

22/12/08

## Realtà e tecnica smentiscono l'ambientalismo di "marca"

### Premessa

Il documento recentemente pubblicato da un gruppo di ambientalisti di Meda e Seregno contro la B2-veloce supplisce all'assenza di argomentazioni tecniche serie e documentate con un linguaggio teatrale tipico della comunicazione politica.

Le valutazioni portate raccolgono una serie di tesi smentite dalla realtà e dalla tecnica che ci danno l'occasione per ampliare la conoscenza dei vantaggi della B2-veloce con ulteriori argomenti che si aggiungono a quanto già esposto nei nostri filmati sempre disponibili su [www.sevesoviva.it](http://www.sevesoviva.it).

Rispondiamo quindi, punto per punto, alle obiezioni tecniche sintetizzate in corsivo.

### Obiezione 1 - Cambiare tracciato sarebbe un regalo alla speculazione edilizia.

Il contenuto dei nostri filmati dimostra che le strade di arroccamento a raso della B2-interrata e allargata offrono grandi opportunità allo sviluppo dell'edilizia commerciale.

La B2-veloce, al contrario, con un tracciato tutto in trincea o galleria, annulla le possibilità di sfruttamento territoriale per superfici commerciali.

In 40 anni, Superstrada ha visto crescere l'edilizia commerciale proprio sulle parti accessibili a raso: l'ultimo spazio commerciale è appena stato inaugurato sull'ingresso di Varedo direzione Sud. E' quello che accadrà con la B2-interrata o allargata. Ma l'ambientalismo "di marca" non vuol vedere.

### Obiezione 2 - Un saldo netto di consumo di nuovo territorio.

I numeri dicono che le parti di autostrada in trincea aperta, cioè quelle che tolgono territorio all'ambiente, sono uguali tra la B2-veloce e il tratto Desio-Cesano della B2-preliminare.

Le gallerie non consumano territorio: gli stessi autori del documento chiedono di superare in galleria il bosco della Moronera e le colline di Bernate, per non sottrarre verde al territorio.

Il tracciato proposto da Regione Lombardia occupa 162 mila mq con lo svincolo di Bovisio e 75 mila mq con l'allargamento di Superstrada: tutte aree che per la B2-veloce non servono.

Le affermazioni si documentano con i numeri.

La B2-veloce risparmia 3,5 km di autostrada, cioè risparmia territorio.

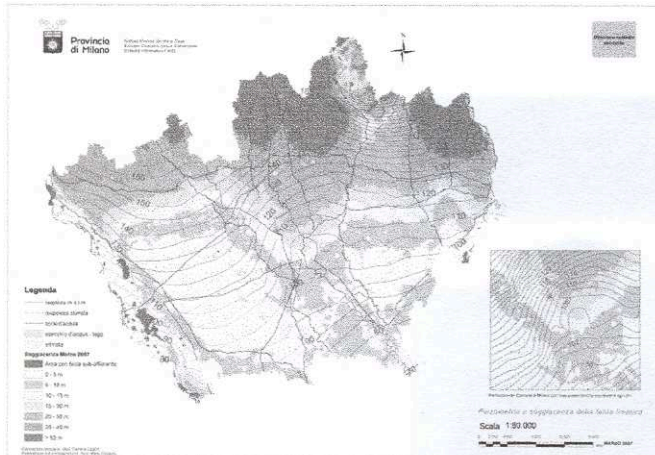
### Obiezione 3 - Le gallerie costano enormemente di più che non le trincee o gli interventi a raso.

La B2-veloce costa meno perchè è più corta.

I costi della B2-veloce sono inferiori di oltre un terzo a quelli previsti dal progetto preliminare nonostante l'uso di gallerie naturali. Stupisce che gli estensori della critica alla B2-veloce da un lato promuovano autostrade a raso vicino alle case, allargando Superstrada, con un apporto aggiuntivo di 2 tonnellate di Pm10 e di 15.000 tonnellate di Co2 ogni anno, e dall'altro, chiedano gallerie per superare i boschi.

Obiezione 4 - Falde acquifere superficiali il cui regime verrebbe sconvolto dagli scavi.

Le mappe piezometriche dicono che la falda di Meda e Seregno è a 50 mt di profondità cioè molto sotto le gallerie da noi proposte, fatto del resto confermato dalla progettazione delle gallerie ferroviarie della Milano Chiasso nella stessa zona, nonché della galleria naturale di Camnago poco più a nord. Per chi vuole approfondire seriamente l'argomento può consultare le Carte piezometriche della provincia di Milano



Obiezione 5 - Statica degli edifici.

Le moderne tecniche di scavo permettono di contenere le subsidenze (cedimenti) nell'ordine di 5 mm a 20 metri, cioè praticamente inesistenti. Non solo. A Roma, sul grande raccordo anulare è stato appena aperto un tunnel di 700 metri per 3 corsie di marcia che sottopassa la S.S.Cassia e una villa di Roma antica con coperture di soli 5 m, evitando di recare danni al reperto stesso. Comunque, poiché gli edifici privati interessati sarebbero 4 a Meda e 3 a Seregno, se preferito dalle proprietà, sull'esempio di quanto concordato a Camnago, Pedemontana si è anche mostrata favorevole ad accordi per riallocare gli edifici. In tal caso si otterrebbero costi ulteriormente più bassi, realizzando gallerie artificiali.

Obiezione 6 - Lunghe gallerie interrato.

Le gallerie previste con la B2-veloce sono lunghe un terzo di quelle previste dal progetto preliminare e prevedono sbalzi altimetrici non superiori al 4%, inferiori cioè alle pendenze massime previste per le autostrade.

Di nuovo si usano argomenti privi di fondamento tecnico.

Obiezione 7 - Accumulo di gas di scarico in galleria.

Gallerie lunghe un chilometro non pongono gravi problemi di accumulo di gas di scarico. L'abbattimento di gas e polveri è oggi possibile direttamente in galleria con l'uso di vernici e asfalti fotocatalitici al biossido di titanio che il CNR ha certificato avere la capacità di abbattere i gas inquinanti per oltre il 50% e che si attivano con una normale illuminazione. Cosa impossibile se si diffondono i gas direttamente in atmosfera.

Per chi vuole approfondire l'argomento: Materiali fotocatalitici e Esempi di utilizzo in galleria

Obiezione 8 - La B2-veloce movimentata la diossina.

La B2-veloce è al di fuori delle zone A-B e di rispetto conseguenti all'evento ICMESA del 1976. Certo ambientalismo predilige invece il progetto preliminare che movimentata terreni in zone inquinate e si avvicina pericolosamente alle vasche di stoccaggio dei materiali contaminati da diossina, soggette a continue e costose manutenzioni. Si ricorda inoltre che i rilievi fatti sul campo, e pubblicati sul sito [www.sevesoviva.it](http://www.sevesoviva.it), indicano che tracce di diossina oltre norma sono presenti nel top soil ( 15 cm ) e non in profondità .

Obiezione 9 - Congestione dello svincolo di Meda.

E' proprio il progetto preliminare a concentrare ad imbuto sullo svincolo di Meda i flussi veicolari di accesso a Superstrada e Pedemontana di tutti i comuni più a nord favorendo l'attraversamento del centro di Meda e del Polo di Meda.

La creazione di un ingresso tra Meda e Seregno toglie veicoli in attraversamento dagli abitati di Meda e da Seregno e facendoli assorbire direttamente all'autostrada. Il progetto preliminare invece crea un ulteriore e più pericoloso imbuto a Cesano dove i flussi veicolari diretti verso Milano si ingrossano ulteriormente per le provenienze da Seveso, Cesano e Bovisio.

Obiezione 10 - Si impedisce la riattivazione della Seregno-Saronno.

La B2-veloce sottopassa la Seregno Saronno in trincea con un banale prefabbricato a spinta.

Questa obiezione è chiaro sintomo di una disinformazione voluta.

Obiezione 11 - Si impedisce un corridoio ambientale dal Plis di Seregno al Bosco delle Querce

E' vero l'esatto opposto: sopra la B2-veloce e la ferrovia Seregno-Saronno possono passare ecodotti che, uniti alle aree verdi di Desio (che si salverebbero solo grazie alla B2-veloce) possono ampliare il Plis di Seregno verso Sud-Ovest collegandolo al Bosco delle Querce e alla Baruccanetta ( che verrebbe distrutta dalla B2-allargata).

Dispiace che certi ambientalisti usino forza, determinazione e sdegno per difendere un lembo del Plis di Seregno e non si preoccupino del Bosco delle querce, del parco della Barrucanetta, delle grandi aree agricole di Desio e ancor di più della salute di 10.000 persone che subirebbero un "mostro" ambientale di almeno 10 corsie in superficie per tutta la vita, nè si prodighino per evitare un disastro funzionale, che coinvolge tutta la Lombardia, derivante da due autostrade bloccate nelle ore di punta.

Obiezione 12 - Si deve "spostare" il quadruplicamento della Milano Chiasso.

La B2-veloce è compatibile con il corridoio previsto per la galleria naturale della ferrovia Milano Chiasso. Può inoltre migliorarne la sicurezza attraverso collegamenti sotterranei utilizzabili in caso di incidente ferroviario.

Anche in questo caso il documento contribuisce a diffondere informazioni errate.

Per chi vuole approfondire l'argomento: Corridoio Interramento Milano Chiasso

**Conclusioni**

Il documento firmato dall'ambientalismo di vecchia marca, è un limpido esempio di come il fondamentalismo miope possa promuovere la disinformazione finalizzata al proprio particolare.

Inoltre, invece di contribuire allo studio di un'autostrada migliore, cioè che necessiti di meno compensazioni ambientali, promuove danni gravi, soprattutto alla salute delle popolazioni, in cambio di micro compensazioni da "riserva indiana" alle quale apporre i propri marchi.