

**PAOLO BUTTI**

**AUDIZIONE REGIONALE DEL 19 SETTEMBRE 2013**

Il mio intervento vuole sottolineare i due aspetti che coinvolgono i comuni della tratta B2 rispetto alla realizzazione di Autostrada Pedemontana.

A introduzione ci tengo a chiarire che il tempo passato dalla prima proposta di realizzazione di Pedemontana ad oggi, circa 30 anni, hanno reso **quest'opera concettualmente incompatibile** con un territorio ormai interamente urbanizzato, nel quale inserire un'autostrada vuol dire, come sta accadendo, andare alla ricerca di soluzioni come quella di sovrapposizione con la superstrada Milano - Meda che aggravano più che aiutare la vivibilità sul territorio.

Ma, come spesso accade in Italia, dal momento in cui si propone un'idea a quello in cui la si realizza, passano decenni.

Oggi, anche in un'ottica di aiuto al mondo delle imprese, ritengo che **investimenti forti sul trasporto su ferro**, soprattutto per il traffico pendolare, sarebbero stati la strada da percorrere per migliorare i collegamenti, attenuando il problema della congestione del traffico.

Voglio però affrontare le questioni sul campo.

**In primo luogo la questione diciamo "diossina".**

Parto da un **breve riassunto storico rispetto alle situazioni ed alle posizioni sostenute dal comune di Seveso e dai comuni dell'area in questi ultimi 5 anni in modo da comprendere le posizioni sostenute ed il riscontro avuto.**

Il **7 luglio 2008** si è tenuto un incontro in Regione Lombardia anche alla presenza dei rappresentanti del Comune di Seveso, di Arpa e della società Pedemontana. L'obiettivo era quello dell'esame congiunto dei **risultati preliminari sull'area ex-Icmesa, nell'ambito dell'avanzamento progettuale per la costruzione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda.**

Il piano, poi trasmesso agli Enti nell'ottobre del 2008 (nota prot. Comune di Seveso n. 23092 datato 1/10/2008), evidenziava il **superamento del limite relativo alla presenza di diossina per siti ad uso verde pubblico e privato in 52 campioni di cui 10 risultavano superiori anche al limite per siti ad uso commerciale industriale.** Tale superamento interessava tutti i Comuni coinvolti nell'incidente Icmesa del 10 luglio 1976.

Già nella riunione del luglio 2008 Regione Lombardia decideva di "inquadrare la problematica [...] all'interno delle procedure per gli interventi di bonifica di aree caratterizzate da inquinamento diffuso" e comunicava la convocazione di un incontro con la DG

Sanità, Arpa Lombardia, la Fondazione Lombardia per l'Ambiente e gli Enti locali interessati "per definire e concordare le misure ambientali e sanitarie da adottarsi sui territori comunali interessati dal fallout della nube tossica dell'ex Icmesa".

Il collegio tutto riconfermava inoltre "l'esigenza di un approfondimento delle aree oggetto delle situazioni di non conformità rilevate nelle risultanze del Piano di indagine preliminare, al fine di circoscrivere le zone oggetto di escavazioni, ovvero di effettuare idonei ed opportuni campionamenti intermedi tra il campionamento effettuato risultato potenzialmente contaminato e il campionamento effettuato risultato "pulito", ai fini di definire il perimetro dello scavo".

**La posizione di cautela, preoccupazione e necessità di approfondimento del Comune di Seveso** è stata ribadita nel parere al progetto definitivo rispetto all'interessamento del parco naturale regionale Bosco delle Querce di Seveso e Meda (prot. n. 10829 del 14/5/2009) dove nel **richiedere un ulteriore approfondimento in fase di progettazione esecutiva in merito all'attraversamento del parco** (la L.R. 15/2008 al comma 9 indicava di minimizzare la portata delle interferenze nel Bosco delle Querce) si sottolineava, tra le varie richieste, "l'importanza di uno studio approfondito per le problematiche connesse con la movimentazione dei terreni più superficiali, in relazione alla loro possibile tossicità per la salute dei residenti e dei lavoratori [...]".

**Lo stesso Cipe**, nell'approvare il progetto definitivo dell'autostrada Pedemontana Lombarda, ha prescritto "ulteriori indagini dettagliate sui terreni interessati da contaminazione da diossina [...]" - cfr. deliberazione Cipe 97/2009, **prescrizione n. 3**).

La necessità della delicatezza dell'intervento nell'area interessata dall'incidente Icmesa e nel Bosco delle Querce è stata più volte **ribadita dal Comune di Seveso** in tutti i tavoli tecnici e politici in cui è stato coinvolto (cfr. ad esempio verbale dell'incontro in Provincia del 15 marzo 2010) e si è **rafforzata nel 2013 con una serie di missive inviate alla Società Pedemontana Lombarda, a Regione Lombardia, all'Arpa e a tutti gli Enti interessati all'opera con la firma dei sette Comuni che comprendono la tratta B2 (Lentate sul Seveso, Barlassina, Meda, Seveso, Cesano Maderno) più Desio e Bovisio Masciago che all'epoca furono interessati dall'evento Icmesa.**

Le due lettere firmate dai sette Sindaci, in sintesi, chiedono un **confronto sulle indagini integrative** che dovranno essere ancora effettuate dalla società concessionaria ("le indagini eseguite non sono pienamente esaustive ai fini della risoluzione della problematica; si prevede pertanto di eseguire ulteriori indagini che saranno sottoposte alla validazione di Arpa Lombardia", cfr. risposta di Autostrada Pedemontana Lombarda alla prima richiesta dei Sindaci prot. Comune di Seveso n. 16027 del 18/7/2013) con il relativo coinvolgimento di Arpa Lombardia e, per quanto riguarda l'aspetto sociale e sanitario, un **tavolo di coordinamento e confronto che veda coinvolti l'Assessorato alla Sanità di Regione**

**Lombardia e la Fondazione Lombardia per l'Ambiente** (cfr. nota inviata all'Assessore Mantovani prot. Comune di Seveso n. 13020 del 10/6/2013).

Il voto unanime con il quale il consiglio regionale ha approvato la mozione su Pedemontana lo scorso 10 settembre e l'intervento sul tema dell'Assessore Del Tenno sono il primo passo concreto in un ottica di pieno riconoscimento e valutazione del rischio diossina nella cantierizzazione di Pedemontana.

Quello che gli amministratori RIBADISCONO ora e che, come appena accennato, hanno già più volte richiesto, è che vengano definiti i tempi e le modalità di intervento che da oggi dovranno essere pianificate. Troppo spesso in passato le amministrazioni comunali non sono state coinvolte nelle procedure di intervento ed analisi sui propri territori ed anche oggi, dalle parole dell'Assessore si legge che "sono in corso di esecuzione anche ulteriori indagini dettagliate sui terreni interessati da contaminazione da diossina" cosa del tutto sconosciuta ai comuni. **Quindi il cambio di passo concreto non può che partire è un reale e puntuale coinvolgimento sia rispetto alle soluzioni trasportistiche che rispetto alle procedure per tutelare la salute che vede oltretutto i sindaci come primi responsabili sul proprio territorio.**

In aggiunta e a conclusione di quanto affermato tengo a sottolineare che per il Comune di Seveso è importante porre anche l'attenzione di tutte le parti in causa rispetto alla **questione dell'impatto sociale che eventuali interventi di cantiere** in ottemperanza di specifiche modalità di intervento a tutela della salute di lavoratori e popolazione potranno avere sul territorio. Abbiamo ancora in mente e non per pura memoria ma perché sono immagini che in questi anni sono state più volte ripresentate, le **"tute bianche"** che intervennero al tempo della bonifica del 1976.

Ora, in caso di cantierizzazione di Pedemontana sulla tratta B2, tale situazione si ripresenterà agli occhi di tutti noi e ritengo, in quanto rappresentante della comunità locale sevesina, che **le possibili ripercussioni psicologiche e di impatto sociale debbano ricevere una seria attenzione** da parte di tutte le parti in causa perché non è sufficiente valutare soluzioni al problema con interventi tecnici.

Questo mi sembra un aspetto sino ad oggi ignorato ma che potrebbe avere altrettante possibili ripercussioni negative sul territorio.

**In secondo luogo il problema della sostenibilità trasportistica dell'opera nel tratto B2**

L'inserimento di Pedemontana sulla statale Sp ex ss35 detta superstrada nel tratto da Meda a Bovisio, è stato considerato sin dall'inizio e da tutte le parti un intervento alquanto problematico.

L'impatto che tale sovrapposizione avrebbe rappresentato per la gestione del traffico già oggi critico in orari di punta su superstrada è tutt'oggi un nodo irrisolto. Infatti al traffico per lo più oggi orientato in direzione nord - sud si aggiungerà il traffico est - ovest caratterizzato dal percorso pedemontano.

Inoltre lo svincolo di Bovisio attraverso il quale il traffico est-ovest "si sgancerà" da superstrada renderà tale congestione di traffico ancor più insostenibile, e ciò risulta anche dalle analisi sul traffico con la messa a regime di Pedemontana. Questa è stata anche ufficialmente una delle motivazioni che hanno portato alla proposta poi attuata di modifica del progetto preliminare, forse l'unico dal punto di vista trasportistico sostenibile, eliminando il percorso in tunnel per portarlo in superficie.

**Quindi la sovrapposizione di Pedemontana a Superstrada rimane una grave criticità trasportisticamente irrisolta.**

Mantenendo questo tracciato sarebbe necessario, per limitare la congestione di traffico, **triplicare le corsie di Superstrada da Bovisio verso Milano e completare il collegamento superstradale Rho Monza**. Solo con questi interventi si alleggerirebbe il blocco del traffico rappresentato dal "tappo" dello svincolo di Bovisio e dai troppi inserimenti su Superstrada da Bovisio a Milano.

Sempre sotto l'aspetto trasportistico i comuni della tratta B2 hanno più volte espresso il loro comune **parere assolutamente negativo sull'ipotesi di realizzazione della tratta B1 e della sua attivazione ed innesco su Superstrada a Lentate sul Seveso senza prima realizzare tutti gli interventi previsti sulla viabilità locale dei comuni della tratta come da piano del traffico intercomunale in modo da gestire i sicuri aumenti di traffico**.

A tal proposito il giudizio dei comuni sulle analisi dell'impatto sul traffico locale in periodo transitorio e cioè tra realizzazione B1 e B2 realizzate per conto di APL da parte dello studio Righetti&Monte sono assolutamente inaccettabili, partendo tali studi dal presupposto che nella situazione attuale su Superstrada non esistano problemi di traffico e quindi considerandone i previsti aumenti accettabili e non considerando tra l'altro le pianificazioni che i PGT dei comuni hanno o stanno impostando. Ricordo inoltre che tale studio nel periodo transitorio non considera le difficoltà di movimento causate dal cantiere della tratta B2.

**Per i motivi sopra espressi i comuni della tratta B2 chiedono che in mancanza di fondi certi e di tempi di realizzazione altrettanto certi per la realizzazione della tratta B2 ci si attesti a Lomazzo. In caso contrario si pretende che tutte le opere previste sulla viabilità locale dei comuni della tratta B2 siano realizzate ed ultimate PRIMA dell'entrata in attività della tratta B1.**

Altre soluzioni sono ritenute inaccettabili per un territorio già oggi appesantito da un sistema viabilistico ed un carico di traffico in alcuni momenti ingestibile. **Ciò appare ancor più critico nel comune di Seveso, attraversato da 2 ferrovie e così diviso da ben 7 passaggi a livello.**

Infine ma di primaria importanza per noi, come sindaco di Seveso ritengo che **l'ampliamento del Parco del Bosco delle Querce** ad est di Superstrada debba essere perseguito e considerato come intervento di mitigazione e definitivo completamento di un'area a parco che coniughi l'obiettivo di preservare una delle poche aree verdi rimaste nella zona con quello di compensare e riequilibrare

la vivibilità del centro abitato di Baruccana permettendo anche potenziali collegamenti verdi con le aree a parco limitrofe.

Per questi motivi chiediamo, con modalità da costruire in accordo con le amministrazioni comunali coinvolte, sostanziali modifiche nella viabilità di collegamento in area ad est del Parco del Bosco.

Da parte nostra inseriremo la tutela ambientale per l'ampliamento del Parco del Bosco delle Querce nel redigendo PGT del comune di Seveso e chiederemo a Regione Lombardia di condividere e favorire la realizzazione di questo doveroso obiettivo.