

Dopo l'allarme lanciato dai gruppi ambientalisti di Meda e Seveso, interviene il direttore generale di Autostrada Pedemontana Lombarda, Sabato Fusco

«La bonifica sarà costantemente monitorata»

«Sappiamo che è un intervento delicato, in cui ci giochiamo la faccia. Se vogliono mandare un delegato a controllare i lavori lo accoglieremo volentieri»

SEVESO (gs4) Il disastro della diossina di Seveso e Meda è considerato fra i peggiori che l'umanità ricordi. Autorevoli studi internazionali lo pongono addirittura nei primi 10, insieme a nomi che da soli fanno rabbrivire: Chernobyl, Fukushima, il prosciugamento del Lago d'Aral.

Dal disastro di Seveso nacquero le direttive sul rischio industriale, che oggi pongono a 10 e 5 nanogrammi per chilo la concentrazione massima (rispettivamente industriale e residenziale) di diossina nel terreno. Dopo il 1976 la zona A del disastro fu completamente bonificata e corrisponde di fatto all'attuale Bosco delle Querce, ma i cantieri di Pedemontana andranno a movimentare della terra ancora piena di diossina, come certificano le cinque campagne di campionamenti eseguite fra il 2008 e il 2019, perciò tutta l'opera non può prescindere da una bonifica accurata che asporterà almeno 40.000 metri cubi di terra per 70.000 tonnellate. Un intervento che è da tempo criticato dagli ambientalisti, per il rischio che la diossina si disperda nell'ambiente.

«È un punto di grandissima sensibilità - esordisce il direttore ge-

L'autostrada e il direttore di Pedemontana, Sabato Fusco



nerale di Autostrada Pedemontana Lombarda, l'ingegner **Sabato Fusco** - È un'opera su cui non possiamo sbagliare, perché non ci giochiamo solo la faccia, ma molto di più. Il piano di bonifica è stato esaminato da Arpa, l'esperto a cui ci si rivolge in questi casi e che seguirà tutte le fasi». La bonifica procederà, di fatto, strato per strato, asportando i primi 20 centimetri di suolo, eseguendo poi i saggi per determinare la quantità di

diossina presente e, se supererà i limiti, verranno asportati nuovamente altri 20 centimetri e si ripeteranno i controlli finché non si trova terreno con una concentrazione sotto il limite stabilito. «In genere parliamo di 20 centimetri - precisa Fusco - Ma in realtà scaveremo fin dove è necessario. Riteniamo tuttavia che l'inquinante si trovi solo fra i 20 e 100 centimetri di profondità».

Le tecnologie sono migliorate ri-

spetto al 1976, tuttavia le tecniche sono le stesse: scavare, asportare e riporre il terreno contaminato in un luogo sicuro. Saranno 8 i lotti di terra dove si scaverà e il terreno sarà continuamente bagnato per evitare la dispersione delle polveri, similmente a come si vede nelle fotografie scattate al tempo della prima bonifica; 37 saranno invece le aree di lavoro. «Tecniche di bonifica avanzate non ce ne sono - spiega l'ar-

chitetto **Barbara Vizzini**, responsabile dell'ufficio Ambiente e Territorio - Lavoreremo in umido e ci sarà un monitoraggio costante. Dalle aree di bonifica non usciranno mai i mezzi che lavorano a contatto con il terreno contaminato e poi lo transporteremo con dei camion telati. È una cosa che non è stata mai fatta prima e ne sono orgogliosa».

Una bonifica che naturalmente rispetterà tutte le normative, sarà effettuata solo nel recintato autostradale e che seguirà tutti i limiti imposti, per cui nelle aree definite come industriali il limite sarà posto a 10 nanogrammi al chilo. Non sono poche queste zone, perciò il totale isolamento è la parola d'obbligo: «Lo garantiremo a tutti e in primis agli operai. Se le associazioni ambientaliste vogliono incaricare un loro delegato per controllare i lavori, saremo felici di accoglierlo - ha aggiunto Fusco - il terreno sarà poi certificato e inviato in discariche speciali per l'allocazione finale. Non abbiamo una bonifica al risparmio». Il costo totale è stimato in 10 milioni di euro, ma altri 6 sono già a disposizione per eventuali costi extra. I lavori dovrebbero iniziare nel 2024.