

Spettabile
COMMISSIONE EUROPEA
Direzione Generale Ambiente
BRUXELLES

Alla c.a. del Capo Unità sig. ION CODESCU

Cesano Maderno, 18 febbraio 2019

Riferimento: protocollo nr. CHAP (2018) 02058

Facciamo seguito al nostro esposto datato 2 giugno 2018 (trasmesso il 13 giugno 2018) relativo alla realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, per completare le informazioni a vostra disposizione con ulteriori notizie che riteniamo significative per le valutazioni da compiere.

Quanto segue testimonia le problematiche legate al progetto di Autostrada Pedemontana che hanno portato autorevoli esponenti del mondo scientifico a ritenerla **INUTILE** dal punto di vista trasportistico, **DEVASTANTE** da quello ambientale e **INSOSTENIBILE** sotto l'aspetto economico-finanziario.

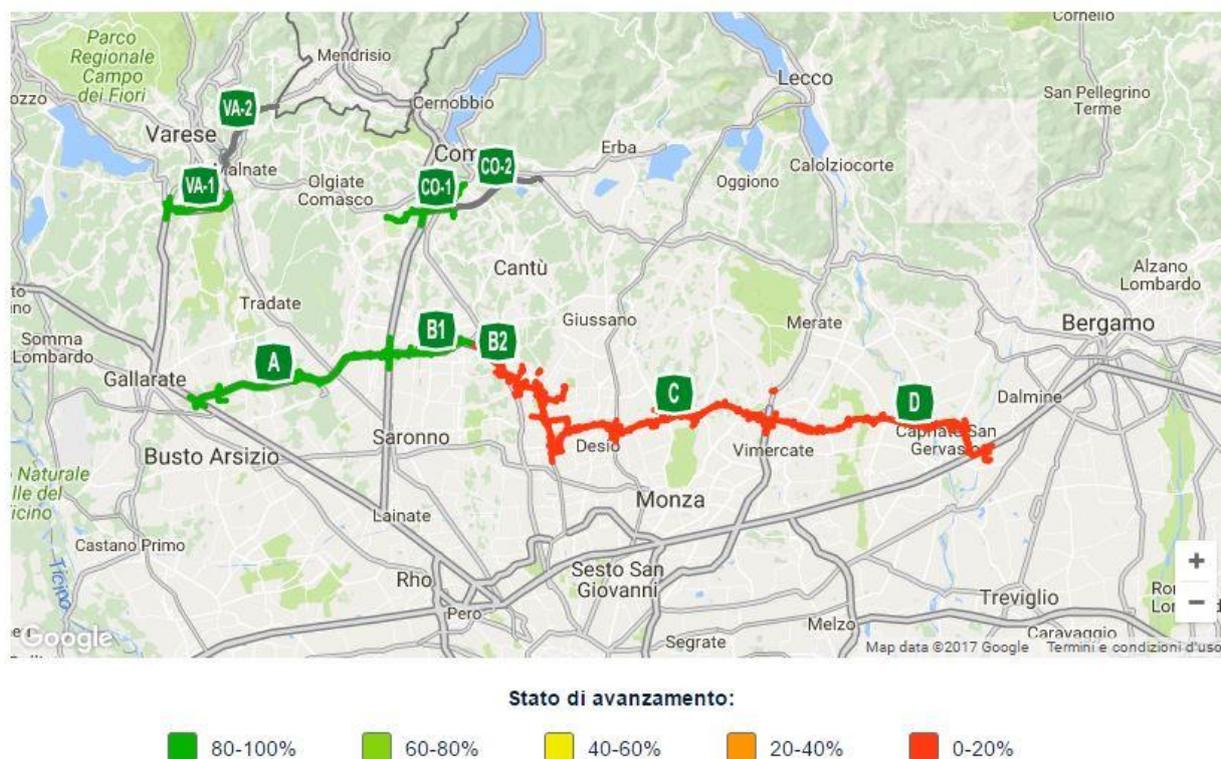
Aspetto trasportistico

Marco Ponti, docente di economia applicata al Politecnico di Milano, a proposito della realizzazione di arterie autostradali in Italia afferma: "*Tutta la progettazione è finalizzata a rendere finanziabile l'opera e non a ottimizzare i trasporti. Dunque a volte vediamo tracciati stravaganti, come quello della Pedemontana Lombarda. Se l'obiettivo era snellire i traffici locali, si poteva fare sistemando la rete viaria esistente con costi molto inferiori, ma per questi interventi mancano i soldi. Così la viabilità ordinaria va in malora. Insomma tutto il sistema di allocazione delle risorse è indifendibile*" (Tratto dal libro "Strade senza uscita" di Roberto Cuda). Il tracciato dell'autostrada presenta infatti un andamento non lineare, che si incunea tortuoso nelle ultime aree verdi rimaste nel nord Milano (ricordiamo che la Provincia di Monza e Brianza è la più urbanizzata non solo d'Italia, ma d'Europa), cancellandole completamente o compromettendole nella loro continuità e possibilità di sviluppo, e con una altimetria curvilinea che, anziché in trincea e galleria naturale o artificiale, corre sopraelevata rispetto all'abitato e crea montagne in pianura per riconnettere artificialmente il territorio che rimarrà invece irrimediabilmente diviso (svincolo Cesano Maderno).

In particolare, nella tratta B2 il tracciato autostradale, con andamento principale est-ovest, si innesta sulla Superstrada Milano-Meda (ex S.S. 35 dei Giovi) che con direzione nord-sud connette la Brianza al capoluogo, sovrapponendo così i diversi flussi di traffico.

Su tale argomento la Provincia di Milano nella Delibera di Giunta 445/2009 affermava che "*unire i flussi nord-sud ed est-ovest comporta gravi problemi irrisolti di traffico*", e la stessa Regione Lombardia nella delibera n.17643/2004 scriveva al punto 2.3: "*... determina una sovrapposizione di flussi di traffico gerarchicamente e direzionalmente differenti con conseguenti condizioni di deflusso non accettabili*".

Progetto definitivo



Nel saggio dal titolo "Solo andata - Trasporti, grandi opere e spese pubbliche senza ritorno", edito nel giugno 2017 da Università Bocconi, ancora Marco Ponti esamina la situazione italiana e sostiene *"che in Italia di infrastrutture ce ne siano già abbastanza e che i nuovi megaprogetti propagandati come indispensabili, anche con fini ambientali molto dubbi, è improbabile che siano decisivi per lo sviluppo del paese, però costano miliardi di euro, e favoriscono interessi concentrati in poche mani"* (citato da Luca Mercalli, meteorologo, divulgatore scientifico e climatologo – nella rivista Consumatori COOP dell'1 ottobre 2018).

Di seguito riportiamo un estratto dell'articolo del 22 aprile 2016 della testata giornalistica de "Il Giorno": **"Pedemontana non serve. O almeno «l'effetto congiunto della Pedemontana, della Rho-Monza e della quarta corsia dinamica (Autostrada A4) non riescono a migliorare le condizioni del tratto urbano a nord di Milano della A4».** Non lo dicono gli ambientalisti, la Provincia di Monza o i sindaci della Brianza, preoccupati dell'impatto del cantiere che si è fermato sul territorio, **ma lo dicono i tecnici della Regione. E lo mettono nero su bianco all'interno del "Piano regionale della mobilità e trasporti [...]"** [del 2016 n.d.r.].

[...] la cosa incredibile è che gli stessi tecnici che hanno redatto il piano ora giungono alla conclusione che Pedemontana (con la Rho-Monza e la quarta corsia dinamica sulla tangenziale – tratto urbano a nord di Milano [A4 Milano-Bergamo n.d.r.]) non portano benefici alle condizioni del traffico.

Ma non c'è solo l'Autostrada Pedemontana nell'analisi dei tecnici, bensì l'intero sistema tangenziale di Milano, dove emerge anche che la realizzazione della Teem [Tangenziale Est Esterna Milano n.d.r.] non alleggerisce il carico di traffico della tangenziale Est di Milano [...].

Il piano inoltre individua quattro possibili scenari al 2020, a seconda che si investa di più o di meno sul trasporto collettivo (treni e bus) o sulle strade e autostrade. Nelle analisi trasportistiche i tecnici suggeriscono alla politica quali siano le scelte più efficaci. La prima cosa da notare è che in tutti e quattro gli scenari si prevede al 2020 una riduzione degli spostamenti giornalieri su strada ed un aumento del trasporto pubblico su ferro e su gomma. Nelle considerazioni finali in sostanza i tecnici dicono che lo scenario migliore è quello che prevede al 2020 pochi investimenti su strade e autostrade e maggiori investimenti sul trasporto pubblico”.

Aspetto ambientale

Molto preoccupante è poi l'aspetto ambientale: per l'Italia, e per la Pianura Padana in particolare, la situazione dell'aria "sporca" non è cambiata, tant'è che il Commissario per l'Ambiente dell'Unione aveva convocato per il 30 gennaio 2018 i ministri dei 9 stati, Italia inclusa, per discutere del problema dell'inquinamento atmosferico. Si trattava di paesi in odore di procedura d'infrazione (già scattate per Polonia e Bulgaria) per non essersi impegnati a sufficienza per raggiungere i limiti di emissione concordati. L'Italia ha già ricevuto 2 avvertimenti o "pareri motivati" per il mancato rispetto delle norme sul Biossido di Azoto (NO₂) in 12 zone, e sul PM₁₀. L'Italia del resto guida la classifica delle morti premature causate dall'NO₂ (17.300 su 70.000 complessive nell'UE), e dallo smog (66.000 su 400.000 morti totali in Europa).

La Giunta Regionale della Lombardia ha elaborato e approvato una delibera (n° 7095 del 18.9.2017) che fissa alcune misure applicative. Si tratta di misure decisamente blande, adottate solo per i comuni con più di 30.000 abitanti e in quelli che aderiscono volontariamente al protocollo dell'Accordo Aria, ben lontane quindi dall'essere misure strutturali serie, che coinvolgano tutti i comuni.

D'altra parte spetta proprio all'area compresa tra Monza e nord Milano il record europeo delle morti premature causate dalle emissioni diesel: lo dice un'inchiesta pubblicata il 14 aprile 2018 dalla testata giornalistica "Il Fatto Quotidiano" e realizzata da MobileReporter, in collaborazione con European Data Journalism Network.

“E' difficile immaginare con quali credenziali l'Italia cercherà di scongiurare il deferimento alla Corte di Giustizia Europea”, evidenziava Greenpeace in una manifestazione davanti a palazzo Berlaymont, auspicando che *“l'intervento della Commissione sia effettivamente severo come è stato annunciato”.* Concordiamo con quest'ultima affermazione, e auspichiamo un cambio di rotta nelle politiche infrastrutturali, tenuto conto che la “cura autostradale” prevista in Regione Lombardia è tutt'altro che in sintonia con la necessità di abbattimento degli inquinanti (Bre.Be.Mi, TEEM da poco ultimate, Ti.Bre., Broni-Mortara, Mantova-Cremona, Autostrada della Valtrompia in previsione, nonché Pedemontana Lombarda realizzata per un terzo; ... e senza contare le superstrade). A nostro parere una vera follia!!

Tutte queste opere si vanno ad insediare proprio nei corridoi verdi superstiti, senza peraltro essere conteggiate ed incidere nei rapporti di consumo di suolo, ma aggravano ulteriormente l'entità reale di cementificazione del territorio.

Il tracciato dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, inoltre, attraversa il Bosco delle Querce di Seveso e Meda e i terreni contaminati dalla nube tossica di diossina sprigionatasi nell'incidente ICMESA del 1976, in gran parte non bonificati, come dimostrano i risultati dei campionamenti effettuati. Infatti sono stati evidenziati parecchi superamenti dei limiti di legge per la concentrazione di inquinante (la TCDD - diossina di Seveso - è considerata la più pericolosa all'interno delle varie tipologie conosciute), lungo le tratte B2 e C, per cui l'eventuale movimentazione di terre pericolose costituisce una problematica grave e ad oggi irrisolta.

Aspetto economico-finanziario

Il modello di project-financing ha visto ad oggi solo la parte pubblica finanziare l'opera con 1,2 mld su 4,3 mld complessivi – come stimato in fase di approvazione del progetto definitivo ed ora già salito ad oltre 5 mld – mentre manca totalmente il contributo privato, tanto che 2 aste (nel 2014) per la collocazione di azioni della Società Pedemontana sono andate deserte e, nonostante i 350 milioni di defiscalizzazione già garantiti dal governo, il progetto autostradale, con un costo di 57,8 milioni di euro a Km, non attrae investitori.

"La sostenibilità dell'investimento connesso al completamento dell'autostrada è possibile solo attraverso l'implementazione di una forma adeguata di garanzia del servizio di debito a parziale mitigazione del rischio traffico", dice il documento allegato al bilancio (Regione Lombardia). "In pratica, se i volumi di traffico - e quindi i pedaggi e di conseguenza gli introiti - saranno inferiori alle stime, le banche creditrici potranno rivalersi sul fondo di garanzia istituito dalla Regione [di ulteriori 450 milioni di euro n.d.r.]" (Corriere della Sera del 20 dicembre 2016).

In effetti, nei tratti finora realizzati, il traffico è nettamente inferiore a quello a suo tempo sovrastimato dalla Concessionaria per giustificare la necessità dell'opera, anche a causa di tariffe tra le più care d'Italia (21cent €/Km).

Ad oggi il mutuo di 200 milioni di euro, in cui è stato trasformato il preesistente prestito ponte contratto dalla Società Pedemontana per scongiurare la richiesta di fallimento avanzata dalla Procura di Milano, *"è servito non per salvare il progetto ma le banche creditrici"* sostiene Dario Balotta, ex responsabile trasporti di Legambiente. Lo stesso Balotta si chiede: *"se non è stato anche abbassato il tasso, Pedemontana continuerà a pagare il 7%, che significa 14 milioni l'anno: più di quello che incassa dai pedaggi. Come pagherà gli altri costi di gestione? Per di più se Maroni continua a promettere la detariffazione delle tangenziali di Como e Varese? Una volta risolto il problema del debito con le banche, gli altri debiti (con Impregilo, con Strabag, gli stipendi dei 117 addetti, le compensazioni ambientali attese da anni) con che soldi si pagheranno?"* (tratto da "Il Giorno" del 6.12.2017).

Sappiamo che una seconda richiesta di sostegno alla BEI ha avuto di nuovo esito negativo (anche se per noi rimane la seria preoccupazione che Cassa Depositi e Prestiti possa intervenire, a dispetto della testimoniata insostenibilità dell'opera, intaccando l'unica liquidità vera di cui disponiamo e che poggia sui risparmi dei cittadini).

Le convenzioni, nonché i piani economico-finanziari legati a tali opere vengono regolarmente secretati e nemmeno le interrogazioni parlamentari promesse nel tempo sono riuscite ad ottenerne copia. La stessa determinazione delle tariffe è secretata, mentre nel settore ferroviario ed aeroportuale ci sono intere pagine su come vengono stabilite.

Inoltre dobbiamo registrare che iniziative simili sottraggono capitali ingenti da settori tecnologicamente avanzati e concorrenziali ad un settore cosiddetto "maturo" come quello delle grandi opere, a detrimento della competitività del paese.

Segnaliamo inoltre altri aspetti significativi, inerenti il tema della legalità in rapporto alla realizzazione di grandi opere:

“Costruzioni, cemento, strade e grandi opere sono i settori più infiltrati dalle mafie. La DIA - Direzione Investigativa Antimafia - ricorda che: «Sulla base di una valutazione d'insieme e come già evidenziato in passato, le maggiori problematiche riguardanti le infiltrazioni criminali, indipendentemente dall'area territoriale di realizzazione delle opere, si rilevano nei confronti delle imprese esercenti prestazioni cosiddette sensibili (fornitura e trasporto terra, fornitura e trasporto calcestruzzo, fornitura e trasporto bitume, trasporto materiali a discarica, ecc). Queste sono, infatti, più permeabili ai rischi di condizionamento, quando non sono esse stesse, come sovente accade, diretta espressione di sodalizi criminali. Si tratta, solitamente, di ditte di piccole dimensioni, su base personale o familiare, con modesti investimenti e poco strutturate e, ciò nonostante, estremamente competitive sul piano economico, anche in aree lontane da quelle del Mezzogiorno ove hanno spesso sede, [...omissis...]. I prezzi particolarmente contenuti, ai quali le aziende colluse offrono i loro servizi, ingenerano una distorsione delle regole di mercato e della concorrenza, inducendo peraltro sospetti sul possibile impiego di capitali di origine illecita nell'ambito dell'attività d'impresa»” (tratto da "Strade senza uscita" di Roberto Cuda). Inoltre, “Secondo la Corte dei Conti, buona parte dei 60 miliardi di euro che ogni anno alimentano la corruzione è riconducibile agli appalti pubblici e al settore immobiliare” (sempre tratto da "Strade senza uscita" di Roberto Cuda).

Grandi Lavori Fincosit Spa e Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro Spa, che insieme alla (ormai ex) capogruppo dell'ATI Strabag si aggiudicarono l'appalto di Pedemontana, sono state citate in articoli di stampa per coinvolgimento in episodi corruttivi. Il giudizio espresso dal Commissario ANAC (Autorità Nazionale Anti Corruzione) Raffaele Cantone sulla Maltauro Spa è inequivocabile: *"La società ha una rilevante e spregiudicata capacità di ottenere illecitamente commesse pubbliche, facendo ricorso ad appoggi soggettivi di intermediari e pubblici ufficiali diversi, disponibili ad assecondarne gli illeciti obiettivi".* Ed ancora si rimarca *"...la gravità del modus operandi dell'impresa Giuseppe Maltauro che ha dimostrato nel tempo di "adattarsi" a pressioni criminali pur di acquisire commesse, soprattutto nei contesti condizionabili dalla criminalità"* (tratto da La Repubblica del 04.11.2014). I manager di Fincosit Spa, in consorzio di imprese con Salini-Impregilo, sono stati invece arrestati e condannati a Venezia nel 2014 nell'ambito dell'inchiesta sul sistema Mose (tratto dall'articolo de "L'Espresso" del 20.11.2016). Anche Pedemontana è stata oggetto di indagini da parte delle Procure di Milano e Como.

Tutto quanto sopra testimonia la gravità del problema che ci affligge e vi sottoponiamo, in considerazione anche del fatto che Pedemontana Lombarda costituisce in Lombardia la punta avanzata, oltre che la più costosa, di un programma di realizzazione di numerose opere autostradali già citate. Proprio per questo Pedemontana riveste un ruolo chiave, rispetto alla possibilità di fare da "apripista" o da "blocco definitivo" ad una politica assurda e sconsiderata che aggraverebbe ulteriormente il problema inquinamento nell'area Padana, distruggendo irrimediabilmente gli ultimi ettari di terreni agricoli con un devastante consumo di suolo.

In questo senso risulterebbe propedeutico e strettamente legato ai problemi enunciati l'eventuale deferimento dell'Italia alla Corte di Giustizia Europea per la mancata assunzione delle misure necessarie antismog.

RingraziandoVi per l'attenzione dedicata alla nostra vicenda, ci è gradita l'occasione per salutare ed augurare buon lavoro.