

PEDEMONTANA: VALUTAZIONI DI INSIEME IN RETE SULLA CARATTERIZZAZIONE

La proposta di piano di caratterizzazione delle aree influenzate dall'incidente Icmesa, presentato dall'Associazione Temporanea d'impresе con capofila Strabag, è stato analizzato in modo approfondito dal coordinamento "Insieme In Rete Per Uno Sviluppo Sostenibile". Riteniamo sia indispensabile conoscere nel dettaglio i contenuti della proposta di Piano di Caratterizzazione per poterlo valutare, con l'obiettivo di evidenziare i rischi che potrebbero richiedere la necessità di fermare la dannosa avanzata dell'autostrada pedemontana.

L'azione di Insieme in Rete ha messo a fuoco la criticità DIOSSINA sulla tratta B2 e su parte della C e ha indotto, quantomeno, la Soc. Autostrada Pedemontana Lombarda (APL), all'imprescindibile rispetto delle leggi vigenti.

Sulla proposta di Piano di Caratterizzazione, Insieme in Rete non può che esprimere perplessità per le valutazioni di merito e i criteri prescelti nella redazione del Piano. Perplessità che abbiamo già comunicato ad ARPA nell'incontro tenutosi il 23/03/2015 auspicando che tali questioni siano affrontate in modo puntuale dai soggetti competenti.

Vediamone le criticità più evidenti.

Il primo punto che non condividiamo si evidenzia già nelle prime pagine della relazione che introduce la proposta di piano di caratterizzazione: sono elencate sia le indagini del 2008 realizzate in contraddittorio con ARPA che avevano rilevato la presenza di diossina (TCDD) nella zona di Meda, Seveso, Cesano Maderno e Bovisio Masciago sia le indagini realizzate nel 2012 dalla società Strabag, per conto di APL. Nel documento introduttivo di APL questi carotaggi di Strabag vengono considerati come "adempimento alla prescrizione Cipe n° 3".

Ma queste ultime analisi non sono utilizzabili perché non sono state validate da ARPA, come invece lo furono quelle del 2008 e sono state effettuate con metodi non condivisi con ARPA.

Vanno quindi definiti nuovi sondaggi anche laddove queste analisi "non certificate" furono effettuate.

APL considera la caratterizzazione solo per il tracciato dell'autostrada localizzato nelle ex aree A, B, R del disastro Icmesa mentre esclude sondaggi ambientali sulle connessioni, le opere di viabilità complementare e accessoria, per quanto si trovino nelle medesime aree (A, B, R).

E' una limitazione non accettabile poiché anche per la realizzazione di tali interventi viabilistici si andrà a scavare. Il piano va quindi implementato con analisi anche su queste aree (es. tangenzialina di Meda sud, connessioni di Bovisio e Desio etc).

Il Piano propone una maglia di campionamento, cioè l'indicazione dei punti dove si preleverebbero i campioni da analizzare, con passo 100x100 metri per le ex zone B e R, criterio che fa riferimento alla tipologia per "indagini preliminari" nei SIN (Siti Interesse Nazionale). Sarebbe opportuno, invece, aumentare la densità dei punti di campionamento per descrivere adeguatamente la situazione in tutto l'areale interessato dalla ricaduta di diossina

Pedemontana: valutazioni di Insieme in rete sulla caratterizzazione

Martedì, 14 Aprile 2015 19:13

nel quale si vuole realizzare la Pedemontana.

L'ubicazione di alcuni sondaggi non rispetta, peraltro, neanche questo criterio geometrico, vedi la zona distributore di Desio e lo svincolo di Bovisio M., dove addirittura mancano i sondaggi sul lato sinistro del progetto autostradale. Qui, la linea di demarcazione della zona R corre esattamente al centro della pedemontana.

Ricordiamo, soprattutto ai Sindaci, che sono i responsabili ultimi della salute dei cittadini, che la delimitazione delle aree in A, B e R fu un accorgimento istituzionale, decisamente approssimativo effettuato sulla base di analisi fatte con la tecnologia disponibile nel 1976. La diossina si depositò in modo più esteso e "capriccioso", come avviene normalmente nei fenomeni che hanno a che fare con gli agenti atmosferici (il vento, diceva Laura Conti, non segue le linee di demarcazione tracciate dalla Regione Lombardia).

Il principio di cautela, quindi richiederebbe di approfondire le analisi anche oltre questi limiti "artificiali".

Negli anni successivi all'incidente ICMESA, in alcune zone fu effettuata una ricopertura con terreno nuovo, mentre in altre furono effettuate arature. Quindi, il solo campione superficiale, proposto da Strabag, non basta perché il primo spessore di terreno non è quello contaminato essendo nuovo, riportato o rivoltato.

Su questo punto, ci risulta che il 9-04-015, in sede di Conferenza dei Servizi gli Enti di controllo hanno già definito che tale modalità operativa non è adeguata e che si dovrà procedere ad un campionamento più profondo ed accurato.

Anche nel caso di superamenti del "solo" limite di diossina previsti per la destinazione d'uso verde, le indagini e le analisi devono essere adeguatamente approfondite, perché la diossina è pericolosa anche in quantità infinitesimali.

Molte di queste nostre valutazioni sono state oggetto di confronto nella Conferenza dei Servizi, lì riportate anche dagli enti chiamati a dare il loro parere e contributo. Questo ha sortito la richiesta a Strabag e ad APL di un'implementazione del documento di Piano di Caratterizzazione.

INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE