Si è conclusa Seveso in fiore 2015. Facciamo il punto parlando di ambiente?

Risponde Gianni Del Pero, geologo ambientalista e consigliere regionale WWF Lombardia.

Il 18 e il 19 Aprile 2015 a Seveso, in provincia di Monza e Brianza, si è svolta **Seveso in fiore**, una manifestazione il cui denominatore comune è stato l'ambiente e l'agricoltura. Un evento a cura del Comitato Folcloristico Via Zara – Baruccana (frazione di Seveso), che ha richiesto, oltre che mesi di preparativi, la partecipazione attiva di molti cittadini. Un impegno ripagato dai consensi e dalla grande affluenza di pubblico.

Come sempre, oltre a conoscere nuove realtà produttive, ho discusso delle problematiche, purtroppo quasi sempre le stesse, che le imprese artigiane italiane incontrano nella quotidianità. Una questione che sottolineo spesso per far si che chi si avvicina a loro, anche attraverso una fiera agricola, si soffermi dandogli la giusta attenzione.

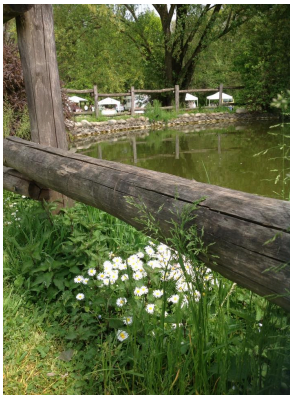
SEVESO
IN FIORE

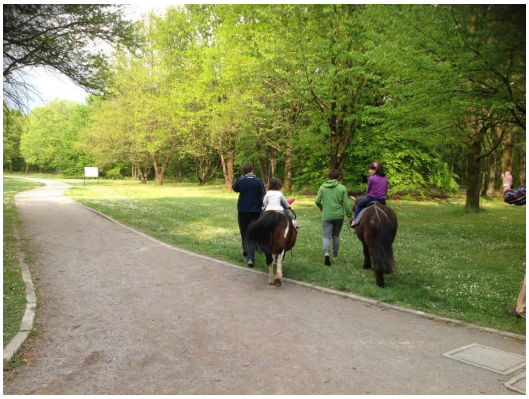
SEVESO
IN FIORE

Prima e dopo l'incidente.
Alla ricerca...

TRACTOR

Azienda Agricola
Besana s.s.





Ad accogliere aziende florovivaistiche, fattorie didattiche, produzioni di aziende agricole, laboratori manuali per bambini e associazioni benefiche, il **Bosco delle Querce**. Un parco regionale simbolo di una rinascita e di un percorso di recupero ambientale, che a distanza di decenni ha dato vita ad un'importante area di biodiversità.

A proposito di questo, allo stand di Legambiente di Seveso, si è discusso insieme a **Gianni Del Pero**, geologo ambientalista e ora consigliere regionale del WWF Lombardia. Con l'iniziativa "**Insieme In Rete per Uno Sviluppo Sostenibile**" promossa da WWF, Legambiente e una dozzina di associazioni ambientaliste, ci si pone l'obiettivo di contrastare l'avanzamento dei lavori dell'autostrada Pedemontana, un'opera ritenuta inutile, impattante e dannosa.

- **Gianni, quali sono le vostre attività in tal senso?**

Sono state numerose le attività che il coordinamento delle associazioni ambientaliste "Insieme In Rete" ha svolto per contrastare l'avanzamento dell'**autostrada Pedemontana**, o quantomeno per cercare di limitarne l'impatto. Per quanto riguarda il nostro territorio uno dei primi obiettivi che

siamo riusciti a raggiungere è stata l'eliminazione dal progetto preliminare della cosiddetta "strada di arroccamento" una sorta di nuova provinciale che avrebbe dovuto accompagnare Pedemontana (in buona parte l'attuale Milano-Meda) da Barlassina a Cesano. In alcuni punti avremmo addirittura avuto 11 corsie parallele, un consumo di suolo assurdo e una violenza insostenibile all'ambiente.

Forse il risultato più significativo rispetto alla nostra storia è, invece, avere costretto Pedemontana a rivedere il progetto che prevedeva di sbancare oltre 40 ettari del Bosco delle Querce, "giochino" consentito da una legge regionale appositamente approvata con tale finalità. Il nostro lavoro ha comportato la revisione del progetto che ora si "limita" a consumare due ettari del Bosco.

Più recentemente abbiamo riproposto la necessità che la società Pedemontana e Regione Lombardia ottemperassero alla prescrizione del CIPE n. 3 emanata con l'approvazione del progetto definitivo che obbliga alla caratterizzazione delle aree che nel 1976 furono contaminate dal potente veleno chiamato TCDD (diossina). L'autostrada entra a pieno nei terreni contaminati e la concentrazione di diossina è ancora allarmante: se verrà movimentata senza le necessarie e dispendiose cautele provocherà un ulteriore danno a una popolazione già ferita. Ed anche in questo caso siamo riusciti a costringere Pedemontana a fare quello che non avrebbe voluto: altre indagini per verificare l'effettivo stato dei luoghi e verificare la fattibilità dell'opera con tutte le criticità ambientali ed economiche che la accompagnano.

La diossina è il portato di un cattivo modo di intendere lo sviluppo industriale: dopo il grave incidente del 1976 la Givaudan La Roche, proprietaria di ICMESA di Meda, si impegnò a risarcire, almeno in parte, quello che aveva tolto all'ambiente e questo percorso portò, tra le altre cose, alla creazione del Bosco delle Querce di Seveso e Meda, un parco

“artificiale” che sorge al di sopra dell’unica vera bonifica realizzata in Italia.

Facendo sua la stessa idea di sviluppo che fu propria del processo che portò all’incidente del 1976, anche l’autostrada Pedemontana è stata concepita come un’opera che, in nome della crescita economica avrebbe prodotto un danno al territorio, e proprio per questo avrebbe dovuto essere accompagnata da una serie di progetti di compensazione ambientale: la compensazione ambientale risponde alla stessa logica della

realizzazione del Bosco delle Querce, dal momento che si distrugge da una parte, si restituisce dall'altra.

- **A che punto sono i lavori di realizzazione di Pedemontana?**

Di fatto l'autostrada Pedemontana avanza senza alcun rispetto della sua stessa idea originaria: la Tratta A di Pedemontana, così come la tratta B1, ma non c'è traccia di realizzazione dei progetti di compensazione ambientale nonché alcuna opera accessoria e di connessione. Arrivano poi segnali che sia a rischio la promessa **Green Way**, che avrebbe dovuto accompagnare tutta la tratta autostradale con un percorso di viabilità lenta per biciclette e percorribilità pedonale.

Insieme in Rete per uno Sviluppo Sostenibile ha sin dal 2007 denunciato l'inutilità e la dannosità di quest'opera che, nonostante gli iniziali proclami, dava già allora l'idea di prospettarsi come la tristemente nota Salerno-Reggio Calabria. Prendendo atto della sordità delle istituzioni a questo monito, e dell'allora sostanziale indifferenza delle comunità locali.

Una verità che invece proclama l'assenza di una programmazione economico finanziaria sensata e, ancora più l'assenza di risorse per la realizzazione dell'opera così come era stata concepita e approvata dal CIPE. Adesso lo scenario è completamente trasformato, adesso è il momento di dire la verità su quello che non può essere realizzato. Il re è nudo.

Quello che Pedemontana e Regione Lombardia non dicono, è che i soldi non ci sono e non saranno sufficienti nemmeno se il Governo deciderà un ulteriore finanziamento dell'opera. Continuare in questa direzione significa distruggere il territorio, realizzando in Lombardia quello che fu oggetto di scandalo in Campania e Calabria e che avremo (anzi, che abbiamo già) anche in Lombardia: la Salerno Reggio Calabria.

E' essenziale che i lavori si fermino lì dove sono arrivati e

che gli enti preposti si facciano carico di sistemare le gravi criticità che sono state causate al territorio riducendo quanto più possibile il danno per le comunità locali e per l'ambiente già pesantemente devastato.

Prendendo atto della volontà "granitica" di realizzare comunque questa autostrada (opera prevista nella legge obiettivo, che scavalca la titolarità degli enti locali) abbiamo cercato di limitarne i danni con azioni legali ed approfondimenti tecnici e giuridici. Il mese scorso alcuni sindaci da Barlassina a Desio mi hanno dato un incarico per verificare che le analisi e le proposte da Pedemontana fossero adeguate al problema e tutelassero effettivamente cittadini ed operatori.