"* riferendovi in dettaglio però ai soli Siti di Interesse Comunitario (SIC) presenti lungo il percorso. E' limitante prendere in considerazione i soli SIC e non è congruente affermare che non vi sia attraversamento del PARCO REGIONALE VALLE LAMBRO poiché il territorio del Parco in oggetto è interessato dal tracciato della Tratta C, in attraversamento del Fiume Lambro tra i Comuni di Biassono e Lesmo e da opere connesse anche con interventi sulla viabilità locale.

Inoltre, su entrambe le tratte B2 e C, la Pedemontana occuperebbe e distruggerebbe superfici verdi e boscate, anche di pregio e coperte da tutele all'interno di Parchi. L'evidenza è mostrata anche dagli stessi elaborati prodotti dalla soc. Autostrada Pedemontana Lombarda nel documento *"Analisi Paesaggistico Ambientale"* dell'aggiornamento 2018/2019 del Progetto Definitivo. Dalla conoscenza del progetto e del nostro territorio, abbiamo tratto direttamente, sintetizzandoli, i luoghi e gli impatti conseguenti alla realizzazione.

In dettaglio:

Sulla Tratta B2

- a Lentate sul Seveso, la realizzazione dell'opera connessa TRCO06 di connessione con la SP32 "Novedratese" comprometterebbe le aree libere disciplinate come "zone di riqualificazione ambientale a indirizzo naturalistico", le aree agricole disciplinate come "zone di riqualificazione ambientale ad indirizzo agricolo", le aree boschive sottoposte a vincoli legislativi nei Comuni di Carimate e Cermenate facenti parte del Parco Regionale delle Groane ampliato alla Brughiera.

- tra Lentate sul Seveso e Meda, il tracciato azzererebbe lembi residuali boschivi sottoposti a vincolo paesaggistico lungo il torrente Seveso a Barlassina e il torrente Terrò
- a Seveso, una serie di opere complementari viabilistiche di accesso all'autostrada, una grande vasca di laminazione e l'area cantiere andrebbero a compromettere e ridurre l'area libera ad est di potenziale ampliamento del Parco Naturale Regionale del Bosco delle Querce. L'ampliamento del Bosco delle Querce su questo spazio è stata richiesto anche in una mozione, votata all'unanimità dal Consiglio Comunale di Seveso del 30 giugno 2021.
- Sempre a Meda e Seveso, il Parco Naturale Regionale del Bosco delle Querce è interferita dal rifacimento delle rampe di raccordo dello svincolo di Meda e dall'ampliamento del sedime stradale e subirà una riduzione della sua superficie.
- Tra i comuni di Meda, Seveso e Seregno, l'opera viabilistica connessa della tangenzialina comprometterebbe due unità boschive sottoposte a vincolo paesaggistico e la possibilità d'inserimento di un'area nel Parco Locale di Interesse Sovracomunale GruBria.

Sulla Tratta C:

- a Bovisio Masciago e a Desio il tratto di raccordo tra B2 e C azzererebbe porzioni di unità boscate sottoposte a vincolo paesaggistico e a Desio aree agricole e terreni liberi anche con boschi residui facenti parte del Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) del GruBria (fusione dei PLIS Grugnotorto-Villoresi e BrianzaCentrale).
- da Macherio verso Sovico, con la tangenziale TRMI10 consumo di spazi di frangia prevalentemente agricoli
- nei Comuni di Biassono e Lesmo, l'asse principale interseca le aree verdi facenti parte del Parco Regionale Valle Lambro andando a compromettere irrimediabilmente unità boschive sottoposte a vincolo interessando anche la fascia di tutela del corso d'acqua. Anche le opere viabilistiche connesse risultano attestate in fascia di tutela paesaggistica e dentro il perimetro del Parco Regionale Valle Lambro.
- Tra Lesmo, Arcore e Camparada l'asse principale interferisce con attraversamento di zone boscate di pregio con vincolo paesaggistico e facenti parte del PLIS dei Colli Briantei.
- A Usmate/Velate e Vimercate nel PLIS Parco Agricolo di Nord Est (P.A.N.E.) ex Parco della Molgora e del Rio Vallone, l'infrastruttura andrebbe ad occupare aree dell'alveo del torrente Molgora, con modifica della naturalità.
- Ad Arcore e Vimercate, con la tangenziale TRMI17 fino alla rotonda dell'SP45, avremo consumo di suolo su terreni agricoli e nel PLIS Parco Agricolo di Nord Est (P.A.N.E.) ex Parco della Molgora e del Rio Vallone. Danni anche per aree boschive con vincolo paesaggistico e passaggio vicino a nuclei rurali storici.
- A Vimercate, la connessione con la tangenziale est consumerebbe l'area pianeggiante agricola circostante.

Va poi evidenziato che l'autostrada interferisce con la Rete Ecologica Regionale (RER) cioè con il sistema funzionale alla distribuzione geografica e allo scambio genetico di specie animali e vegetali per la loro conservazione e per il collegamento eco relazionale tra le diverse aree protette e i Siti Natura 2000 presenti in Regione Lombardia.

Nel dettaglio, il tracciato della tratta B2 interferisce con gli ambiti riconosciuti di Primo Livello della RER nelle porzioni di collegamento del Parco delle Groane ampliato alla Brughiera.

Per la Tratta C, la porzione occidentale della RER, da Cesano Maderno allo svincolo di Desio, è al centro di un Corridoio Primario mentre la porzione orientale interferisce con un altro Corridoio Primario che va da Lesmo a Vimercate.

In tutti questi casi, l'autostrada spezza la continuità della RER.

L'autostrada costituirà un disastro evidente per l'ambiente e gli ecosistemi e la biodiversità che nessuno può negare e che non si può ignorare se si considera altresì che non produrrà soluzioni reali ai problemi viabilistici per i quali è stata pensata ormai decenni fa.

TRAFFICO VEICOLARE

Ai più, dopo aver preso atto che sulla tratta A e B1 le percorrenze risultano lontanissime dai numeri inizialmente ipotizzati per giustificare la sostenibilità economica dell'infrastruttura, non potrà sfuggire che invece l'attuale superstrada SS35 Milano-Meda-Lentate Sul Seveso che verrà riqualificata in autostrada è

praticamente satura con 80.000 e più veicoli che giornalmente ne usufruiscono. Sicuramente chi ha pianificato quest'intervento mirava ad intercettare ai soli fini dei ricavi questo traffico.

Si tratta però di transiti con percorrenze brevi, con spostamenti locali e non certo un traffico sostenuto di lunga percorrenza est-ovest da Malpensa a Orio al Serio, punti estremi dell'originale progetto autostradale. Studi e proiezioni tecniche (in particolare quello elaborato dall'ingegnere Debernardi e dalla società Meta del novembre 2015) evidenziano che il pedaggiamento di una arteria frequentata prevalentemente per circolazione veicolare di breve e media percorrenza comporterà il travaso di questo movimento di auto sul sistema viario locale, con la conseguenza che alcune strade di collegamento intercomunale subiranno incrementi di traffico notevoli e insostenibili, con correlato aumento dell'inquinamento atmosferico. Esattamente il contrario di quanto viene affermato per giustificare l'avanzamento dell'opera.

CONCLUSIONI

I rischi legati alle zone ancora con presenza di diossina TCDD nei suoli, gli ambienti naturali di importanza e qualità non inferiore ai SIC che verrebbero distrutti, l'ulteriore consumo di suolo, l'incremento di traffico sulla viabilità locale, l'aumento di inquinamento atmosferico dovuto all'apporto di nuovi veicoli, il costo elevato di questa infrastruttura, l'assenza di una valutazione pubblica del rapporto costi/benefici, sono evidenze per la quale questa autostrada non può essere definita e considerata "Parzialmente green" ne tantomeno rientrare nel campo della "finanza verde" riservata ad interventi ecologicamente e ambientalmente sostenibili. La tanto declamata transizione ecologica non può comprendere questo progetto.

Sulla base di questo, pensiamo sia necessario rivedere la vostra decisione di finanziabilità del progetto alla società promotrice dell'Autostrada Pedemontana Lombarda.

Vi saremmo grati di un vostro riscontro alla presente.

Monza e Brianza 15-11-2021

Le Associazioni, i gruppi ambientalisti, le liste civiche:

Associazione Colli Briantei (MB)

Alternativa Verde Desio (MB)

Legambiente circolo Gaia Usmate e Velate (MB)

Legambiente circolo Laura Conti -Seveso (MB)

Legambiente Seregno aps -Seregno (MB)

Seveso Futura -Seveso (MB)

Coordinamento No Pedemontana (MB)

Comitato Ambiente Bovisio Masciago (MB)

Casa della Sinistra Seregno (MB)

Sinistra e Ambiente Meda (MB)

Impulsi Sostenibilità e Solidarietà Meda (MB)

ImmaginArcore (MB)

Gruppo Acquisti Solidali GAS Vitale Arcore (MB)

Passione Civica per Cesano Cesano Maderno (MB)

Lista Civica Altra Bovisio Masciago (MB)

Un Parco per Bernareggio (MB)