

MEDA: IL CONSIGLIO COMUNALE DEL 10-12-014 SULLA PEDEMONTANA



Il 10-12-014 s'è tenuto il Consiglio Comunale sulla pedemontana, convocato su richiesta dei Consiglieri Alberto Colombo, Vilma Galimberti, Vermondo Busnelli, Luca Santambrogio e Mirco Busnelli.

Diciamolo subito: al Consiglio, i due soggetti principali soc. Autostrada Pedemontana Lombarda e Regione Lombardia, come prevedibile, non si sono presentati.

Hanno pertanto relazionato il tecnico del Comune Ing. Camarda, il Direttore del settore Territorio, Infrastrutture, Mobilità e Parchi della Provincia Ing. Infosini, l'ex Assessore (con la giunta Taveggia del 2007) Santambrogio e il Sindaco Caimi.

La proposta di relatori tecnici qualificati provenienti dal mondo dell'ambientalismo e della sanità fatte dal nostro Cons. Comunale Alberto Colombo e dalla Cons. Vilma Galimberti non sono state prese in considerazione dal Presidente del Consiglio Bruno Molteni, evidentemente perchè questa tipologia di relatori ha espresso più volte posizioni di contrarietà alla realizzazione dell'autostrada.

Le relazioni dei presenti sono state a nostro avviso poco approfondite su molti aspetti e soprattutto, poco critiche rispetto ad una situazione reale preoccupante e non hanno portato elementi di novità rispetto alle informazioni già in nostro possesso.

Per questo, il Consigliere di Sinistra e Ambiente, Colombo, ha ritenuto importante focalizzare il suo intervento approfondendo le criticità e ricordando il dettagliato e serio lavoro fatto dal **coordinamento ambientalista INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE** (di cui Sinistra e Ambiente è parte) che sta monitorando la vicenda pedemontana dal 2008, condividendo con tutti informazioni e posizioni a mezzo di [iniziative e assemblee pubbliche](#) (vedi i numerosi post [sul nostro blog](#) e su quello [del coordinamento](#)).

Così Colombo ha argomentato:

- l'ambiguità della DEFISCALIZZAZIONE (349 milioni di euro), vero e proprio aiuto di Stato con un vincolo da parte del CIPE costituito dall'obbligo del closing finanziario entro un anno dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.
- come la strategia di costruire nuove autostrade sia miope e la BREBEMI sia lì a dimostrarlo con un flusso di traffico insufficiente a ripagare l'investimento PUBBLICO effettuato (18.000 veicoli/giorno scarsi effettivi rispetto ai 40.000 previsti). NB l'investimento era a carico della Cassa Deposito e prestiti e della Banca Europea Investimenti
- come sulle tratte finora realizzate (A) o in fase di avanzamento lavori (B1) NESSUNA delle previste COMPENSAZIONI AMBIENTALI sia stata sinora concretizzata e che la GREENWAY, da dichiarazioni di Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) verrà realizzata solo con la conclusione lavori della tratta B2 e C (giusto quelle senza alcuna copertura economica)
- che sulla tratta B1 i lavori sono partiti anche [se un rapporto della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente](#) chiedeva a CAL le motivazioni scritte della mancata ottemperanza ad alcune prescrizioni del CIPE "prima dell'inizio dei lavori"
- che sull'attuale superstrada e sulla viabilità locale si riverserà traffico aggiuntivo insostenibile determinato dal collegamento della B1 incompleta cioè priva della connessione con la Novedratese e la cui data di completamento risulta incerta nonostante le dichiarazioni di copertura economica sufficiente

- che per la tratta B2, quella che riguarda il Comune di Meda, c'è il rischio di scavi in zone ancora CONTAMINATE DA TCDD (diossina) [come si evince dalle analisi validate da ARPA nel 2008](#) (analisi i cui risultati sono stati protocollati da Insieme in Rete in tutti i Comuni della Tratta B2 + Bovisio M. e Desio)
- che il progetto esecutivo della tratta B2 deve essere calibrato sui risultati del piano di caratterizzazione del livello di contaminazione da TCDD (prescrizione CIPE n° 3 e art. 242 del DL. 152) e contemplare anche la bonifica di tutte le aree contaminate laddove si vuol far passare il tracciato della pedemontana. Opzione che comporterà costi difficilmente sopportabili ma che è d'obbligo e va pertanto considerata.
- che la criticità TCDD è pesantissima per la salute dei cittadini e che sarebbe opportuno **rinunciare all'autostrada e lasciare la TCDD confinata negli strati del suolo evitando movimentazioni improprie di terreno.**
- che rispetto alle opere complementari e accessorie, la tangenzialina di Meda Sud ha un impatto pesante poichè spezza la continuità delle residue aree verdi ancora libere meritevoli d'inserimento nel PLIS Brianza Centrale e che risulta incomprensibile la scelta dell'esecutivo di Caimi di non considerare [la soluzione migliorativa proposta dall' Associazione cittadini Meda Sud e dal CPB](#) anche perchè nessuno ha mai chiarito le motivazioni di contrarietà a questa proposta.
- che sulla [proposta di modifica progettuale con la rotonda aggiuntiva per l'accesso allo svincolo medese](#), occorrerebbe maggior cautela e attenzione. Essa risulta in violazione alla prescrizione Cipe n°2 ove si prevede viabilità accessoria localizzata a est del Bosco delle Querce, mentre la rotatoria risulta essere NEL perimetro del Bosco delle Querce, oltretutto in una zona dove ancora non si conosce il grado di contaminazione da TCDD.

Insomma, una serie corposa di criticità, uno stato di fatto preoccupante, una gestione nell'iter realizzativo dell'autostrada che mostra pressapochismo, scarsa attenzione all'ambiente e la certezza dell'inutilità dell'infrastruttura ci portano ancora una volta a chiedere che ci si fermi per non causare ulteriori danni.

Unica nota degna di menzione emersa durante l'assise consiliare è che pare confermata l'elaborazione da parte di Strabag (soc. concessionaria che dovrebbe realizzare la tratta B2 per conto di APL) del piano di caratterizzazione per determinare le concentrazioni di TCDD che dovrebbe essere sottoposto prossimamente al vaglio di ARPA.

Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) ci arriva dopo anni in cui ha sminuito il rischio effettivo, dopo due diffide di INSIEME IN RETE ([una con i Sindaci di Seveso e Desio](#)), dopo la [Mozione N° 72 del Consiglio Regionale](#) (dietro la quale c'è un lavoro assiduo di rapporti con alcuni Cons. Regionali da parte dei gruppi ambientalisti). Seguiremo con attenzione questo passaggio.

Totalmente appiattita la posizione del PD locale, espressa dal suo capogruppo Venier.

il PD si limita a ribadire la "strategicità" dell'infrastruttura, senza nemmeno tentare d'entrare nel merito dell'argomento e lancia un'accusa di "comportamenti pregiudiziali" nei confronti di coloro che ritengono la Pedemontana un'infrastruttura inutile, dannosa e impattante per il territorio.

In perfetta linea con le opinioni del Segretario Regionale Alfieri (di cui abbiamo trattato [qui](#)).

Eppure, c'è stato un tempo in cui alcuni Consiglieri Regionali del PD avevano espresso posizioni critiche in merito (vedi [qui](#)).

Inutile dire che l'accusa di "pregiudizio" sulla valutazione dell'infrastruttura la consideriamo pretestuosa, visto che Sinistra e Ambiente, con il coordinamento Insieme in Rete, ha formulato il suo giudizio SUI FATTI incontrandosi in questi anni con tutti i soggetti istituzionali: Sindaci, APL, CAL, ARPA, Commissioni Regionali, Provincia di MB.

Questi incontri ci hanno permesso di tessere rapporti, di raccogliere elementi e ci hanno consentito di evidenziare i limiti, le criticità e l'inutilità di questa infrastruttura

In uno dei successivi punti all'OdG, quello riguardante la mozione delle liste civiche con Buraschi per Meda e

Meda per Tutti per un incontro pubblico sulla Pedemontana, Sinistra e Ambiente ha votato a FAVORE. La mozione è comunque respinta con il voto contrario del Pd e l'astensione di Ncd/FI.

Il Cittadino 13-12-2014

«Sulla B2 passeranno 2.400 auto all'ora»

Sono le previsioni, molto al ribasso, per la tratta di Pedemontana. L'esperto: «Servono nuovi parametri»
I dubbi delle opposizioni sulle opere di compensazione. Colombo: «Temiamo siano una chimera»

IVAN BAVUSO

Saranno 2.400 veicoli all'ora quelli che passeranno sul tratto della Milano-Meda trasformato in Pedemontana, una stima che potrebbe però essere stata calcolata solo per difetto dalla Righetti e Monte, la società incaricata dalla Regione di effettuare tale studio. È solo uno dei dati emersi nel corso del Consiglio comunale di mercoledì scorso. L'argomento è approdato in assise su richiesta delle forze di minoranza e del consigliere comunale Alberto Colombo di Sinistra e Ambiente. L'amministrazione ha così richiesto l'intervento dell'ingegnere Antonio Infosini responsabile del settore mobilità della Provincia di Monza e Brianza: «Il costo di Pedemontana è stimato in 4 miliardi e 160 milioni di euro di cui un miliardo e 200 milioni finanziati dallo Stato e altri 3 miliardi finanziati da privati, ossia le banche. Concessa anche la defiscalizzazione di 400 milioni di euro che permetterà per ora solo di terminare la tratta B1 - ha spiegato Infosini - Il piano economico finanziario non è ancora chiuso, mancano i 3 miliardi delle banche e questo è un aspetto che ci preoccupa un po'. Anche sullo studio della capacità di traffico abbia-

mo avanzato qualche perplessità, poiché quella dei 2.400 veicoli all'ora è una stima che risulta mal calcolata e superficiale. Abbiamo però già fatto presente questa osservazione che è stata presa in considerazione».

Il problema dell'intensità di traffico è stato affrontato, secondo Infosini, applicando dei parametri corretti ma che si basavano sul modello della freeway americana. «Pedemontana sarà sì un'autostrada con doppie corsie, ma le caratteristiche cambiano quando ci si troverà in prossimità degli svincoli».

Nonostante queste preoccupazioni la Provincia resta moderatamente ottimista. Con le ultime varianti al progetto anche il problema del traffico su Meda potrebbe essere limitato. Sarà infatti direttamente connessa all'autostrada la trasformazione di via Vignazzola in una tangenziale e la realizzazione di due roatorie, una delle quali da inserire direttamente fra i due anelli dello svincolo.

In questo modo si limiterà il traffico nel quartiere Polo. Ad interessare Meda ci sono poi le opere di ottimizzazione legate alla prescrizione 51 del Cipe: i sottopassi di via Seveso e via Trieste, un sistema viabilistico

che bypassi il centro storico di via Vittorio Veneto e altre compensazioni.

Non sono mancati gli affondi dei consiglieri richiedenti il dibattito: «Si parla molto di compensazioni, ma non ci risulta che sulla tratta B1 siano state fatte. Il rischio è che restino una chimera - ha puntualizzato il consigliere Alberto Colombo - Inoltre è importante che vengano rispettate le prescrizioni. Tra queste anche quelle che riguardano i terreni ancora contaminati di diossina. Lo studio dell'Arpa del 2008 ha individuato più di 52 punti dove il livello di concentrazioni è superiore ai limiti di legge e sono siti che si trovano al di fuori della zona A».

Vermondo Busnelli di Meda Per Tutti ha invece messo in evidenza altri aspetti: «La mia valutazione non può che essere parziale, perché mancano dei documenti su cui poter fare delle analisi precise. Sono parziali gli studi sulla viabilità e sul traffico così come è ancora aperta la questione economica. Non si sa quanto dovranno pagare il pedaggio i medesi che continueranno ad utilizzare la Milano Meda. Meda per Tutti non è ideologicamente o politicamente contro Pedemontana, ma per una valutazione opportuna è



Il consiglio comunale chiesto dalle forze di opposizione

necessario entrare nel merito dei progetti».

Infine Wilma Galimberti, della Lista Con Buraschi per Meda, ha posto l'accento sul discorso della salute: «Sappiamo che la diossina ha aumentato le malattie polmonari e cardiovascolari dei cittadini, come sono anche aumentati certi tipi di tumore. La lista civica Con Buraschi per Meda non è mai stata contro Pedemontana, ma vogliamo che le istituzioni siano vigili e che venga rispettata la salute delle persone».

Animi accesi

Lite con Caimi Galimberti lascia l'aula

Abbandonare l'aula, una costante. Dopo Vermondo Busnelli, l'altra sera, mentre si parlava di Pedemontana, anche Wilma Galimberti della lista civica Con Buraschi per Meda, ha ab-

bandonato la seduta colpita dalla parole del sindaco Gianni Caimi che le ha dato della bugiarda.

La Galimberti aveva chiesto al sindaco se esisteva un piano delle priorità delle opere compensative su Meda, affermando che se c'era i consiglieri non ne erano stati informati.

Il primo cittadino è però intervenuto sostenendo che i consiglieri non possono essere bugiardi, citando tutti gli incontri istituzionali nei quali avrebbe fornito le risposte alle domande richieste. LB