



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

PEDEMONTANA: INSIEME IN RETE INFORMA

I gruppi aderenti a **INSIEME IN RETE**, hanno fatto e stanno facendo la loro parte anche per stimolare e sensibilizzare il livello istituzionale sulla Pedemontana e il rischio Diossina (TCDD).

Per questo, abbiamo segnalato al **Consigliere Provinciale del PD Elio Ghioni**, con cui, nel rispetto delle **autonomie reciproche**, da qualche tempo interloquiamo, l'attuale ambigua situazione sull'iter progettuale e sull'adempimento delle PRESCRIZIONI del CIPE riguardo alla realizzazione dell'opera autostradale, **che, ribadiamo, continuiamo a considerare inutile e d'impatto negativo per il territorio.**

Le nostre segnalazioni e richieste sono state oggetto, (insieme con altre domande) di un'Interrogazione in Consiglio Provinciale e di alcune richieste di delucidazioni avanzate in IV Commissione Provinciale da parte del Cons. Ghioni.

All'interrogazione ha risposto l'Assessore alle Opere Pubbliche - Viabilità e Trasporti - Mobilità Sostenibile Francesco Giordano.

L'interrogazione e le risposte dell'Assessore Giordano sono state riprese in modo sommario in un articolo de Il Giorno in data 10/03/012.

Vi proponiamo il testo dell'interrogazione, l'articolo de Il Giorno e i punti salienti della risposta dell'Assessore.

PEDEMONTANA – IV commissione del 05.03.2013

1. a che punto si trova l'iter progettuale di Pedemontana nel tratto "B2". Dopo l'apertura dei cantieri per le tangenziali di Varese e Como, sembra che manchino le risorse per la prosecuzione dei lavori. Il notevole ritardo della cantierizzazione dell'opera rende praticamente impossibile la sua realizzazione per EXPO2015.
2. Si chiede se in questi giorni è stato convocato il Collegio di Vigilanza e, qualora fosse già avvenuto, quali sono le decisioni prese.
3. il rischio è che i lavori subiscano un arresto dopo aver completato il tratto ad ovest e che tutto il traffico graviti poi sulla SP35 verso Milano, un tratto già ora collassato.
4. se, per sopperire temporaneamente alla mancanza di fondi, si decidesse di dirottare 1,2 Md di contributo pubblico destinato all'intera opera per il completamento del tratto ad ovest, si ha quasi la certezza che la realizzazione del tratto "B2" sarà rimandato a chissà quando.
5. rilievi di ARPA del 2008 evidenziavano forti concentrazioni di diossina, quindi oltre i limiti di legge, anche nelle zone "B" ed "R" dove sono previsti gli svincoli e le strade di viabilità accessoria. È necessario quindi investire l'ARPA per eseguire nuovi rilevamenti approfonditi in tutta l'area interessata. È chiaro che le eventuali bonifiche devono essere a carico di Pedemontana.
6. chiediamo che venga data esauriente risposta alla lettera sottoscritta dai Sindaci dei Comuni di Barlassina, Cesano Maderno, Lentate sul Seveso, Meda e Seveso recentemente inviata a Pedemontana ed a tutti gli enti interessati.
7. è scandaloso che, nonostante ripetute richieste, nessuno dei responsabili si sia degnato di presentarsi in Consiglio provinciale per chiarire la situazione e che le informazioni su quanto sta accadendo vengano apprese dalla stampa.

Monza, 05.03.2013

Gruppo consiliare del Partito Democratico

Alla c.a. dell'Assessore
del Presidente del Consiglio

Francesco Giordano
Angelo De Biasio

INTERROGAZIONE: Pedemontana

Abbiamo avuto la conferma in questi giorni delle gravi difficoltà economiche in cui versa Pedemontana: mancano i fondi per proseguire l'opera. Non sono ancora stati incassati i cento milioni previsti per l'aumento di capitale e non ci sono nemmeno le garanzie che venga rinnovato dalle banche il prestito ponte di 200 M€.

Probabilmente il Piano Economico Finanziario non è convincente. A questo proposito voglio ricordare i vari interventi in questo Consiglio dell'allora capogruppo del PD Gigi Ponti e dell'attuale capogruppo Domenico Guerriero quando mettevano in dubbio la validità del PEF evidenziando varie criticità sempre decisamente negate dai responsabili di Pedemontana. A conferma di quanto detto, non sarà un caso che mancano i fondi privati.

L'Assessore Giordano parla di chiacchiericci. Assessore, non siamo al Bar Sport! Stiamo parlando di un'infrastruttura in gestazione da una trentina d'anni, che violenterà il territorio della Brianza. Non si può sbagliare e rischiare che, come molte altre opere pubbliche, proceda a spizzichi e bocconi creando enormi incrementi di costi e rendendo ancora più problematico il problema del traffico.

Vorremmo quindi capire se:

- È stato effettivamente presentato il progetto esecutivo della tratta "B2" e "C" il tratto cioè da Lentate S.S. ad Usmate Velate. In caso affermativo, quali saranno i passi successivi, cioè se verrà illustrato e discusso con le Amministrazioni interessate.
- Sono stati eseguiti i carotaggi nella zona del Bosco delle Querce e quindi vorremmo conoscerne l'esito. Se non fossero ancora stati eseguiti, qual'è il programma.
- La Green Way è stata completamente definita e come sono stati gestiti i 60 M€ delle compensazioni.

Qualcuno addirittura insinua che, del faraonico progetto, potrebbero essere realizzate solo le tangenziali di Como e Varese. Preoccupante la reazione dell'Assessore in quanto, anziché escludere decisamente questa eventualità, prospetta un "piano B" e cioè la riqualificazione della Milano-Meda nel tratto "B2".

Anche nel caso in cui si risolvessero i problemi finanziari, l'inizio dei lavori non potrebbe essere che nel 2014 creando così, come più volte segnalato, un enorme ingorgo in occasione dell'EXPO se consideriamo che saranno in corso anche i lavori per le realizzazioni di TEEM, Brebemi e Metrotramvia Milano-Seregno.

Monza, 07.02.2013

Consigliere Elio Ghioni Gruppo del Partito Democratico

PROVINCIA MANCANO I SOLDI PER LA TRATTA BRIANZOLA: IL PD INCALZA LA GIUNTA ALLEVI

Pedemontana, l'opposizione suona la sveglia

— MONZA —

PEDEMONTANA al palo, l'opposizione incalza la Provincia. A sollevare il caso, riprendendo le preoccupazioni espresse dai sindaci della tratta Brianzola, è il capogruppo del Pd in Consiglio provinciale Domenico Guerriero, che ha presentato un'interrogazione sul caso.

Le risposte dell'assessore alla Viabilità Francesco Giordano, che ha ribadito il pericolo che i fondi possano finire con la prima tratta, hanno preoccupato ancora di più Guerriero. «Gli unici fondi oggi disponibili sono quelli previsti dal governo Prodi per la cantierizzazione, vale a dire 1,4 milioni di euro - riassume il capogruppo - Con questi soldi si rischia di non arrivare mai in Brianza». A far temere sui finanziamenti è l'atteggiamento prudente delle banche (si calcola una diminuzione del 20 per cento del traffico

per effetto della crisi, con un conseguente minore introito dai pedaggi), unito alla scadenza di luglio, quando Serravalle andrà in gara.

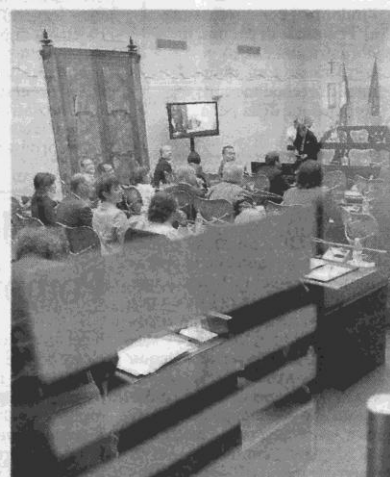
«In questa situazione Pedemontana chiede il rispetto dei vincoli, mentre non è ancora chiaro se procedere a una realizza-

COLLEGAMENTI TRASVERSALI
«Chiediamo che sia realizzato il tratto fra la statale 35, la statale 36 e la A51 per raccordare est e ovest»

zione parziale o a fasi finanziate con gli introiti dei primi chilometri - prosegue Guerriero -. Il rischio è che dopo la prima fase si blocchi tutto, con la paralisi del traffico, in particolare per noi sulla Milano-Meda». Su questo nodo l'assessore Giordano ha annunciato uno studio

sul traffico per capire l'impatto sulla Brianza. Intanto sono stati eseguiti i carotaggi per il Bosco delle querce, mentre è stato presentato il progetto esecutivo sulle tratte B2, C e D: ci vorranno 30 giorni per arrivare all'approvazione e altrettanti per la validazione. Il problema però, sostiene il Pd in Provincia, riguarda i tempi. «Chissà quando questa strada sarà mai finita - conclude Guerriero -. Non è giusto investire il capitale pubblico solo sulla prima tratta. Chiediamo che sia realizzato il tratto fra la statale 35 (Milano-Meda), la statale 36 (Milano-Lecco) e la A51 (tangenziale est) per raccordare l'est e l'ovest nel nostro territorio. E chiediamo a Palazzo Grossi di lavorare pragmaticamente per sostenere questo progetto. E soprattutto che la Provincia vada a battere i pugni sui tavoli regionali per questi progetti piuttosto che per avere un assessore in Regione».

Monica Guzzi



IL DIBATTITO
Il caso Pedemontana è stato affrontato in Consiglio provinciale

Delle risposte dell'Assessore Giordano, vi riportiamo alcuni punti salienti.

Rispetto alle difficoltà economiche e di finanziamento, l'Assessore afferma che, sinora, è il solo CAPITALE PUBBLICO (circa 1,5 miliardi di euro) a finanziare i cantieri già aperti e solo una piccola quota, al momento, dall'azionariato.

Poi entra nel merito della composizione dei soci di APL che "è controllata per il 68% Serravalle, dopo c'è un 20% di una società che di fatto sono le banche, che è Banca Intesa, poi un'altra piccola percentuale di BIIS (fra banche, infrastrutture ecc.) ma che si è fuso all'interno di Banca Intesa e quindi di fatto sta dentro lo stesso gruppo, e dopo c'è un 1% che sono delle cooperative. Le cooperative suppongo che siano cooperative emiliane, che sono le uniche che abbiano risorse economiche in questo momento".

Rispetto all'operazione di vendita delle azioni di Serravalle, si ammette una situazione di incertezza:

"un'incertezza esiste ma è solo temporale nel senso che è riconosciuto da tutti che potrebbe anche andare deserta la prima gara ma è evidente che molti imprenditori, alcuni gruppi, insomma i soliti che vengono indicati (Benetton, Gavi..), sono molto interessati al business delle autostrade e quindi si dovrebbe comunque concludersi positivamente la gara su Serravalle. Però potrebbe anche non chiudersi nella scadenza del 7 luglio potrebbe essere anche nella fase successiva per un evidente meccanismo di massimizzazione del profitto da parte dei privati che sono interessati alle quote di Serravalle. Quindi qual è la parte di incertezza? La parte di incertezza forte rimane quella legata alle Banche perché le Banche rispetto agli impegni che sono stati presi con APL e CAL sono molto prudenti in questa fase. In questa fase sono prudenti perché sono cambiate sostanzialmente le condizioni di mercato del debito: sono aumentati gli interessi rispetto al passato".

C'è anche una valutazione rispetto alla prevista riduzione dei volumi di traffico sulla futura autostrada, il che significa riduzione di introiti economici: *"c'è un altro elemento che nel project crea qualche preoccupazione legato alla diminuzione dei traffici di veicoli sulle arterie importanti, (la diminuzione - ndr-) è stimata tra uno 0 e 20% su base nazionale e quindi si ritiene che all'interno di questa forbice ci starebbe anche una riduzione del veicolo presunto e stimato di APL. Questo ovviamente comporta una rivisitazione del piano economico e finanziario perché i ricavi si abbasserebbero e gli oneri passivi si alzerebbero e quindi l'equilibrio rimane da verificare."*

Nonostante queste incertezze ammesse, per APL e CAL, *"essendoci una serie di vincoli contrattuali risulta altamente improbabile l'ipotesi di realizzazione parziale di Pedemontana. Altamente improbabile perché le società ritengono che i danni che deriverebbero dalle penali da pagare nei confronti di Strabag sarebbero certamente elevate e nessuno dei soggetti che ha sottoscritto l'accordo si prenderà la responsabilità di non realizzare l'opera sia parzialmente che integralmente.*

*Integralmente ormai le tangenziali è certo che si finiranno perché sono già a buon punto. Quindi ci sono due elementi da questo punto di vista, per essere chiari: da una parte c'è una posizione ufficiale di Serravalle soprattutto, che è la controllante di APL, **che esclude l'ipotesi di realizzare solo parzialmente l'opera, dall'altra ci sono altri soggetti che invece sono più prudenti e cauti tant'è che alcuni hanno anche ipotizzato la realizzazione dell'opera a fasi, l'hanno chiamata "fasificazione": la prima fase e la seconda fase. La prima fase dovrebbe essere il primo lotto che sono le due tangenziali A e B1, la seconda fase la B2, la C e la D. Facendo anche un ragionamento economico e finanziario su questo meccanismo temporale differenziato tra la prima e la seconda fase, dopo la realizzazione e completamento delle prima fase e quindi fino alla B1, che vuol dire Cermenate, **entrebbe in funzione questa prima parte dell'autostrada e con i ricavi si finanzierebbe già la seconda parte"*****

L'Ass. Giordano, aggiunge poi di **aver chiesto uno studio del traffico sui comuni della tratta B2** per verificare l'impatto veicolare su questo territorio, qualora l'opera autostradale *"dovesse essere completata solo fino a Lentate o Cermenate"* e che APL e CAL *"ci daranno delle risposte anche su questo approfondimento"*.

INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Ma ora veniamo ad altri punti importanti: **IL PROGETTO ESECUTIVO**.

L'Assessore dichiara che **"è stato consegnato pochi giorni fa il progetto esecutivo non solo della B2 e della C ma anche della D."**

Questo PROGETTO ESECUTIVO è in fase di validazione da parte di una società " la Conteco di Milano" e le tempistiche sono di 30 giorni di tempo per la validazione e di 30 giorni per la sua approvazione.

Un capitolo importante riguarda le **ANALISI AMBIENTALI** supplementari nei Comuni della tratta B2 che furono **interessati dal disastro ambientale dell'ICMESA e dalla CONTAMINAZIONE da DIOSSINA (TCDD)**. Questo supplemento d'indagine è **RICHIESTO e PREVISTO** dalla **PRESCRIZIONE DEL CIPE n°3** ed è **DETERMINANTE ai fini dell'opera autostradale**.

Le prescrizioni del CIPE relative alla tratta B2 e al Bosco delle Querce

ALLEGATO I

Parte 1^ - PRESCRIZIONI

1) Tratta B2 - il progetto esecutivo dovrà prevedere la copertura del tratto autostradale dal km 6,058 al km 6,203.

2) Tratta B2 - In corrispondenza del tratto compreso tra il km 6,058 e il km 6,203 la viabilità locale di superficie dovrà essere spostata sul lato Est del tracciato autostradale, la rotonda e i relativi rami di adduzione dovranno essere posti al di fuori del perimetro del Parco delle Querce.

3) Tratta B2 - In corrispondenza dell'interferenza del tracciato con le aree influenzate dall'incidente ICMESA dei Comuni di Seveso, Meda, Cesano Maderno e Bovisio Masciago, dovranno essere realizzate ulteriori indagini dettagliate sui terreni interessati da contaminazione da diossina, poiché nel corso delle indagini preliminari per la verifica della concentrazione residua sono stati riscontrati superamenti dei valori limite per questo parametro, ai fini della gestione secondo l'art. 5 del D.M. 3 agosto 2005.

4) Tratta B2 - Le aree di cantiere poste all'interno del perimetro del Parco delle Querce nella "zona A" dell'area contaminata dall'incidente ICMESA dovranno essere delocalizzate in siti esterni al perimetro stesso.

139) Aree naturali protette - Dovranno condursi ulteriori approfondimenti di maggior dettaglio, a livello di progetto esecutivo, in merito all'attraversamento del Parco naturale regionale Bosco delle Querce di Seveso e Meda, in particolare in Comune di Meda, allo scopo di minimizzare la portata delle interferenze dell'infrastruttura viaria con il parco.

140) Per lo stesso Parco naturale regionale Bosco delle Querce di Seveso e Meda si chiede di approfondire a livello esecutivo il progetto relativo alle due rotonde di via Vignazzola, tra i Comuni di Meda e Seveso, al fine di ricercare adeguate soluzioni per valorizzare il collegamento ciclo-pedonale tra i quartieri Baruccana/Meredo (Seveso), Meda Sud (Meda) e il Bosco delle Querce e permettere il collegamento ciclo-pedonale con il quartiere San Pietro (Comuni di Seveso e Meda).

147) Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare l'area del cantiere B.1.2, attualmente previsto a ridosso del Parco.

169) Nell'eventualità che i lavori coinvolgano l'area denominata "Bosco delle Querce", si prescrive che, prima di attuare qualsiasi nuovo intervento che possa interessare le vasche di deposito dei rifiuti, le opere necessarie per il controllo ambientale della falda e dei depositi sopraccitati, quali piezometri, pozzetti di protezione, ecc sia acquisito il parere favorevole dell'ASL Monza Brianza.

analisi".

Afferma l'Assessore Giordano: *"Sono stati eseguiti i carotaggi in zona? Certamente sì, sono stati eseguiti i carotaggi nel bosco delle Querce ci sono anche ulteriori indagini che sono state fatte e queste sono su informazioni telefoniche che abbiamo ricevuto. Abbiamo chiamato APL perché non avevamo più avuto notizie e anche perché le ulteriori indagini sono state utili al progetto esecutivo. In fase della progettazione esecutiva la Strabag ha richiesto degli ulteriori carotaggi. Tuttavia è inutile dire che non abbiamo avuto la possibilità di verificare gli esiti di questi carotaggi. Io non ho l'impressione di una posizione omertosa ma credo che per una questione di procedure interne loro siano piuttosto rigidi e quindi gli esiti dei carotaggi ce li daranno dopo insieme al progetto esecutivo. Noi abbiamo chiesto di vedere anche il progetto esecutivo e anche lì facciamo fatica ad avere anche il progetto esecutivo che è l'altra parte importante. Ma il progetto esecutivo e il risultato dell'analisi del Bosco delle Querce dovremmo averli insieme, in questo momento non ce li hanno forniti e probabilmente non hanno ancora avuto neanche le risposte delle*

Su questo delicato aspetto, che INSIEME IN RETE sta attentamente seguendo, ricordiamo che la Prescrizione CIPE n°3 è molto restrittiva (per fortuna) e che, in base a nostre informazioni, non ci risulta che l'ARPA sia stata, al momento, coinvolta nel contraddittorio tecnico relativo alla validazione delle analisi ambientali in oggetto. Vorremmo altresì evidenziare l'utilità che la campagna di rilevamenti sia estesa anche alle porzioni del Comune di DESIO, interessate dal tracciato dell'autostrada, considerato che anche a Desio furono mappate e definite le zone B e R (di rispetto), contaminate da TCDD.



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

L'Assessore Giordano risponde anche in merito al progetto della **GREENWAY** e afferma:

"Il progetto della Greenway dovrebbe essere presentato anche questo entro la fine di marzo. Quindi nel momento in cui il progetto sarà presentato all'interno del collegio di vigilanza dopo sarà mia cura trasferire o all'interno della commissione o in altra sede i contenuti del progetto."

Sulla suddivisione dei famosi 60 Milioni di euro fra i Comuni della tratta B2 (come da Prescrizione CIPE n° 51, quota economica che verrà utilizzata principalmente per opere di viabilità locale: " *Non ci sono novità perché la somma è legata alla definizione degli aspetti economici e finanziari e ne abbiamo discusso anche coi comuni e insieme abbiamo fatto la richiesta ma APL ci ha detto che in questo momento loro non sono in grado di liberare sessanta milioni di euro dalle risorse che hanno nella loro disponibilità. Questo è un problema perché tutte le opere di compensazione e di ottimizzazione noi abbiamo richiesto più volte di farle prima. Sono propedeutiche ma sono anche una garanzia per il territorio, perché prima facciamo le opere di compensazione e dopo facciamo il completamento della B2.*"

Documento elaborato da **INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE**