

Stato iter:  
IN CORSO

## **Atto\_Camera**

### **Mozione 1-00533**

presentato da

**TRIPEDI Davide**

testo di

**Mercoledì 9 luglio 2014, seduta n. 260**

La Camera, premesso che: il 10 luglio 1976 dallo stabilimento Icmesa di Meda (MB) fuoriuscì una nube altamente tossica contenente varie sostanze tra cui la molecola di tetraclorodibenzo-p-diossina (TCDD); studi immediatamente susseguenti al disastro ambientale provarono che la nube contaminò 1810 ettari di territorio nei comuni di Seveso (MB), Barlassina (MB), Cesano Maderno (MB), Meda (MB), Bovisio Masciago (MB) e Desio (MB); a seconda del grado di contaminazione riscontrato negli studi, l'area colpita dall'incidente venne suddivisa nelle zone A, B ed R, a contaminazione del suolo decrescente; negli anni successivi si susseguirono interventi di bonifica limitatamente alla zona A e studi epidemiologici sulla popolazione residente, nonché studi di valutazione dei rischi per la stessa popolazione; nonostante l'area B fu sottoposta ad un voluto trattamento di tipo agricolo al fine di diluire la diossina e favorirne la fotodegradazione, i livelli di diossina si mantenevano superiori ai limiti previsti per i siti con destinazione d'uso verde pubblico e residenziale ed anche industriale, e per tale motivo nuovi interventi su quelle aree richiedono, a tutt'oggi, l'effettuazione di indagini ed interventi previsti dal decreto legislativo n. 152 del 2006, richiesti anche specificatamente dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE); la Pedemontana Lombarda, detta anche sistema viabilistico pedemontano, è un insieme di tratte autostradali in fase di cantierizzazione che si sviluppa attraverso le province di Varese, Como, Monza-Brianza, Milano e Bergamo, per un totale di 86,7 chilometri di autostrada e 70 chilometri di nuova viabilità provinciale e comunale, comprendente anche le nuove tangenziali di Como e Varese; è in fase di ultimazione la tratta A e i primi lotti di tangenziali di Como e Varese del sistema viabilistico pedemontano e sono appena iniziati i lavori della tratta B1 tra Lomazzo (CO) e Lentate sul Seveso (MB); i comuni di Bovisio Masciago e Desio disposti sulla progettata ma non ancora costruita tratta C, così come comuni di Barlassina, Meda, Seveso e Cesano Maderno disposti sulla progettata ma non ancora costruita tratta B2, sono tutti inclusi all'interno di aree classificate come contaminate a seguito del disastro dell'ICMESA; nella tratta B2, l'autostrada Pedemontana si spingerà all'interno del parco naturale del «Bosco delle Querce» di Seveso e Meda, anch'esso a tutt'oggi contaminato

dalla diossina di Seveso, ambito di memoria creato sulle due enormi vasche di contenimento nelle quali venne riposto tutto ciò che di contaminato era presente nella zona A, compreso il terreno rimosso e i macchinari utilizzati per la demolizione e gli scavi; nel periodo di primavera e autunno 2008, Pedemontana spa, con la supervisione di regione Lombardia, ARPA e in accordo con i comuni, ha effettuato campionamenti ed analisi a supporto del progetto definitivo. La prima ha evidenziato alcuni superamenti del limite industriale in 10 casi su 127 campioni, con una distribuzione prevalentemente superficiale degli inquinanti; nell'ottobre 2008, intorno ai punti di superamento si è condotto l'approfondimento che ha confermato i precedenti risultati, portando ad affermare la necessità di una maggior attenzione nella movimentazione dei terreni in fase di cantierizzazione; nell'anno 2011 è stato pubblicato lo studio «Dioxin Exposure and Cancer Risk in the Seveso Women's Health Study» che, prima volta per un'indagine epidemiologica, evidenzia che l'esposizione a diossina nel passato è significativamente relazionata all'incidenza di ogni tipo di cancro; tali evidenze sono conseguenza del fatto che il tetraclorodibenzo-p-diossina (TCDD), più nota come «diossina Seveso», la più pericolosa tra le circa 200 diossine stabili conosciute, sia un inquinante organico persistente, ovvero una sostanza chimica altamente tossica molto resistente alla decomposizione, tuttora presente a pochi centimetri di distanza dal terreno calpestabile nel sottosuolo delle zone sopra indicate; con l'opportunità di defiscalizzare l'opera che ad oggi risulta non essere interamente finanziata, è stato impostato un piano economico finanziario che permette di ridurre la ricapitalizzazione da 1,2 miliardi a 850 milioni di euro, garantendo la copertura per le sole tratte A e B1 sprovviste però delle per contratto previste compensazioni ambientali, senza alcuna certezza per le tratte B2, C e D; la società concessionaria ha deciso di gestire la direzione dei lavori al suo interno, in conseguenza delle difficoltà finanziarie riscontrate e del recente annullamento del bando per l'affidamento dell'incarico di direzione lavori per il secondo lotto della Pedemontana dove il concessionario ritiene di procedere per singole tratte in relazione alle disponibilità economiche; le ripetute aste per la cessione delle quote di provincia e comune di Milano della società Serravate spa che detiene il 78,97 per cento di Pedemontana Lombarda, tutte andate deserte, mettono a rischio la realizzazione di Pedemontana stessa; vi è un minore interesse da parte degli istituti di credito a finanziare l'opera, in virtù della difficoltà a rientrare dai capitali investiti entro tempi certi; nell'ultima seduta del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) del 30 giugno 2014, non è stato destinato alcun finanziamento all'opera Pedemontana Lombarda come più parti politiche avevano invece previsto, in primis il presidente della regione Lombardia, Roberto Maroni; in data 3 aprile 2013, l'assessore alle infrastrutture e ai trasporti della regione Lombardia, Maurizio Del Tenno, ha dichiarato che «per Pedemontana sussistono sia problemi di carattere territoriali dovuti all'avanzamento dei cantieri come rumori, polveri e altro, sia criticità attinenti la certezza della complessiva realizzazione dell'opera»; i sindaci dei comuni disposti sulla tratta B1 e B2, hanno mostrato una più che evidente preoccupazione nel caso si dovesse completare la tratta B1 per l'inevitabile ed insostenibile congestionamento dell'esistente superstrada Milano-Meda causato dall'eccessivo traffico di veicoli provenienti dalle province di Como e Varese; gli stessi sindaci hanno denunciato, tra le numerose incongruenze, la mancanza delle compensazioni ambientali all'opera promesse dalla società

Pedemontana;

i cittadini dei comuni di Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Seveso e Desio hanno rilevato, a loro dire, diversi profili di illegittimità del progetto definitivo della tratta B2 e hanno inoltrato al TAR due ricorsi contro la delibera di approvazione del CIPE (delibera del 6 novembre 2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 18 febbraio 2010), contestando che il progetto definitivo è stato modificato in sede di approvazione per la tratta B2, prevedendo la realizzazione del tracciato stradale fuori terra a differenza di quanto previsto dal progetto preliminare del marzo 2006 che prevedeva, invece, una soluzione in interrato, come altresì indicato da regione Lombardia con DGR VII/17643; tali modifiche non sono state assunte con il recepimento di prescrizioni o raccomandazioni impartite dal CIPE nel progetto preliminare, bensì derivano da scelte del collegio di vigilanza dell'accordo di programma, sottoscritto il 19 febbraio 2007;

nel ricorso presentato si è evidenziata, inoltre, la violazione della normativa nazionale e comunitaria in materia di tutela ambientale e, in particolare, in relazione alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) dei piani/programmi e a quella di valutazione d'impatto ambientale (VIA); il ricorso ha altresì evidenziato la più che discutibile approvazione della legge regionale 15 del 2008 denominata «Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale» che consente, «in deroga» alla legge regionale 60 del 1985, l'attraversamento dell'opera Pedemontana nel parco naturale del Bosco delle Querce;

gli stessi cittadini, inoltre, da sempre ritengono non sia opportuno eseguire lavori così invasivi per il territorio ed intervenire su suoli così inquinati; la Provincia di Monza e Brianza, interessata dal passaggio prossimo della mastodontica opera Pedemontana, risulta essere infatti quella con il più alto tasso di superficie urbanizzata d'Italia e il suo indice medio di consumo di suolo, calcolato come rapporto tra superficie urbanizzata e superficie totale, supera il 54 per cento; dall'inizio del concepimento dell'opera Pedemontana risalente agli anni '50, il territorio interessato dal tracciato si è progressivamente deindustrializzato, l'inquinamento atmosferico è aumentato e il suolo si è rapidamente urbanizzato con la logica conseguenza che gli scenari di mobilità che è oggi possibile prevedere non coincidono con i valori considerati per giustificare la realizzazione di quest'opera infrastrutturale, anche in ragione di un mutamento dei trasporti merci internazionali e interregionali,

impegna il Governo

ad assumere le iniziative di competenza al fine di limitare la realizzazione dell'opera infrastrutturale Pedemontana Lombarda – «Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse», alla tratta A, tra lo svincolo di Cassano Magnago sulla A8 e lo svincolo di Lomazzo sulla A9 e le tangenziali di Varese e Como, esclusivamente in relazione ai lotti in via di realizzazione così come individuati nel contratto sottoscritto il 26 agosto 2008 tra società Autostrada Pedemontana Lombarda e la società di progetto denominata Pedelombarda Scpa, e di interrompere immediatamente i lavori appena iniziati della tratta B1, spostando le risorse economiche destinate alle tratte B1, B2, C e D verso investimenti di messa in sicurezza, risanamento e potenziamento del trasporto pubblico su ferro della regione Lombardia, previa attenta analisi delle reali necessità.

(1-00533) «Tripiedi, De Rosa, Carinelli, Manlio Di  
Stefano, Pesco, Alberti, Zolezzi, Sorial, Caso, Toninelli, Cominardi, Ciprini, Rizzetto,  
Fico, Di Battista, Spessotto, Crippa, Castelli, Dell'Orco, Prodani, Busto, Cristian  
Iannuzzi, Gallinella, Vallasca, Paolo Bernini, Massimiliano  
Bernini, Liuzzi, D'Uva, Parentela, Cancelleri, Brugnerotto, Simone  
Valente, Marzana, Luigi Gallo, Battelli, Chimienti, Baldassarre, Turco, Villarosa».