



Alla c. a.
dott.ssa Alessia Borroni
Sindaca della Città di Seveso

Alice Zaniboni
Assessore alle Grandi Opere

E p. c.
dott. Roberto Donghi
Presidente del Consiglio comunale

V.le Vittorio Veneto, 3/5 - 20822 Seveso
(MB)

MOZIONE

Oggetto: Autostrada Pedemontana Lombarda, tratte B2 e C - azioni istituzionali per la salvaguardia e la tutela degli interessi del territorio e della popolazione locale

Premesso che:

- nella recente audizione del 7 ottobre 2021 della Commissione Permanente Programmazione e Bilancio di Regione Lombardia l'ormai ex presidente di Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) Roberto Castelli ha annunciato che il 12 ottobre 2022 inizieranno i lavori di realizzazione delle tratte B2 e C di Pedemontana, che interesseranno i territori da Lentate sul Seveso a Vimercate, e dei quali è attualmente stimata al luglio 2025 la fine dei lavori e all'agosto 2025 l'entrata in esercizio di entrambe le tratte;
- il 31 agosto 2021 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) ha infine aggiudicato sia la gara di finanziamento per un ammontare complessivo di € 1.741.000.000,00, sia la gara di affidamento al Contraente Generale per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B2 e C di Autostrada Pedemontana Lombarda;
- I finanziatori del progetto risultano essere costituiti da un pool di Banche Commerciali unitamente a Cassa Depositi e Prestiti Spa e Banca Europea per gli Investimenti (BEI), con il fondamentale supporto di Regione Lombardia quale socio di riferimento;
- in tale compagine finanziaria, la partecipazione complessiva della BEI ammonta a ben 550 milioni di euro, per i quali la stessa ha formalizzato la sua volontà di concedere il finanziamento alla società Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) nell'ultimo giorno utile consentito dalla proroga dei termini concessa dal CIPESS per chiuderne il piano finanziario, ovvero il 31-08-021.

Rilevato che:

Il documento Environmental and Social Data Sheet del 22 luglio 2021 della BEI risulta aver subordinato il finanziamento al rispetto, da parte del Promotore, di una serie di condizioni tra cui:

--



- Una valutazione aggiornata delle **potenziali ricadute sull'ambiente**, a seguito delle modifiche apportate al progetto del 2009 e dei requisiti di monitoraggio per l'implementazione del progetto;
- Una conferma da parte delle autorità competenti **che le modifiche progettuali e i conseguenti effetti non richiedano ulteriori consultazioni pubbliche o, nel caso in cui siano necessarie, una conferma del fatto che queste consultazioni siano state portate a termine.**
- Informazioni sui **provvedimenti da intraprendere per definire e minimizzare il rilascio di sostanze nell'aria, nell'acqua o nella terra e per assicurare un adeguato smaltimento dei rifiuti contenenti le sostanze indicate nella Regolamentazione (EU) 2019/1021** (in particolare ai sensi delle disposizioni dell'articolo 6) sugli inquinanti organici persistenti;
- Una valutazione indipendente, confermata dalla autorità competente, dei requisiti di monitoraggio, durante le attività costruttive che riguardano la movimentazione del suolo contaminato dall'incidente Icmesa, con l'obiettivo di assicurare il rispetto della Regolamentazione (EU) 2019/1021 e che durante le attività di costruzione non vengano rilasciate diossine o altre sostanze inquinanti nocive per la salute umana;
- Il risultato della verifica di conformità alle condizioni e raccomandazioni incluse nell'approvazione EIA del 2009, condotta dalle autorità competenti, richiesta prima dell'inizio della costruzione e l'approvazione del progetto esecutivo da parte delle autorità competenti.

Richiamato che:

Numerose associazioni, movimenti ambientalisti e comitati locali portano avanti da anni, e anche recentemente, azioni di critica e contrasto dell'infrastruttura autostradale, le cui oggettive motivazioni sono determinate principalmente:

- dal suo **pesante impatto ambientale** in termini di consumo del suolo, in quanto l'opera stessa e in particolare le opere cosiddette "complementari" (spesso non realmente utili nella modalità in cui sono concepite) comporterebbero inevitabilmente occupazione permanente di aree oggi libere, a verde, agricole o boscate, che verrebbero definitivamente sottratte all'utilizzo futuro e alla loro funzione di polmone verde naturale tanto necessaria in una terra già caratterizzata dalla più alta densità edilizia/abitativa nazionale come la provincia di Monza e Brianza, e ancor più dopo che gli effetti devastanti della recente pandemia da SARS-Cov2- hanno mostrato inquietanti correlazioni tra i fattori ambientali e di inquinamento atmosferico con la maggior predisposizione allo sviluppo di malattie croniche respiratorie nella popolazione;
- dalla sua **insostenibilità economica e trasportistica**, in parte per la non corrispondenza delle precedenti valutazioni in merito ai volumi di traffico prevedibili, che dal riscontro dei flussi attuali sulle tratte già realizzate risultano nella realtà nettamente inferiori a quelli preventivati; al rischio concreto che **buona parte di questo traffico, caratterizzato in prevalenza da brevi e medie percorrenze, si riversi sulla viabilità locale onde evitare l'alto pedaggio**, con un conseguente

--



incremento dei veicoli insostenibile per le strade intercomunali (che molte delle quali già versano in condizioni di criticità viabilistica).

- per l'**alto rischio di rimessa in circolo della diossina TCDD ancora presente sulla tratta B2** nei terreni contaminati dal disastro Icmesa del 1976, attribuibile all'ingente movimentazione di terre da scavo conseguente ai lavori per il completamento dell'infrastruttura.

- per la **difficilmente dimostrabile connotazione di opera "green" che un'infrastruttura di concezione così datata può rivestire**, poiché su entrambe le tratte B2 e C, la Pedemontana occuperebbe e distruggerebbe aree ad uso agricolo, superfici verdi e boscate di pregio e coperte da tutele all'interno di Parchi e anche in considerazione del contesto contemporaneo in cui l'insofferenza nei confronti dell'antropizzazione e dell'urbanizzazione del territorio da parte dei cittadini è cresciuta e i parametri di valutazione della qualità della vita sono mutati, includendo come determinanti anche la qualità ambientale, la sostenibilità, la mobilità dolce, il rispetto per i valori ambientali.

Considerato infine che:

- per le su esposte considerazioni cittadini, associazioni, gruppi e comitati chiedono ai rappresentanti istituzionali di imprimere una **svolta decisa** in direzione di uno sviluppo della mobilità sostenibile, che superi il modello centrato sul trasporto privato su gomma, figlio di un'epoca ormai superata, e su più periodi sono state raccolte firme di cittadini del territorio della Provincia di Monza e Brianza in sostegno di petizioni, una delle quali rivolta anche al Parlamento Europeo contro la realizzazione delle tratte B2 e C di Pedemontana;

- il Consiglio comunale si è espresso in precedenza, all'unanimità, con l'approvazione di una mozione (30 giugno 2021) che impegnava l'amministrazione nella direzione di un **ampliamento del Bosco delle Querce**, volto a ricomprendere le aree verdi ancora inedificate sia ad est che ad ovest dell'attuale perimetro ai fini di una rinaturazione, incrementando così il patrimonio naturalistico del Parco stesso, specie se inserito in un contesto di rete con altri parchi sovracomunali; tale opzione richiede necessariamente la ridiscussione di alcune opere complementari in progetto Pedemontana che, oltre ad essere superflue (in quanto sostituibili tramite riqualificazione della viabilità esistente - via Vignazzola e annesse) e impattanti sul territorio locale in termini di salute pubblica, traffico e consumo del suolo, comporterebbero la perdita di fruibilità di aree ancora naturali;

- con le medesime preoccupazioni, da diversi anni le amministrazioni dei Comuni della tratta B2 si sono attivati per chiedere maggiore attenzione sulle ripercussioni locali del progetto autostradale, ottenendo peraltro l'esecuzione da parte di APL di un piano di **caratterizzazione dei suoli** che ha considerato le analisi chimiche del 2008, del 2012 e quelle della campagna 2016-2018 e che ha purtroppo **confermato i timori sul superamento dei valori soglia dell'inquinante diossina TCDD** con 129 superamenti del limite verde/residenziale di 10 ng/kg eq, 21 superamenti del limite industriale di 100 ng/kg eq unitamente a valori prossimi ai limiti di soglia in tutte le zone monitorate;

- conseguentemente alla caratterizzazione dei suoli è stato elaborato da APL e approvato da Regione Lombardia nel 2019 un **Piano Operativo di Bonifica** che comunque appare per alcuni aspetti **insufficiente** e al risparmio e senza solide garanzie di sicurezza;

--



- recentemente diversi rappresentanti istituzionali, tra cui **i sindaci dei comuni della tratta "D"**: Vimercate, Agrate Brianza, Aicurzio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Caponago, Carnate, Cavenago di Brianza, Cornate d'Adda, Mezzago, Ornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate-Velate, hanno presentato istanze a Regione Lombardia e Pedemontana affinché venga aperto un tavolo di confronto istituzionale per ridiscutere alcune scelte anche di impostazione dell'opera, che appare fortemente impattante e ormai superata anche in considerazione del mutato scenario infrastrutturale nel frattempo creatosi;

- il **9 dicembre 2021** ad un incontro promosso dai gruppi ambientalisti ad **Arcore**, un numero cospicuo di Amministratori lì presenti ha ulteriormente espresso la volontà che il progetto dell'autostrada sia **radicalmente rivisto** e che al proposito si avviino quanto prima tavoli di confronto con Regione Lombardia, Provincia di MB, Concessioni Autostrade Lombarde (CAL) e soc. Autostrada Pedemontana Lombarda (APL)

Per le premesse di cui sopra,

IL CONSIGLIO COMUNALE DI SEVESO IMPEGNA IL SINDACO E L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE A:

- Attivarsi con sollecitudine per informarsi presso il Ministero competente circa la conferma, tramite comprovata documentazione tecnica, della subordinazione del finanziamento BEI al rispetto di criteri che considerano le **ricadute ambientali** e come i Ministri in indirizzo, per quanto di competenza, intendano attivarsi per verificare il rispetto delle condizioni poste dalla BEI.
- Laddove, a seguito della configurazione progettuale, gli impatti dell'opera rendano auspicabile e necessaria un'ulteriore consultazione pubblica, assicurarsi che tale azione sia svolta con il **massimo coinvolgimento** dei sindaci dei Comuni della tratta B2 e C, dei cittadini e delle associazioni, dei gruppi e dei comitati locali al fine di elaborare una valutazione il più aggiornata possibile dei potenziali impatti del progetto sull'ambiente a seguito delle modifiche progettuali introdotte dalla progettazione 2009 e dei requisiti di monitoraggio per l'attuazione del Progetto, nonché valutare proposte correttive laddove avanzate, nel superiore interesse della tutela dell'ambiente e della salute della popolazione locale;
- Attivarsi da subito per un coordinamento dei sindaci dei Comuni attraversati dalla tratta B2 e C quale interlocutore autorevole presso Regione Lombardia, APL-CAL, Ministero, Provincia MB per la tutela degli interessi e della salute della popolazione coinvolta dall'opera, anche al fine di verificare la possibilità di effettuare le consultazioni pubbliche, nonché per verificare l'impatto ambientale del tracciato alla luce dei risultati dei più recenti campagne di indagine, e discutere possibili azioni correttive nella fase della progettazione esecutiva;
- Attivare una struttura permanente presso la **Commissione Territorio** comunale, per la valutazione tecnica del progetto definitivo aggiornato 018-019, con facoltà di presentare proposte correttive migliorative e meno impattanti sul contesto urbano locale e meno dannose per la salute pubblica.

--



- Attuare gli impegni presi dal Consiglio Comunale con l'approvazione della mozione del 30/06 u.s. riguardante l'ampliamento del Bosco delle Querce con incorporazione delle aree verdi libere poste a est e a ovest dell'attuale perimetro, per consentirne la valorizzazione naturalistica inserendolo in un contesto di aree protette più ampio, e sottraendo tali aree alla realizzazione di opere autostradali complementari superflue e impattanti sul territorio dal punto di vista del consumo di suolo, della compromissione ambientale, del traffico e della salute pubblica, al fine di preservarne invece la naturalità e la fruibilità collettiva.

Riferimenti e fonti documentali:

<https://www.pedemontana.com/> Autostrada Pedemontana Lombarda

<https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20160045> *Environmental and Social Data Sheet* | BEI
- Luglio 2021