

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

La propaganda di Regione Lombardia e della società Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) magnifica la Pedemontana come un condensato d'intelligenza tecnica, collocabile nelle grandi opere del futuro, rispettosa dell'ambiente, costellata di percorsi ciclabili. Viene annunciata persino la creazione di una Comunità Energetica Rinnovabile (CER).

**Cemento e asfalto diventano elementi di pura e idilliaca poesia con una narrazione finta e surreale.**

### **L'AMARA REALTÀ**

#### **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 (facilitazioni e agevolazioni fiscali statali e regionali, Cassa Depositi e Prestiti -CDP, Banca Europea per gli Investimenti - BEI). 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, attraverseranno la Provincia di Monza e Brianza che ha il primato italiano di Consumo di Suolo pari al 40,6% (dato ISPRA 2021 sul 2020) e distruggerebbero superfici verdi e boscate di pregio inserite anche in Parchi. (ricostruzione 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.

*segue*

## 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 Locale di Interesse 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 Camparada 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)

Attualmente è esclusa dal finanziamento e stralciata dal Progetto definitivo messo a bando e 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.

## I NUMERI (TEORICI) DELLE COMPENSAZIONI AMBIENTALI SULL'INTERA PEDEMONTANA

- 100 milioni di euro totali per gli interventi di compensazione ambientale suddivisi in 35 milioni per la Greenway (90 km lunghezza) e 65 milioni per opere a verde.
- 374 ettari totali interessati di cui 65 ettari per la Greenway e 309 ettari per i 28 progetti locali.

## LA REALTÀ

- Sulle tratte A e B1 in esercizio, compensazioni ambientali ridotte, modificate e snaturate rispetto al masterplan iniziale.
- La Greenway non è mai stata iniziata, prevedendone la realizzazione solo ad autostrada INTERAMENTE completata, con la tratta D.
- Le compensazioni ambientali **per la B2 e C non incluse nel contratto con Webuild ne ancora finanziate.**

Scheda elaborata da

**Sinistra e Ambiente Meda** [www.facebook.com/SinistraAmbienteMeda](https://www.facebook.com/SinistraAmbienteMeda) <https://sinistra-e-ambiente-meda.blogspot.com/>

**Circolo Legambiente "Laura Conti" Seveso** [www.facebook.com/legambienteseveso](https://www.facebook.com/legambienteseveso)