



CITTÀ DI DESIO

Originale

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Numero **12** Del **03 Marzo 2016**

OGGETTO: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI GRUPPI CONSILIARI PARTITO DEMOCRATICO, LISTA CIVICA DESIO VIVA E LISTA CIVICA LA SINISTRA PER DESIO AD OGGETTO: "AUTOSTRADA PEDEMONTANA"

Il giorno **03 Marzo 2016** alle ore **19:45** nella Sala Consiliare, convocato nei modi di legge, si è riunito il Consiglio Comunale.

Alla discussione del presente punto all'ordine del giorno, risultano presenti i componenti:

Consiglieri Comunali

S	01- CORTI ROBERTO - SINDACO	S	17- VILLA ANDREA
S	02- SIRONI DIEGO	S	18- ZECCHIN ANTONIO
S	03- MESSAGGIERO CARMINE	S	19- MARIANI RICCARDO
S	04- CICHETTI ROCCO	S	20- GARBO TIZIANO
S	05- ALONGI GIOVANNI	S	21- BELLA VINCENZO ROSARIO
S	06- MARIANI ANGELO	N	22- IELO FILIPPO DAVIDE
S	07- BERRA VANDA	N	23- POZZOLI SERGIO
S	08- HUELLER DARIO	S	24- COMMATTEO DANIELE M.
S	09- RUSSI ANGELO	S	25- MONTRASIO SARA
S	10- ROCCO EMANUELA		
S	11- ARIENTI JENNY		
S	12- MARTINAZZOLI MIRELLA		
S	13- BERETTA MARCO		
S	14- MARIANI SERGIO		
S	15- SICURELLO FRANCESCO		
S	16- POZZI STELIO GIORGIO		

Risultano assenti N° **2** componenti l'Assemblea.

Risultano presenti N° **23** componenti l'Assemblea

Presiede la Seduta il Presidente **MESSAGGIERO CARMINE**.

Assiste alla Seduta il Segretario Generale **BASTA NICOLINA**.

ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI GRUPPI CONSILIARI PARTITO DEMOCRATICO, LISTA CIVICA DESIO VIVA E LISTA CIVICA LA SINISTRA PER DESIO AD OGGETTO: "AUTOSTRADA PEDEMONTANA"

IL CONSIGLIO COMUNALE

Il Presidente passa la parola al Consigliere Mariani Sergio per l'illustrazione dell'argomento;

PRESO ATTO dell'illustrazione dell'ordine del giorno presentato dai Gruppi Consiliari Partito Democratico, Lista Civica Desio Viva e Lista Civica La Sinistra per Desio ad oggetto: "autostrada pedemontana", sottoscritto dal Cons. Emanuela Rocco, ed acclarato al prot. comunale l'01.03.2016 al n. 6103, il cui contenuto viene sotto riportato:

"PREMESSO CHE

- i lavori di Pedemontana sono partiti a 30 anni di distanza dal periodo di concepimento dell'opera e nel frattempo il territorio interessato dal tracciato si è progressivamente deindustrializzato, l'inquinamento atmosferico è sensibilmente aumentato ed il suolo è stato ulteriormente urbanizzato al punto che i scenari di mobilità attuali non corrispondono più a quelli prospettati dal progetto iniziale;
- il progetto di collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo (CUP F11B06000270007), comunemente denominato Autostrada Pedemontana, è un insieme di tratte autostradali che attraversano le provincie di Varese, Como, Monza Brianza, Milano e Bergamo, costituendo un sistema viabilistico per complessivi 157 km, di cui 67 di autostrada, 20 di tangenziali e 70 di viabilità locale). I comuni di Seveso, Meda, Barlassina, Cesano Maderno (tratta B2) e Desio e Bovisio Masciago (tratta C) sono interessati dal progetto autostradale in questione e dalle opere di viabilità ad esso connesse;
- Nel 1976 il territorio dei Comuni di Meda, Seveso, Cesano Maderno e Desio, è stato teatro di un grave incidente industriale determinatosi all'interno dell'area industriale della Soc. ICMESA. Incidente che causò la formazione di una nube tossica con conseguente dispersione in atmosfera di diossina la cui ricaduta determinò il deposito al suolo del potente inquinante. La conseguenza di tale evento fu la contaminazione diffusa dei territori comunali posti lungo la direttrice di migrazione della nube tossica in funzione dei venti che spiravano nei giorni in cui avvenne l'incidente.
- L'opera viabilistica Pedemontana transita all'interno di aree classificate come fortemente contaminate a seguito dell'evento ICMESA del 1976, interessando anche l'area del "Bosco delle Querce", oggi ambito di memoria, creato sulle due enormi vasche di contenimento nelle quali venne riposto tutto il materiale contaminato presente nella zona A, compreso il terreno rimosso e i macchinari utilizzati per la demolizione e gli scavi;
- Su tali aree contaminate la Regione Lombardia, con LR 60/1985, aveva posto vincoli a qualsiasi attività edificatoria o di trasformazione del suolo e sottosuolo, concedendo solo l'attuazione di interventi e attività previste dall'accordo transattivo stipulato il 19.12.1980 fra Stato, Regione Lombardia, Società Givaudan e Icmesa. Con LR 15/2008, appositamente approvata per consentire l'attraversamento dei terreni contaminati da diossina (Parco naturale del Bosco delle Querce), la Regione Lombardia ha derogato alla precedente norma mettendo in discussione gli art. 3, 9, e 32 della Costituzione.
- Il CIPE con la prescrizione n. 3, in sede di approvazione del progetto definitivo di Pedemontana, definiva l'obbligo di effettuare "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". Tale prescrizione fa seguito alle indagini preliminari effettuate nel 2008, in contraddittorio con ARPA, dove è stato rilevato che un numero elevatissimo di campioni analizzati (52 su 127) fornivano valori superiori ai limiti di legge per siti ad uso verde pubblico e privato, e molti ancora (10) addirittura superiori al limite per siti ad uso industriale.
- In seguito alla pubblicazione della mozione (D.C.R. 17/09/13 n. X/123) del 17/09/2013,

il Consiglio Regionale Lombardo ha richiesto la "redazione di un piano di caratterizzazione imposto secondo i requisiti di legge (D. Lgs. 152/06) e, a valle di questo, la bonifica delle aree che risultano inquinate e il corretto smaltimento delle terre contaminate in siti idonei a riceverle".

CONSTATATO CHE

- Del Sistema Viabilistico Pedemontano sono state ultimate soltanto la tratta A e la tratta B1, oltre alle tangenziali di Como e Varese;
- Vi è un minore interesse da parte degli istituti di credito a finanziare l'opera, in virtù della difficoltà sia a far rientrare i capitali investiti entro tempo certi, sia a reperire le risorse con cui finanziare la costruzione dei rimanenti lotti B2, C e D, dal momento che le diverse aste per la cessione delle quote di Provincia e Comune di Milano della società Serravalle spa, detentrici del 78,97% di APL, sono andate deserte;
- La Società Infrastrutture Lombarde è stata investita a marzo 2014 da uno scandalo giudiziario relativo ad un giro di appalti su varie opere, tra le quali alcune consulenze per la Pedemontana;
- Esistono potenziali elementi di irregolarità esecutiva, non solo a causa delle modificazioni qualitative apportate al progetto e i lavori illegittimamente assegnati nella gara di appalto del secondo lotto aggiudicatosi da Strabag (cfr. sentenza Tar di Milano n. 02681 del 3 dicembre 2013) ma per quanto riguarda i lavori concernenti la tratta B1 iniziati prima di ottemperare tutte le prescrizioni del Cipe, come emerge dall'esposto presentato da Legambiente alla Pretura di Como nel gennaio 2015
- Ad oggi non è ancora chiaro in modo inequivocabile se sia stato emesso il decreto interministeriale di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica sottoscritto da CAL e APL, nonostante sia stato inviato fin da maggio 2015 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la sua approvazione e che il closing finanziario relativo alle Tratte B2 e C dovrà essere concluso entro un anno dall'efficacia dell'Atto Aggiuntivo n. 2;
- L'1 agosto 2014, il CIPE ha approvato una misura di defiscalizzazione per riequilibrare il Piano Economico Finanziario e che l'ammontare delle misure agevolative fiscali è pari a 349 milioni di euro in valore attuale complessivo (IRES, IRAP e IVA) per il periodo di applicazione 2016/2027. Malgrado ciò, a tutt'oggi non c'è nessuna certezza riguardo il finanziamento delle tratte rimanenti;
- La Matrice Origine/Destinazione 2014 del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, ha rilevato che:
 - il 63% degli spostamenti per motivi di lavoro e di studio sono all'interno dei 10 km di distanza, mentre il 23% si esaurisce entro i 20 km;
 - il 79% degli spostamenti occasionali e per affari rimane all'interno di una distanza di 10 Km e il 16% all'interno di un raggio di 20 km;
- Lo studio della Provincia di Monza e della Brianza, "Moving Better", ha evidenziato:
 - un incremento della lunghezza media di spostamento, nel decennio intercensuario (da 1,95 km del 1991 a 4,27 km del 2001), seppur in presenza di una quota prevalente di spostamenti a breve raggio (entro i 10 km) che riguardano il 63,5% degli spostamenti per motivi di lavoro (pag. 214 Contributo analitico alla costruzione di uno scenario della mobilità per il Piano strategico per la mobilità sostenibile della Provincia di Monza e Brianza, Studio sulle pratiche della mobilità, Dipartimento Architettura e Pianificazione – Politecnico di Milano);
 - la lunghezza media di spostamento per motivo di studio è compresa tra i 4,3 e i 6 km;
- La provincia di Monza e Brianza, per la specificità del territorio e la fortissima urbanizzazione, insieme all'elevato utilizzo dei mezzi privati, soffre di rilevanti problemi d'inquinamento dell'aria, ravvisabili nel frequente sfioramento dei limiti normativi registrato dalle attività di monitoraggio di ARPA; di conseguenza Pedemontana, incentivando il trasporto privato su gomma, contribuirà ulteriormente all'aumento dell'inquinamento dell'aria con le ben note conseguenze sulla salute dei cittadini. Si stima che a causa dello sfioramento delle soglie fissate dall'OMS per la quantità di inquinanti nell'aria, nella sola Lombardia ogni anno muoiano 300 persone;

PRESO INOLTRE ATTO CHE

I comitati di cittadini dei Comuni di Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Seveso e Desio hanno rilevato diversi profili di illegittimità del progetto definitivo della tratta B2 e hanno

inoltrato al TAR un proprio ricorso contro la delibera di approvazione del CIPE (delibera del 6.11.2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 18.02.2010) 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 (marzo 2006) che prevedeva, invece, una soluzione in interrato, come altresì indicato da Regione Lombardia con DGR VII/17643. Queste 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;
- 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 P/P e a quella di valutazione d'impatto ambientale (VIA):
- l'approvazione della L.R. 15/2008 denominata "*Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale*", che consente "in deroga" alla L.R. 60/1985 "Istituzione di vincoli e destinazioni d'uso nell'area bonificata sull'incidente Icmesa" alla Pedemontana l'attraversamento del Parco Naturale del Bosco delle Querce;

CONSIDERATO

- l'impegno assunto dal Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, on. Graziano Delrio, a seguito dell'incontro avvenuto a Roma il 17 febbraio scorso con alcuni Sindaci della Provincia di Monza e della Brianza, a venire a breve in Brianza per incontrare i rappresentanti degli enti locali e raccoglierne le esigenze confrontandosi sul tema complesso della mobilità, il tutto finalizzato alla redazione di un progetto integrato tra trasporto pubblico su ferro/gomma e mobilità privata;

Il Consiglio Comunale di Desio

RITIENE CHE

- l'ipotesi di defiscalizzazione dell'opera non sia accettabile in quanto determinerebbe un costo ulteriore a carico della collettività, ossia dei cittadini e delle imprese che per effetto dell'attuale grave crisi economica sono già sottoposti a una crescente pressione fiscale;
- che la realizzazione di Pedemontana, avendo comportato nelle tratte A e B1 la distruzione di fasce boschive pregiate (come il Bosco della Moronera a Lomazzo (CO), il Bosco del Battù a Lentate sul Seveso (CO) e le aree boschive delle valli dell'Olona e del Lura nel circondario varesino), nel caso della tratta C invece, interromperebbe irrimediabilmente le ultime connessioni ecologico-ambientali della rete ecologica regionale e provinciale, favorendo in questo modo l'aumento e non la riduzione delle criticità ambientali e paesaggistiche;
- che quest'opera autostradale, scaturita da un progetto calato dall'alto in assenza di studi preliminari, non corrisponda alle reali esigenze di mobilità del territorio, vista la ridotta lunghezza degli spostamenti medi, che nel 63% dei casi non supera i 10 km,
- che la realizzazione di Pedemontana provocherebbe un insostenibile peggioramento dei livelli di congestionamento del traffico nella viabilità ordinaria dei Comuni attraversati, come bene evidenziano recenti studi sul traffico, confermati, seppur indirettamente, anche dal Centro Studi PIM;
- che le condizioni e gli scenari attuali di mobilità differiscano enormemente da quelli ipotizzati in sede progettuale per giustificare la realizzazione dell'opera infrastrutturale;
- che i ridotti flussi veicolari, come nel caso della Bre-Be-Mi, inficiano le condizioni poste dal piano economico finanziario dell'opera. Infatti sulle tratte finora realizzate si registrano volumi di traffico inferiori del 60% rispetto alle previsioni: dai 20.000 ipotizzati, oggi siamo a circa 8.000 veicoli. Ciò significa che a causa degli attuali dati di percorrenza del tutto insufficienti non esiste più la certezza che l'opera venga ripagata, facendo così decadere il principio cardine su cui è ruotato l'intero progetto;
- che la realizzazione di Pedemontana, così come evidenziano gli studi sui flussi di traffico condotti dalla Provincia di Monza e Brianza e dal Centro Studi PIM, non determinerebbe né un alleggerimento della tangenziale nord A52 né il decongestionamento dell'autostrada A4 in prossimità del capoluogo lombardo, né tantomeno la riduzione delle criticità presenti sulla rete stradale ordinaria, contrariamente a quanto sostenuto da Regione Lombardia nel "Dossier Infrastrutture", presentato dalla Regione al Governo il 16 maggio 2015, in occasione dell'inaugurazione della TEEM;

- che le gravi e reali criticità legate alla continuazione dell'opera supererebbero ampiamente i vantaggi in tema di miglioramento della viabilità nord-ovest;
- che alla base della logica delle "grandi opere", di cui Pedemontana, solamente per restare in Lombardia, è una delle tante esemplificazioni insieme a TEM e BreBeMi, vi sia l'idea di considerare il territorio non un "soggetto vivente" (cioè una struttura complessa costituita dalla relazione e dall'intreccio tra sistema ambientale, sistema insediativo e sistema antropico, espressione quest'ultimo della cultura e della struttura socioeconomica del luogo), ma solo ed esclusivamente come un oggetto, un semplice piano cartesiano di supporto alle reti di trasporto, a cui vengono aggiunti complessi edilizi, molto spesso estranei al loro intorno e incapaci di costruire luoghi dotati di qualità;
- che l'autostrada Pedemontana, obbedendo principalmente a logiche astratte politicofinanziarie, tanto più costruita nelle prime due tratte stradali senza le opere compensative e di mitigazione ambientale previste, non solo è indifferente alla struttura insediativa storica (capace in passato di costruire paesaggio e comunità, identità e bellezza) ma ne aumenta la distruzione, accelerando ulteriormente i fenomeni di sprawl urbano e le dinamiche dispersive che negli ultimi trent'anni tanto hanno deturpato i delicati paesaggi della Brianza;
- che il territorio della Brianza collinare e della pianura asciutta a nord di Milano, anziché tutelarne fortemente gli ultimi spazi aperti verdi, agricoli e naturali, viene irrimediabilmente compromesso dall'arrivo dell'autostrada e dai relativi svincoli; nel caso specifico della connessione con la Strada Statale n. 36, ad esempio, Pedemontana assume la dimensione di un vero e proprio "mostro" viabilistico tra i più impattanti d'Europa, azzerando ogni possibilità di connessione ecologica tra i Parchi Regionali della Valle del Lambro e delle Groane, riducendo sempre più il territorio desiano e limitrofo ad una conurbazione urbana senza soluzione di continuità;
- che Pedemontana è un'infrastruttura inadeguata per sua stessa natura a rapportarsi con il territorio formatosi storicamente e il paesaggio circostante, ed è sicuramente inadatta a riorganizzare e riqualificare il sistema insediativo, compreso quello più banalmente viabilistico, dal momento che la sua caratteristica principale è l'essere un "tubo" dispensatore di flussi autoveicolari, connotata quindi da una logica eminentemente funzionale e trasportistica;
- infine sia possibile, stante le condizioni attuali del traffico e l'insostenibilità economica del progetto, pensare una soluzione alternativa in grado di ottenere gli stessi risultati viabilistici ma con costi minori e un minor consumo di suolo grazie alla sistemazione delle vie di traffico già esistenti e al potenziamento del trasporto pubblico su ferro (come la tratta Saronno-Seregno, il cui asse ferroviario est-ovest, se venisse completato, permetterebbe di collegare direttamente col treno Malpensa a Bergamo, passando per i nodi ferroviari di Saronno, Seregno e Carnate, o come il prolungamento della metropolitana a Monza e a Vimercate);

**E PERTANTO CHIEDE
AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
E AL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE LOMBARDA**

- di intervenire presso gli enti competenti al fine di limitare la realizzazione dell'opera infrastrutturale "*Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse*" – Pedemontana Lombarda – alla tratta B1 (tra lo svincolo di Lomazzo sulla A9 e lo innesto sulla Milano – Meda);
- stralciare la Pedemontana dall'elenco delle opere ritenute prioritarie e strategiche dal Governo contenute nella cosiddetta "Legge Obiettivo";
- di rinunciare al completamento dell'infrastruttura Pedemontana, progettata secondo le astratte logiche politico-finanziarie ed autoreferenziali delle "grandi opere", senza una reale relazione con le caratteristiche paesaggistiche, economico e sociali del territorio, e senza ascoltare le reali esigenze degli abitanti, la cui salute oltre tutto sarebbe in serio pericolo dagli effetti indotti dal sollevamento di polveri e di terreno contaminato da diossina durante le fasi di cantierizzazione dell'opera nella tratte B2 e C;
- intervenire sulla rete stradale ordinaria per risolverne criticità e strozzature, e rendere più fluido il traffico veicolare, dando priorità alle opere di manutenzione straordinaria dell'esistente superstrada SS35 Milano-Meda;

- aprire un tavolo di confronto con le istituzioni del territorio, gli attori sociali rilevanti ed i cittadini per attuare una progettualità integrata della mobilità e delle infrastrutture, in relazione alle specifiche caratteristiche paesaggistiche, ambientali e socio-economiche, privilegiando il trasporto pubblico e l'intermodalità tra i diversi mezzi di trasporto;

IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA IL SINDACO

A trasmettere il presente Ordine del Giorno:

- al Presidente della Repubblica;
- al Presidente del Consiglio dei Ministri;
- al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
- al Presidente della Regione Lombardia;
- al Presidente della Provincia di Monza e della Brianza

Desio, 01/03/2016

**per i GRUPPI CONSILIARI
PARTITO DEMOCRATICO
LISTA CIVICA DESIO VIVA
LISTA CIVICA LA SINISTRA PER DESIO
F.to Eamunela Rocco"**

ASCOLTATI gli interventi dei Consiglieri che sono riportati e conservati nel verbale di seduta;

Procede alla votazione, sono presenti n. 23 Consiglieri, compreso il Sindaco;

CON VOTI favorevoli n. 16, contrari n. 2 (Garbo e Bella), astenuti n. 5 (Zecchin, Mariani R., Villa, Pozzi e Commatteo)

DELIBERA

1. Di accogliere l'ordine del giorno presentato dai Gruppi Consiliari Partito Democratico, Lista Civica Desio Viva e Lista Civica La Sinistra per Desio ad oggetto: "Autostrada Pedemontana"



Città di Desio

Il presente verbale viene letto, confermato e sottoscritto

IL PRESIDENTE
MESSAGGIERO CARMINE

IL SEGRETARIO GENERALE
BASTA NICOLINA

ESECUTIVITA' DELL'ATTO

Il sottoscritto Segretario Comunale, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTA

Che la presente deliberazione:

- è stata pubblicata all'Albo Pretorio on line sul sito web istituzionale del Comune per 15 giorni consecutivi dal _____, senza opposizioni come da registrazione del messo.

- E' stata dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134 -comma 4- T.U.E.L. 267/2000)

- È divenuta esecutiva il _____ in quanto sono decorsi 10 giorni dalla data d'inizio della pubblicazione (art. 134 -comma 3- T.U.E.L. 267/2000)

Desio, lì

IL SEGRETARIO GENERALE
