

**MECCANISMO PER IL TRATTAMENTO DELLE
DENUNCE**

SG/E/2021/24

PEDEMONTANA LOMBARDA AUTOSTRADA A PEDAGGIO PPP (ITALIA)

RAPPORTO CONCLUSIVO

5 DICEMBRE 2022





SG/E/2021/24

PEDEMONTANA LOMBARDA AUTOSTRADA A PEDAGGIO PPP (ITALIA)

Rapporto conclusivo

Denuncia confidenziale: No

Distribuzione esterna

Denuncianti
Promotore

Distribuzione interna

Comitato direttivo
Segretaria generale
Ispettore generale
Team di progetto BEI pertinente

Disclaimer

Le conclusioni illustrate nel presente rapporto si basano sulle informazioni a disposizione del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI al 22 novembre 2022. Le conclusioni sono rivolte esclusivamente alla BEI.

Il rapporto è pubblicato anche in italiano. In caso di divergenza tra le versioni linguistiche, fa fede quella inglese.

IL MECCANISMO PER IL TRATTAMENTO DELLE DENUNCE DEL GRUPPO BEI

Il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI (EIB-CM) è uno strumento per la risoluzione delle controversie a disposizione del pubblico per i casi in cui essi ritengano che la Banca europea per gli investimenti (BEI) abbia eventualmente tenuto una condotta percepita come errata, ad esempio, ponendo in essere un atto di cattiva amministrazione. Non si tratta tuttavia di un meccanismo di applicazione della legge e quindi il suo giudizio non può sostituirsi a quello delle competenti autorità giurisdizionali.

Per cattiva amministrazione si intende un comportamento inadeguato o un'omissione da parte di un'amministrazione. Essa si verifica quando la BEI non agisce in conformità a norme o principi per essa vincolanti, ivi inclusi le politiche, le norme e le procedure della Banca. Il concetto di cattiva amministrazione comprende il mancato rispetto, da parte del Gruppo BEI, dei diritti umani, del diritto applicabile o dei principi di buona amministrazione. Un caso di cattiva amministrazione può configurarsi in relazione a decisioni, azioni od omissioni del Gruppo BEI e può quindi riguardare anche l'impatto socio-ambientale di progetti ed operazioni della Banca.

Uno dei principali obiettivi del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI è quello di garantire il diritto ad essere ascoltati e a presentare denunce. Per maggiori informazioni sul Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI visitare il sito: <https://www.eib.org/en/about/accountability/complaints/index.htm>.

Rimedio disponibile:

I denuncianti che ritengono insoddisfacenti le conclusioni possono presentare una denuncia per cattiva amministrazione contro il Gruppo BEI al Mediatore europeo¹.

¹ Disponibile al seguente link: <https://www.ombudsman.europa.eu/it/home>.

INDICE

Il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI	3
Indice	4
Glossario	5
Sintesi	6
1 Contesto	7
2 Quadro normativo	11
3 Ciclo di progetto	14
4 Analisi e Riscontri	17
5 Conclusioni e risultato	21

GLOSSARIO

APL	Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., il promotore
ARPA	Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
CIPESS	Comitato interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile
OSC	Organizzazioni della società civile
A&S	Ambientale e sociale
VIA	Valutazione dell'impatto ambientale
BEI	Banca europea per gli investimenti
EIB-CM	Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI
PGA	Piano di gestione ambientale
ESPS	Dichiarazione dei principi e delle norme adottati dalla BEI in materia ambientale e sociale
RVI	Rapporto di valutazione iniziale
ICMESA	Industrie Chimiche Meda Società Azionaria
POB	Piano Operativo di Bonifica
PPP	Partenariato pubblico-privato
PRMT	Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti
VAS	Valutazione ambientale strategica
S.p.A	Società per azioni
SNT	Sintesi non tecnica
Diossina TCDD	2,3,7,8-tetraclorodibenzo-p-diossina
TEN-T	Rete transeuropea dei trasporti

SINTESI

Il presente rapporto riguarda una denuncia relativa al progetto "Pedemontana Lombarda Toll Motorway PPP", finanziato in parte dalla Banca europea per gli investimenti (BEI).

Nel novembre 2021 il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI (EIB-CM) ha ricevuto una lettera firmata da diverse organizzazioni della società civile e ha registrato una denuncia in relazione al progetto. Quest'ultimo riguarda la progettazione, la costruzione, la gestione e la manutenzione delle tratte B2 e C dell'autostrada a pedaggio "Pedemontana Lombarda", incluse le opere viabilistiche complementari, che attraversano le province di Milano, Monza-Brianza e Bergamo nella Regione Lombardia. Il promotore del progetto è Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.

Nel 2020 i servizi della BEI hanno realizzato l'istruttoria del progetto. Gli organi dirigenti della BEI hanno approvato il progetto nel luglio 2021 e il contratto di prestito è stato firmato nell'agosto dello stesso anno, ad oggi senza erogazioni.

Il rapporto di valutazione iniziale (RVI), redatto dal Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI (EIB-CM) nel marzo 2022, ha identificato la seguente contestazione, che si compone di due elementi:

Mancata attenuazione del notevole impatto ambientale del progetto:

- (i) il rischio di rilascio della diossina TCDD² non trova adeguata attenuazione nell'ambito del Piano operativo di bonifica, anche per la scarsa chiarezza in relazione al piano di monitoraggio e alla tutela dei lavoratori;
- (ii) in fase di valutazione dell'impatto ambientale non sono stati rispettati né la legislazione né i regimi di protezione del paesaggio, della natura e del suolo vigenti a livello nazionale, con conseguente probabilità di un'ulteriore frammentazione degli habitat nonché di danni agli ecosistemi e alla biodiversità.

Il punto (ii), che riguarda il presunto mancato rispetto da parte della BEI degli impegni ambientali e il mancato impegno in relazione all'emergenza climatica, è stato accantonato nella fase di stesura del rapporto di valutazione iniziale.

Dopo aver analizzato le informazioni disponibili, EIB-CM ha stabilito che, al momento della stesura del rapporto conclusivo, la BEI ha svolto la *due diligence* del progetto, come previsto dalle norme in materia ambientale e sociale della Banca. EIB-CM, pertanto, chiude il caso senza suggerire migliorie.

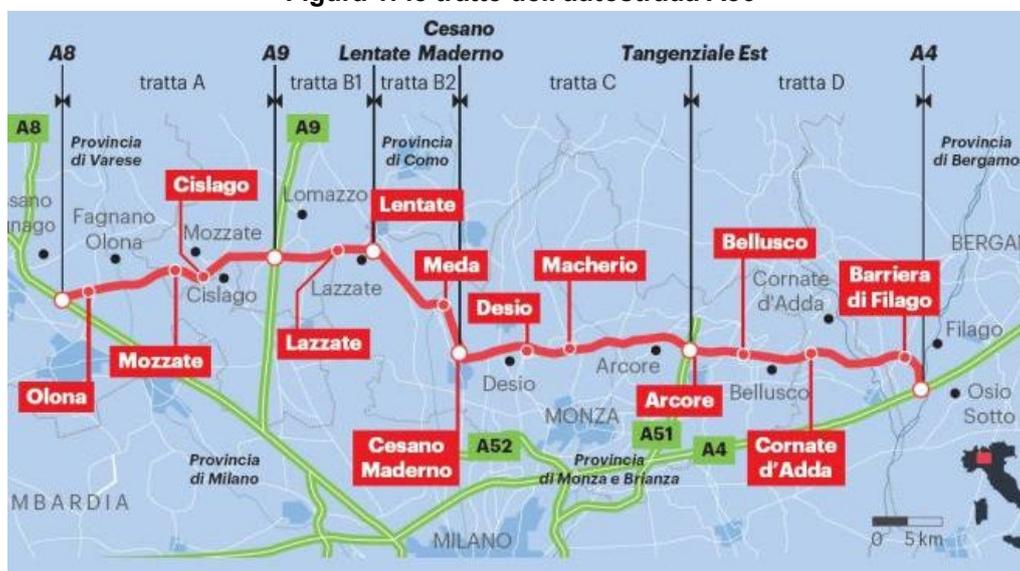
² La diossina TCDD è la 2,3,7,8-tetraclorodibenzo-p-diossina.

1 CONTESTO

1.1 Il progetto

- 1.1.1 Nel luglio 2021 gli organi dirigenti della BEI hanno approvato il finanziamento per un importo massimo di 550 milioni di euro³ del progetto "Pedemontana Lombarda Toll Motorway PPP"⁴ in Italia (di seguito, il progetto), realizzato nell'ambito di una PPP. Il progetto è stato sviluppato e attuato da Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ("APL")⁵ (di seguito, il promotore).
- 1.1.2 Dal 2001 il Comitato interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) ha classificato il progetto come infrastruttura strategica di rilevante interesse nazionale. Il progetto intende dirottare il traffico fuori dall'*hinterland* milanese, riducendo così la congestione e aumentando la sicurezza stradale. Il progetto è parte della Rete transeuropea dei trasporti globale (di seguito, TEN-T), corridoio 5⁶.
- 1.1.3 L'autostrada a pedaggio Pedemontana Lombarda (**nota anche come autostrada A36**) fa parte del Programma regionale della mobilità e dei trasporti della Regione Lombardia, approvato dal Consiglio Regionale nel 2016. Nell'ambito del processo di approvazione, il Programma regionale della mobilità e dei trasporti è stato oggetto di una valutazione ambientale strategica⁷.
- 1.1.4 Il progetto riguarda la progettazione, la costruzione, la gestione e la manutenzione delle tratte B2 e C dell'autostrada A36, incluse le opere viabilistiche complementari, che attraversano le province di Milano, Monza-Brianza e Bergamo nella Regione Lombardia.
- 1.1.5 Il progetto rientra nel più generale piano di realizzazione della tangenziale nord A36 di Milano che prevede due fasi (cfr. figura 1): la parte oggetto della fase 1 è stata aperta al traffico nel 2015 (tratte A e B1)⁸; la fase 2 inizia con le tratte B2 e C e sarà completata dalla tratta D⁹. Il progetto (autostrada a pedaggio con lunghezza totale di 26,2 km) prevede anche l'ammodernamento dell'attuale superstrada SS35 su una distanza di 9,6 km (tratta B2) e la costruzione *ex novo* di 16,6 km di autostrada (tratta C). Circa il 40% del tracciato sarà costituito da gallerie in parte da costruire *ex novo*.

Figura 1: le tratte dell'autostrada A36



³ La descrizione del progetto pubblicata sul sito web della BEI è disponibile [qui](#).

⁴ PPP (partenariato pubblico-privato).

⁵ Ulteriori informazioni sono disponibili al seguente link: [Home — Autostrada Pedemontana Lombarda](#).

⁶ La rete globale copre tutte le regioni europee e dovrebbe essere completata entro il 2050. Una mappa della rete globale e centrale TEN-T che comprende anche l'Italia è disponibile [qui](#). Ultima consultazione il 29 settembre 2022.

⁷ Valutazione effettuata ai sensi del decreto 152/2006 recante attuazione della direttiva 2001/42/CE (direttiva VAS).

⁸ Si tratta delle tangenziali di Como (A59) e Varese (A60) nonché di 21 km della tangenziale di A36 di Milano.

⁹ La tratta D comprende 16,6 km dell'autostrada A36 e alcune strade nazionali (14 km); la sua realizzazione è prevista tra il 2025 e il 2030.

PEDEMONTANA LOMBARDA TOLL MOTORWAY PPP (ITALY)

- 1.1.6 Il progetto inizia alla fine dell'attuale parte dell'autostrada A36 nei pressi di Lentate per il relativo collegamento alla A51, tangenziale est, a nord di Vimercate. La tratta B2 è a doppia corsia in entrambi i sensi di marcia tra Lentate e Meda, mentre la tratta C — una tratta a due corsie in un senso e a tre nell'altro da Meda a Cesano Maderno — è una nuova autostrada a due corsie in un senso e a tre nell'altro da Cesano Maderno a Vimercate. L'ubicazione principale del progetto è nella provincia di Monza-Brianza.
- 1.1.7 La realizzazione è prevista per il periodo 2021-2025. La BEI ha firmato il contratto di prestito con il mutuatario nell'agosto 2021.

1.2 Progettazione e autorizzazione

- 1.2.1 Il progetto era stato identificato nel nuovo piano nazionale dei trasporti, approvato da un decreto del Presidente della Repubblica nel 2001¹⁰. Il piano era stato approvato prima che esistesse la direttiva VAS¹¹. L'autostrada A36 fa parte del Programma regionale della mobilità e dei trasporti della Regione Lombardia (PRMT), il primo piano per i trasporti a livello regionale, approvato dal Consiglio regionale nel 2016¹². Nell'ambito del processo di approvazione, il PRMT era stato sottoposto a una VAS¹³.
- 1.2.2 La procedura per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) per tutta l'autostrada A36 è iniziata nel 2004 con la prima presentazione del progetto all'autorità competente. All'epoca l'autostrada A36 era soggetta a una legislazione speciale, che prevedeva la VIA in fase di progetto preliminare¹⁴. Nel 2006 il CIPE¹⁵ ha approvato la **prima fase del progetto e la relativa VIA** (delibera CIPE del 2006)¹⁶. Diversi elementi della decisione VIA relativa al progetto hanno richiesto visite in loco per verificare la presenza di residui di diossina TCDD¹⁷ nelle zone in cui il tracciato dell'autostrada incrocia il sito dell'incidente ICMESA¹⁸ (cfr. sezione 1.3 sulla bonifica). Nel 2009, nella **seconda (e ultima) fase del progetto**, il CIPE ha approvato il **progetto definitivo** dell'autostrada A36 (delibera CIPE del 2009), che comprendeva la relativa VIA.¹⁹
- 1.2.3 L'approvazione del 2009 include in totale 278 condizioni e raccomandazioni, di cui 151 condizioni e raccomandazioni ambientali, **compreso il monitoraggio**, che sono applicabili al progetto, in particolare alle tratte B2 e C, e devono essere realizzate durante le fasi di progetto definitivo e di progetto esecutivo. Le condizioni e le raccomandazioni riguardano le modifiche al progetto (come intersezioni e rampe), le misure di mitigazione ambientale, l'ottimizzazione della rete stradale secondaria, la *Greenway*, le ulteriori indagini relative agli impatti sulle acque sotterranee e l'analisi relativa al terreno contaminato dopo l'incidente ICMESA.
- 1.2.4 La **terza e ultima fase del progetto**, il progetto esecutivo per le tratte B2 e C dell'autostrada A36, deve ancora essere realizzata e presentata all'autorità competente. In base alla legislazione nazionale applicabile, l'autorità competente verificherà che il progetto esecutivo rispetti le condizioni e le raccomandazioni della decisione VIA del 2009.

¹⁰ Decreto del Presidente della Repubblica italiana. "Nuovo Piano Generale Dei Trasporti E Della Logistica"; Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.: Roma, Italia, approvato il 14 marzo 2001, disponibile [qui](#), in italiano. Ultima consultazione il 29 settembre 2022.

¹¹ Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, disponibile [qui](#).

¹² Russo, F.; Rindone, C.: "Sustainability 2021, 13, 9052", disponibile [qui](#), in inglese. Ultima consultazione il 29 settembre 2022.

¹³ Informazioni disponibili [qui](#). Ultima consultazione il 28 settembre 2022.

¹⁴ Legge n. 443 sulla "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 299 del 27 dicembre 2001. Disponibile [qui](#), in italiano. Ultima consultazione il 28 settembre 2022.

¹⁵ Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (ad oggi, CIPESS).

¹⁶ Delibera n. 77 del CIPE, del 29 marzo 2006. "Approvazione Progetto definitivo, Deliberazione no. 97/2009" del 6 novembre 2009. 'Progetto preliminare' è la denominazione italiana.

¹⁷ 2,3,7,8-tetraclorodibenzo-p-diossina

¹⁸ ICMESA (Industrie Chimiche Meda Società Azionaria) è l'azienda in cui nel 1976 si è verificato un incidente che ha causato un grave inquinamento ambientale.

¹⁹ Delibera n. 97 del CIPE, del 6 novembre 2009, disponibile [qui](#), in italiano.

Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI

1.3 Bonifica

- 1.3.1 Il 10 luglio 1976, nell'area di Meda, si è verificato l'incidente ICMESA, che ha causato la dispersione di diossina TCDD (cfr. nota 1) nell'atmosfera. La nube tossica, trasportata dal vento, ha contaminato la zona in direzione sud-est²⁰.
- 1.3.2 Tra il 1977 e il 1986 la Regione Lombardia ha coordinato la bonifica dei terreni nella zona colpita. Al fine di valutare i requisiti normativi e i metodi per effettuare le indagini richieste dalla delibera del CIPE (2006), sono stati organizzati diversi incontri. Il quadro normativo di riferimento è costituito dal decreto ministeriale n. 471/1999²¹, che stabilisce la validità dei progetti di bonifica dei siti inquinati, e dal decreto legislativo n. 152/2006 sulle norme in materia ambientale²².
- 1.3.3 Nel 2007 la Regione Lombardia ha deciso che, in seguito alle azioni intraprese sulla base di tali decreti, in conformità all'attuale quadro normativo in materia di ambiente, i siti che possono essere di interesse per il progetto dovrebbero essere considerati già bonificati.
- 1.3.4 Nell'aprile 2008, APL e l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (di seguito, ARPA) hanno effettuato un'indagine nella zona del progetto. I risultati dell'indagine hanno indicato la presenza di diossina TCDD in quantità superiore ai limiti stabiliti dalla legge²³. Nel 2008 sono state effettuate ulteriori indagini. **Nel progetto definitivo sono state inserite azioni di follow-up, approvate dalla delibera n. 97/2009 del CIPE²⁴.**
- 1.3.5 Per quanto riguarda le tratte proposte per il finanziamento nell'ambito di questo progetto, fin dalla decisione VIA del 2009 sono state realizzate ulteriori indagini e modifiche di progetto. In particolare, queste azioni sono state intraprese per la zona contaminata dall'ICMESA che interessa le tratte B2 e C. Sono state effettuate indagini specifiche per stabilire l'attuale livello di contaminazione residua in seguito alle attività di decontaminazione iniziali (cfr. la prossima sottosezione).
- 1.3.6 Nel 2013 il Consiglio regionale ha chiesto di sviluppare un piano di caratterizzazione, al fine di rispettare la normativa ambientale più recente, e di elaborare un piano di bonifica per i siti inquinati, allo scopo di smaltire correttamente i terreni contaminati in discariche adeguate. Nel 2014 la Regione Lombardia, su richiesta del Consiglio regionale, ha avviato un'ulteriore indagine **richiesta dal CIPE (2009), riaprendo di fatto la procedura di bonifica dell'ICMESA.**
- 1.3.7 Nel 2015 APL ha inviato la bozza del piano di caratterizzazione alla Regione Lombardia e alle altre autorità competenti. Il piano di caratterizzazione è stato approvato con il decreto regionale n. 8202/2015 e pubblicato²⁵. In seguito a ulteriori riunioni, indagini e accordi con la Regione Lombardia, il piano di caratterizzazione è stato ulteriormente sviluppato. Nel 2019 ARPA Lombardia ha convalidato le indagini supplementari.
- 1.3.8 Nel 2019 APL ha iniziato ad elaborare una bozza del piano operativo di bonifica (POB) per il progetto (tratte B2 e C dell'autostrada Pedemontana). Il POB è stato inviato a tutte le autorità competenti per consultazione. Nell'ottobre 2019 Regione Lombardia e ARPA hanno approvato il POB²⁶ con alcune riserve. Le richieste delle autorità vertevano principalmente sull'aumento del numero dei campioni da prelevare per la caratterizzazione del terreno, sulla certificazione dell'avvenuta bonifica e sull'estensione di alcune aree da bonificare. Il POB è stato in seguito modificato e il suo bilancio è stato aumentato per adeguarlo alla bonifica e ai costi per la

²⁰ Ulteriori informazioni disponibili [qui](#), in italiano.

²¹ L'articolo 18 del decreto ministeriale n. 471 del 25 ottobre 1999, disponibile [qui](#), stabilisce la validità dei progetti per la bonifica dei siti inquinati.

²² Decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 sulle norme in materia ambientale, disponibile [qui](#). Ultima consultazione il 28 settembre 2022.

²³ Decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006.

²⁴ La prescrizione n. 3 del CIPE stabilisce che vengano realizzate ulteriori indagini dettagliate sui terreni interessati da contaminazione diffusa da diossina, al fine della gestione adeguata del terreno estratto.

²⁵ Decreto regionale n. 8202 dell'8 ottobre 2015. Approvazione del documento "Piano della caratterizzazione delle aree influenzate dall'incidente ICMESA, in conformità a quanto previsto dal d.lgs 152/2006", disponibile [qui](#). Ultima consultazione il 3 ottobre 2022.

²⁶ Decreto regionale n. 14639 dell'11 ottobre 2019. Approvazione del documento "Tratta B2 - C: progetto operativo di bonifica delle aree influenzate dall'incidente ICMESA", disponibile [qui](#), ultima consultazione il 3 ottobre 2022.

sicurezza supplementari. Anche il POB modificato è stato trasmesso alle autorità competenti e nel 2020 la Regione Lombardia l'ha convalidato²⁷.

1.4 Denuncia

- 1.4.1 Il 15 novembre 2021 il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI (di seguito, EIB-CM) ha ricevuto una denuncia relativa al progetto. La denuncia è stata presentata da sedici (16) organizzazioni non lucrative di utilità sociale e di volontariato²⁸ della provincia di Monza e Brianza.

Tabella 1 — Sintesi delle contestazioni

Contestazione	Descrizione della contestazione
<p style="text-align: center;">Mancata attenuazione del notevole impatto ambientale del progetto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il rischio di rilascio della tossina TCDD non trova adeguata attenuazione nell'ambito del Piano operativo di bonifica (POB), ad esempio per la scarsa chiarezza in relazione al piano di monitoraggio e alla tutela dei lavoratori. • In fase di valutazione dell'impatto ambientale non sono stati rispettati né la legislazione né i regimi di protezione del paesaggio, della natura e del suolo vigenti a livello nazionale, con conseguente probabilità di un'ulteriore frammentazione degli habitat nonché di danni agli ecosistemi e alla biodiversità.

- 1.4.2 La contestazione presentata dai denunciati in merito al mancato rispetto da parte della BEI dei propri impegni in relazione all'emergenza climatica per quanto riguarda il progetto è stata ritenuta infondata²⁹. Il progetto è stato inserito nel portafoglio della Banca prima dell'entrata in vigore dell'impegno della BEI a favore dell'azione per il clima; pertanto, la contestazione è stata accantonata in fase di stesura del rapporto di valutazione iniziale.
- 1.4.3 Dopo aver pubblicato il rapporto di valutazione iniziale, EIB-CM ha proceduto alla verifica di conformità del progetto in questione, in particolare per quanto riguarda il presunto mancato rispetto da parte della BEI delle proprie norme ambientali e sociali.

1.5 Lavori svolti

- 1.5.1 Nel dicembre 2021 EIB-CM ha tenuto una riunione iniziale con i servizi competenti della BEI. EIB-CM ha inoltre esaminato le informazioni e i documenti disponibili, incluse le parti pertinenti della documentazione e della decisione VIA, nonché gli altri documenti a disposizione che illustrano la procedura di *due diligence*.
- 1.5.2 Nel febbraio 2022 EIB-CM ha organizzato una riunione *online* con i denunciati al fine di ottenere chiarimenti sulle contestazioni. Nel marzo 2022 EIB-CM ha pubblicato il rapporto di valutazione iniziale che stabilisce le contestazioni (cfr. sezione 1.4)³⁰.
- 1.5.3 Dopo la pubblicazione del rapporto di valutazione iniziale, i servizi competenti della BEI hanno trasmesso ulteriori informazioni e sono stati consultati nel corso di altre riunioni. Dopo attente considerazioni, EIB-CM ha deciso di effettuare una verifica di conformità senza procedere alle valutazioni *in loco* del caso, considerando sufficienti le informazioni fornite dai servizi della BEI e dai denunciati. Nell'ambito dell'analisi di conformità, sono state altresì utilizzate mappe e

²⁷ Il POB è stato pubblicato nel Bollettino regionale (senza allegati) e conteneva le informazioni sui possibili ricorsi (accesso alla giustizia).

²⁸ La denuncia è stata presentata dalle seguenti organizzazioni: Associazione Colli Briantei, Alternativa Verde Desio, Legambiente circolo Gaia Usmate e Velate, Legambiente circolo Laura Conti — Seveso, Legambiente Seregno aps — Seregno, Seveso Futura — Seveso, Coordinamento No Pedemontana, Comitato Ambiente Bovisio Masciago, Casa della Sinistra Seregno, Sinistra e Ambiente Meda, Impulsi Sostenibilità e Solidarietà Meda, ImmaginArcore, Gruppo Acquisti Solidali GAS Vitale Arcore, Passione Civica per Cesano — Cesano Maderno, Lista Civica Altra Bovisio Masciago, e Un Parco per Bernareggio.

²⁹ I denunciati ne sono stati informati nel [marzo 2022](#) mediante il rapporto di valutazione iniziale dell'EIB-CM.

³⁰ Il rapporto di valutazione iniziale è disponibile in [inglese](#) e in [italiano](#).

Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI

informazioni *online* per convalidare la verifica del caso in questione. In base alle informazioni raccolte e analizzate, EIB-CM ha elaborato il presente rapporto conclusivo.

2 QUADRO NORMATIVO

2.1 Il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI

- 2.1.1 La Politica riguardante il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI³¹ affida alla Divisione EIB-CM la gestione delle denunce riguardanti presunti casi di cattiva amministrazione da parte della BEI³². Per cattiva amministrazione si intende un comportamento inadeguato o un'omissione da parte di un'amministrazione³³. Essa si verifica quando la BEI non agisce in conformità alla legislazione applicabile e/o alle politiche, alle norme e alle procedure stabilite³⁴. Possono darsi casi di cattiva amministrazione anche in relazione all'impatto ambientale o sociale delle attività della BEI³⁵.
- 2.1.2 A EIB-CM non competono le indagini sulle denunce relative alle organizzazioni internazionali, alle istituzioni e agli organismi dell'Unione e alle autorità nazionali, regionali o locali³⁶.
- 2.1.3 Qualora le denunce riguardino casi di presunta violazione della legislazione dell'UE nell'ambito di progetti realizzati all'interno della stessa Unione, EIB-CM può raccomandare al Gruppo BEI di informare il Segretario generale della Commissione europea in merito alla denuncia e trasmettere il Rapporto conclusivo finale³⁷.

2.2 Normativa applicabile al progetto

- 2.2.1 Il progetto deve essere conforme alle norme ad esso applicabili. Tra queste figurano la pertinente normativa internazionale, nazionale e dell'Unione europea, nonché gli *standard* ambientali e sociali della BEI, cui si fa riferimento nei paragrafi seguenti.

Valutazione dell'impatto ambientale e autorizzazione

- 2.2.2 La direttiva VAS stabilisce che i piani e i programmi preliminari sono soggetti a una valutazione ambientale strategica. Dal 21 luglio 2004 gli Stati membri sono tenuti a dimostrare il rispetto di tale direttiva. Il decreto legislativo n. 152/2006³⁸ (parte II, e successive modifiche) recepisce la direttiva VAS³⁹ nella legislazione nazionale.
- 2.2.3 A norma della direttiva VIA⁴⁰, gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché, prima del rilascio dell'autorizzazione, per i progetti per cui si prevede un significativo impatto ambientale in virtù della loro natura, delle loro dimensioni o della loro ubicazione, sia prevista un'autorizzazione e una valutazione del loro impatto sull'ambiente.
- 2.2.4 La direttiva VIA stabilisce che, entro un ragionevole lasso di tempo, il pubblico interessato riceva le informazioni raccolte, i principali rapporti e consulenze resi all'autorità o alle autorità competenti nel momento in cui il pubblico interessato è informato, nonché le informazioni disponibili soltanto dopo che il pubblico interessato sia stato informato nell'ambito del rapporto di valutazione dell'impatto ambientale. Al pubblico interessato devono inoltre essere offerte

³¹ Politica riguardante il Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI, disponibile [qui](#).

³² Paragrafo 5.1.3 della Politica del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

³³ Paragrafo 3.1 della Politica del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

³⁴ Paragrafo 3.1 della Politica del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

³⁵ Paragrafo 3.3 della Politica del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

³⁶ Paragrafo 4.3.2 della Politica del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

³⁷ Paragrafo 6.2.7 della Politica del Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI.

³⁸ Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale. (GU Serie Generale n.88 del 14-04-2006 - Suppl. Ordinario n. 96), disponibile [qui](#).

³⁹ Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, disponibile [qui](#).

⁴⁰ Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (che sostituisce la direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985), modificata dalla direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, disponibile [qui](#).

PEDEMONTANA LOMBARDA TOLL MOTORWAY PPP (ITALY)

tempestive ed effettive opportunità di partecipazione alle procedure decisionali in materia ambientale, ed esso ha il diritto di esprimere osservazioni e pareri all'autorità o alle autorità competenti quando tutte le opzioni sono aperte prima che venga adottata la decisione sulla domanda di autorizzazione⁴¹.

- 2.2.5 La direttiva VIA è stata recepita dal decreto legislativo n. 152/2006 (e successive modifiche) della Repubblica italiana. Il decreto legislativo n. 104/2017 ha consentito la modifica più recente della legge⁴².

Norme in materia ambientale e sociale della BEI ⁴³

- 2.2.6 La Dichiarazione dei principi e delle norme adottati dalla BEI in materia ambientale e sociale (ESPS) stabilisce che, laddove i rischi d'impresa derivanti dalle questioni ambientali e sociali potrebbero compromettere seriamente la realizzazione del progetto, la Banca sosterrà il progetto proposto solo se saranno elaborate misure di mitigazione e altre disposizioni consone a una gestione del rischio adeguata, da concordare con il promotore in base ai pertinenti obblighi di consultazione pubblica della Banca.⁴⁴
- 2.2.7 L'ESPS stabilisce inoltre che, qualora la BEI finanzia progetti per una serie di ragioni strategiche dell'UE, fra le priorità di finanziamento della Banca a favore dello sviluppo sostenibile vi siano la protezione e il miglioramento dell'ambiente naturale e la promozione di comunità sostenibili.
- 2.2.8 Il personale della BEI è tenuto ad applicare l'ESPS in tutte le operazioni. È necessario inoltre informare i promotori, il pubblico, le comunità interessate e gli altri portatori di interessi, comprese le istituzioni dell'UE, in particolare la Commissione europea, le altre istituzioni finanziarie multilaterali, i partner finanziari e aziendali, i rappresentanti della società civile, comprese le organizzazioni non governative, in base agli obblighi della Banca.

Standard 1 della BEI: valutazione e gestione degli impatti e dei rischi ambientali e sociali⁴⁵

- 2.2.9 Lo *standard 1* illustra le responsabilità del promotore nel processo di valutazione, gestione e monitoraggio degli impatti e dei rischi ambientali e sociali associati all'operazione finanziata dalla BEI. Esso si applica a tutte le operazioni che potrebbero avere impatti e rischi ambientali e sociali significativi e concreti. Gli impatti e i rischi devono essere presi in considerazione il prima possibile in tutte le procedure decisionali e di pianificazione tecnica.
- 2.2.10 Lo *standard 1* prevede che i promotori del settore pubblico responsabili della formulazione, dello sviluppo e della realizzazione delle azioni con obiettivi strategici a lungo termine, attraverso lo sviluppo di progetti e programmi, che istituiscono un quadro di riferimento per ulteriori progetti in base a quanto stabilito dalla norma stessa, debbano applicare un approccio olistico alle questioni ambientali e sociali, attuando una procedura di VAS a questo livello e garantendo che vengano prese in considerazione le pertinenti informazioni ambientali e sociali nel processo decisionale.
- 2.2.11 Per quanto riguarda le responsabilità del promotore per la valutazione degli impatti e dei rischi ambientali e sociali associati alle operazioni, lo *standard 1* stabilisce quanto segue⁴⁶:
- i. identificare, descrivere e valutare gli impatti ambientali e sociali negativi e positivi, diretti, indiretti e indotti, gli impatti/effetti cumulativi e combinati associati all'operazione, alle sue strutture accessorie/associate e alla zona di influenza del progetto;
 - ii. applicare la gerarchia di mitigazione, individuando le misure da adottare per evitare, ridurre e, se necessario, rimediare/compensare le significative conseguenze negative residue sui portatori di interessi coinvolti e sull'ambiente, per contribuire a evitare qualsiasi peggioramento della vita umana, dell'ambiente e la perdita netta di biodiversità ed ecosistemi;

⁴¹ Articolo 6, paragrafi 3, 4 e 6, della direttiva VIA 85/337/CEE (e successive modifiche).

⁴² Decreto legislativo n. 104 del 16 giugno 2017, disponibile [qui](#).

⁴³ Dichiarazione dei principi e delle norme adottati dalla BEI in materia ambientale e sociale (ESPS, 2009), disponibile [qui](#). Norme ambientali e sociali della BEI (2018), disponibili [qui](#). Ultima consultazione il 7 gennaio 2022.

⁴⁴ Paragrafo 4, ESPS (2009).

⁴⁵ *Standard 1*, norme ambientali e sociali (2018).

⁴⁶ Paragrafo 27, *standard 1*, norme ambientali e sociali (2018).

Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI

- iii. introdurre i propri sistemi che consentiranno una valutazione esauriente e rigorosa degli impatti e dei rischi ambientali e sociali, utilizzando un approccio integrato per raggiungere un livello elevato di protezione dell'ambiente nel suo insieme.

2.2.12 La BEI deve presentare alla Commissione europea i progetti che intende finanziare per ricevere un parere⁴⁷.

Standard 3 della BEI: biodiversità ed ecosistemi

2.2.13 La BEI finanzia un progetto **all'interno di un'area protetta o all'interno di un'area designata o riconosciuta a livello nazionale o internazionale per la tutela della biodiversità** solo se il promotore è in grado di dimostrare che il suo sviluppo è legalmente autorizzato e che il progetto è concepito nel rispetto degli eventuali piani di gestione di tali aree. In mancanza di detti piani, i progetti dovrebbero essere compatibili con il conseguimento dei pertinenti obiettivi di conservazione utilizzati per designare l'area in questione.

2.3 Responsabilità della BEI

2.3.1 In linea con la Dichiarazione dei principi e delle norme adottati dalla BEI in materia ambientale e sociale, la responsabilità per il rispetto delle norme applicabili al progetto compete ai promotori e alle autorità locali⁴⁸. Tuttavia, la BEI non finanzia progetti che non rispettano le norme applicabili al progetto. Il personale della BEI deve applicare l'ESPS in tutte le operazioni⁴⁹. Il rispetto o meno delle norme applicabili al progetto viene stabilito nell'ambito della **due diligence della BEI, effettuata durante le fasi di istruttoria e monitoraggio del progetto**.

2.3.2 Nell'Unione europea la BEI presume che la legislazione ambientale e sociale dell'UE sia stata correttamente recepita nella legislazione nazionale e che quest'ultima venga fatta applicare dalle autorità preposte. La *due diligence* della BEI si concentra in particolare sui paesi e/o sulle leggi specifici in cui dalle prove si evince che tali presupposti potrebbero essere falsi⁵⁰.

2.3.3 Il Manuale della BEI sulle pratiche e le procedure ambientali e sociali (*E&S Practices and Procedures Handbook*), volume II (2013, volume II) (di seguito, il Manuale)⁵¹ illustra le modalità operative della BEI sulle questioni ambientali e sociali in tutto il ciclo del progetto:

- il Manuale⁵² offre una panoramica **sulle norme della BEI in materia ambientale e sociale, sulla documentazione e gli obblighi di informazione del promotore e sulla due diligence interna**. Nel corso dell'istruttoria la BEI identifica il principale quadro normativo e giuridico ambientale relativo al progetto nonché le eventuali questioni legali⁵³. **La BEI deve tener conto delle conseguenze residue**, come ad esempio gli impatti ambientali negativi causati dall'operazione che permarranno dopo l'applicazione delle misure di mitigazione e di gestione dell'impatto⁵⁴.
- La BEI ha il compito di sostenere operazioni solide che sono state progettate e strutturate per rispettare le norme e i requisiti della BEI in materia ambientale e sociale nonché le migliori pratiche internazionali. Il che significa, fra l'altro, valutare la capacità istituzionale in materia ambientale e sociale delle pertinenti autorità e agenzie nazionali e fornire assistenza tecnica, se necessario⁵⁵.
- Gli esperti ambientali e sociali della BEI assistono le squadre che si occupano dell'istruttoria nella valutazione ambientale e sociale delle operazioni. Il livello di intervento è determinato dal livello di *due diligence* ambientale e sociale richiesto, dalla rilevanza e dalla complessità degli impatti e dei rischi potenziali identificati nella fase di preistruttoria⁵⁶. Il coinvolgimento precoce delle competenze ambientali/sociali, se necessario, assicura la prevenzione di problemi successivi nel processo di *due diligence*, che potrebbero causare ritardi significativi al

⁴⁷ Articolo 19 dello Statuto della BEI, disponibile [qui](#), ultima consultazione il 4 maggio 2022.

⁴⁸ Paragrafo 2, ESPS (2009).

⁴⁹ Paragrafo 6, ESPS (2009).

⁵⁰ Paragrafo 20, Contesto, ESPS (2009).

⁵¹ Il Manuale (2013) è disponibile [qui](#). Ultima consultazione il 9 giugno 2022.

⁵² Paragrafo 28, sezione A.5 Valutazione ambientale e sociale – Principi guida del Manuale (2013).

⁵³ Paragrafo 90, secondo trattino del Manuale (2013).

⁵⁴ Paragrafi 221 e 222 del Manuale (2013).

⁵⁵ Paragrafi 8, 73, 117 e 118 del Manuale (2013).

⁵⁶ Paragrafo 11, sezione A.3, Ruoli e responsabilità delle pratiche ambientali e sociali della BEI, Manuale (2013).

progetto⁵⁷. La *due diligence* ambientale e sociale è registrata nella Scheda dei dati ambientali e sociali (*Environmental and Social Data Sheet - ESDS*)⁵⁸.

- In fase istruttoria la Banca determina e raccomanda le condizioni contrattuali per garantire l'accettabilità ambientale e sociale del progetto durante la realizzazione e la gestione. Tra esse vi sono anche: (i) **le condizioni per la firma**, (ii) **le condizioni per l'erogazione** e (iii) **gli impegni particolari**⁵⁹.
- Oltre alle **condizioni generali che fanno parte della redazione del Modello di Contratto di prestito**, è necessario stabilire condizioni specifiche del contratto di prestito per affrontare: a) l'adeguamento della legislazione, come successivamente il completamento della VIA; b) gli obblighi per la realizzazione e il completamento del progetto, comprese tutte le misure di mitigazione e compensazione e, infine, c) la comunicazione richiesta dalla BEI nell'ambito della propria gestione del monitoraggio dell'impatto ambientale e sociale⁶⁰.
- Dopo la firma del contratto di prestito da parte del promotore, la BEI è tenuta a monitorare il progetto. Il monitoraggio intende garantire il rispetto da parte del progetto delle condizioni per l'approvazione della BEI⁶¹. La BEI monitora i progetti in base ai rapporti forniti dal promotore, alle visite in loco della Banca stessa e alle informazioni fornite dalla comunità locale, ecc.⁶².

2.3.4 La Politica di finanziamento della BEI nel settore dei trasporti (*Transport Lending Policy*)⁶³ stabilisce che:

- La BEI effettua la selezione e l'istruttoria dei progetti in materia di trasporti attraverso un approccio a più livelli e a più dimensioni, pensato per aumentare al massimo il valore aggiunto del **finanziamento della Banca, al fine di contribuire al meglio alla realizzazione della politica dell'UE**.
- Gli investimenti della Banca riflettono uno o più obiettivi di politica pubblica e la Banca finanzia progetti in materia di trasporto, nella misura in cui essi contribuiscono a conseguire gli obiettivi stabiliti nello Statuto e nel Piano di attività della BEI. Il portafoglio di progetti della BEI riflette le esigenze di investimento dei promotori, che elaborano e realizzano i progetti.
- La BEI svolge un ampio servizio di *d* tecnica su tutti i progetti che le vengono presentati per ricevere un finanziamento. La procedura istruttoria ha alcuni aspetti comuni a tutti i settori. Ogni sotto-settore inoltre è soggetto a una serie di considerazioni specifiche.
- Da ultimo, i **progetti TEN-T sono di interesse comune per diversi Stati membri e sono pienamente in linea con gli obiettivi della Banca stabiliti nel trattato di Lisbona**.⁶⁴

3 CICLO DI PROGETTO

3.1 Preistruttoria

3.1.1 Nel 2021, come previsto dallo Statuto della BEI, i servizi hanno consultato la Commissione europea e hanno ricevuto un parere positivo sull'operazione. La Commissione europea ha evidenziato che l'autorità competente non aveva esaminato le modifiche al progetto esecutivo. Il processo di elaborazione del progetto esecutivo terrà conto delle modifiche (dalla risoluzione del CIPE del 2009) e del metodo proposto per trattare il terreno contaminato dalla diossina ed evitare il rischio di rilascio degli inquinanti nell'atmosfera durante le attività di costruzione. Gli aggiornamenti e le modifiche al progetto saranno esaminati solo dall'autorità competente quando il progetto esecutivo sarà pronto.

⁵⁷ B.1.1, Paragrafo 31 del Manuale (2013).

⁵⁸ Paragrafo 346 Pratiche ambientali e sociali della BEI, Manuale (2013).

⁵⁹ B.2.11, pagina 146, paragrafi 262, 263, 256, trattino 2 del Manuale (2013). Vale la pena osservare che le condizioni ambientali e sociali possono essere destinate al promotore, al mutuatario, all'autorità o al ministero dell'ambiente. In alcuni casi le condizioni ambientali e sociali dovranno essere riportate in accordi legali distinti, affinché possano essere applicate a terzi, che soddisferanno dette condizioni.

⁶⁰ B.2.11, pagina 146, paragrafo 258.

⁶¹ Paragrafo 270 Pratiche ambientali e sociali della BEI, Manuale (2013).

⁶² Paragrafo 8, ESPS (2009).

⁶³ La Politica di finanziamento della BEI nel settore dei trasporti (2011), applicabile in questo momento, può essere consultata [qui](#).

⁶⁴ Paragrafo 66, Politica di finanziamento della BEI nel settore dei trasporti (2011).

Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI

- 3.1.2 Già in questa fase la BEI ha riconosciuto gli elevati rischi ambientali del progetto e ha inserito uno specialista dell'ambiente nel *team* di progetto, al fine di rafforzare il processo di *due diligence*.

3.2 Istruttoria e approvazione del progetto

- 3.2.1 Nel giugno 2021 i servizi della BEI hanno concluso l'istruttoria del progetto. Al momento, e durante la stesura del presente rapporto, la convalida delle prescrizioni ambientali nel progetto esecutivo è ancora in corso⁶⁵.
- 3.2.2 Nel luglio 2021 la BEI ha approvato il finanziamento del progetto⁶⁶. L'approvazione ha osservato che il progetto costituisce un'infrastruttura strategica di rilevante interesse nazionale dal 2001 e fa parte della rete stradale globale TEN-T. L'approvazione ha indicato tre motivi alla base delle condizioni e degli impegni di erogazione: i) la citazione nell'ESDS; ii) la norma per un contratto di prestito; iii) la valutazione dalla fase II.
- 3.2.3 L'approvazione ha evidenziato che la procedura VIA per il progetto è iniziata nel 2004. Il 29 marzo 2006 il CIPE ha concesso la prima approvazione del progetto e il 6 novembre 2009⁶⁷ del progetto definitivo (la seconda fase del progetto) per l'autostrada A36 è stato approvato con una VIA. Il progetto esecutivo (terza e ultima fase del progetto) delle tratte B2 e C deve ancora essere realizzato e presentato all'autorità competente per la verifica di conformità, in base alle condizioni e alle raccomandazioni della decisione VIA del 2009.
- 3.2.4 La Scheda dei dati ambientali e sociali del progetto ha evidenziato che tra le condizioni e le raccomandazioni vi sono quelle mirate alle modifiche al progetto, alla mitigazione ambientale, alle indagini relative agli impatti sulle acque sotterranee e all'analisi dei terreni contaminati in seguito all'incidente ICMESA. Alcune indagini relative alla contaminazione causata dall'incidente ICMESA e alcune modifiche al progetto sono state realizzate a seguito dell'approvazione della VIA del 2009, come richiesto. Le indagini mirano a stabilire l'attuale livello di contaminazione residua e i volumi interessati nei siti pertinenti.
- 3.2.5 L'ESDS ha affermato che il cosiddetto piano di caratterizzazione è stato elaborato nel 2015 (aggiornato). Su tale base nel 2019 la Regione Lombardia ha elaborato e approvato il piano operativo di bonifica (modificato due volte). **Tuttavia, in linea con la prassi costruttiva, alcune indagini e modifiche del progetto saranno completate solo in fase di progetto esecutivo e saranno realizzate dal contraente generale.**
- 3.2.6 L'approvazione ha rilevato che il progetto non attraversa e non ha conseguenze negative su siti Natura 2000 o aree [nazionali] protette. Il Parco regionale della Valle del Lambro (che dista 400 m) viene indicato come il punto di interesse nazionale più vicino (separato da una zona edificata). In base alle informazioni disponibili, si prevede che le conseguenze temporanee in fase di costruzione saranno il rumore, le emissioni, l'occupazione del suolo e il rischio di inquinamento accidentale, in particolare nella gestione dei terreni inquinati. L'ESDS ha dichiarato che la VIA del 2009 ha stabilito le misure di mitigazione e monitoraggio appropriate, in linea con la legislazione applicabile.
- 3.2.7 Per quanto riguarda la divulgazione delle informazioni al pubblico, l'ESDS ha osservato che le modifiche effettuate al progetto e realizzate dal promotore per rispettare le condizioni e le raccomandazioni della VIA 2009 non sono ancora state presentate al pubblico. Non vi sono state indicazioni, da parte dell'autorità competente, circa la necessità di ulteriori consultazioni pubbliche. Nel maggio 2021 la BEI ha ricevuto conferma da parte del ministero dell'Ambiente della Repubblica italiana del fatto che a) la procedura VIA realizzata fino a quel momento rispettava i requisiti previsti dalla legislazione nazionale; b) nell'ambito delle fasi successive della procedura di approvazione, l'autorità competente avrebbe convalidato il rispetto da parte del progetto esecutivo delle condizioni e delle raccomandazioni della risoluzione del CIPE (2009), qualora non vi fossero modifiche significative rispetto al progetto definitivo; c) al momento, in base alle informazioni in possesso del ministero, l'autorità competente non aveva ricevuto proposte di modifiche significative al progetto rispetto alla decisione VIA del 2009.

⁶⁵ Cfr. il termine ultimo per i dati nel *disclaimer* a pagina ii.

⁶⁶ L'ESDS è disponibile [qui](#).

⁶⁷ La decisione è stata pubblicata nel "Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 37el 18 febbraio 2010 - Serie generale", disponibile [qui](#).

PEDEMONTANA LOMBARDA TOLL MOTORWAY PPP (ITALY)

- 3.2.8 L'approvazione del finanziamento del progetto da parte della BEI prevedeva cinque condizioni e due impegni. L'ESDS ha indicato le condizioni seguenti per procedere alla prima erogazione:
- (i) una valutazione aggiornata dei potenziali impatti ambientali del progetto in seguito alle modifiche introdotte dai requisiti di progettazione e monitoraggio del 2009 per la realizzazione del progetto;
 - (ii) la conferma da parte dell'autorità competente del fatto che le modifiche al progetto e i relativi impatti non necessitano di ulteriori consultazioni pubbliche o, se necessario, la prova che tali consultazioni si siano concluse;
 - (iii) le informazioni sulle misure da adottare per stabilire e minimizzare il rilascio di sostanze nell'aria, nell'acqua o nel suolo e per assicurare l'**adeguato smaltimento dei rifiuti** contenenti dette sostanze, come indicato nel regolamento (UE) 2019/1021 (nella fattispecie nelle disposizioni dell'articolo 6 sugli inquinanti organici persistenti);
 - (iv) una **valutazione indipendente degli obblighi di monitoraggio** durante le attività di costruzione che hanno previsto la movimentazione del terreno contaminato dall'ICMESA, volta a garantire il rispetto del regolamento (UE) 2019/1021 e che durante le attività di costruzione non vengano dispersi diossina e altri inquinanti nocivi per la salute umana, come confermato dall'autorità competente;
 - (v) **l'esito della verifica di conformità realizzata dall'autorità competente sulle condizioni e le raccomandazioni** incluse nell'approvazione ambientale (VIA) del 2009, richieste prima della costruzione e dell'approvazione del progetto esecutivo da parte dell'autorità competente.
- 3.2.9 L'ESDS ha indicato i seguenti impegni:
- (i) **entro cinque anni dalla messa in esercizio del progetto**, il promotore realizzerà tutte le misure di mitigazione e compensazione previste per le tratte della Pedemontana Lombarda, anche se non rientrano fra le tratte finanziate dalla BEI;
 - (ii) il promotore trasmetterà alla Banca i risultati del monitoraggio ambientale durante la realizzazione del progetto e **durante il primo anno di esercizio**.
- 3.2.10 L'istruttoria della fase II della Banca si è conclusa il 13 agosto 2021. Al termine di questa fase il promotore si è impegnato a informare la BEI e a ottenere l'approvazione preventiva della Banca prima di apportare qualsiasi modifica significativa al campo di applicazione dell'accordo.

3.3 Firma del contratto di prestito

- 3.3.1 Il contratto di prestito del progetto è stato firmato nell'agosto 2021, ma non sono ancora state effettuate erogazioni⁶⁸.
- 3.3.2 Le condizioni e gli impegni ambientali e sociali definiti durante il periodo di istruttoria (cfr. §§ 3.2.8 e 3.2.9) sono stati integrati nell'accordo sulle condizioni comuni e nel contratto di prestito insieme alle altre condizioni generali che fanno parte del modello di contratto di prestito (cfr. § 2.3.3).

⁶⁸ Per il termine ultimo, cfr. i *disclaimer* a pagina (ii) del rapporto.

4 ANALISI ERISCONTRI

La contestazione generale è la mancata attenuazione del notevole impatto ambientale del progetto (cfr. § 1.4.1) e viene analizzata nelle due sottosezioni seguenti.

4.1 Piano operativo di bonifica

- 4.1.1 La contestazione secondaria concerne il rischio di rilascio della tossina TCDD, il quale non trova adeguata attenuazione nel Piano operativo di bonifica (POB), ad esempio per la scarsa chiarezza relativa al piano di monitoraggio e alla tutela dei lavoratori.
- 4.1.2 EIB-CM ha stabilito che l'inquinamento eventualmente causato dallo sviluppo del progetto nella zona coinvolta nell'incidente dell'ICMESA è direttamente legato al progetto. La norma applicabile al progetto, in materia di inquinamento derivante dalle opere connesse nella zona di influenza del progetto, è lo *standard* ambientale e sociale n.1 (cfr. §§ 2.2.10, 2.2.11).
- 4.1.3 Nella VIA per il progetto definitivo (2009) l'incidente dell'ICMESA è stato riconosciuto, ne sono stati analizzati gli impatti residui e sono state proposte⁶⁹ misure come le indagini supplementari e di follow-up richieste e gli obblighi di monitoraggio stabiliti⁷⁰ (cfr. § 1.3.4). Dal 2009 sono state condotte diverse indagini sulle condizioni del suolo e degli habitat lungo il tracciato previsto del progetto. Nel 2015 APL ha preparato una bozza del piano di caratterizzazione, che è stata ulteriormente modificata ed elaborata anche in base alle campionature supplementari (cfr. § 1.3.7).
- 4.1.4 Nel 2019 APL ha cominciato la stesura della bozza del POB (cfr. § 1.3.8). Nel corso della stesura è stato previsto un dibattito tra il pubblico e l'amministrazione locale in merito alle zone contaminate. È stato avviato anche un comitato tecnico con l'ARPA⁷¹. L'incontro ha portato ad alcune misure di mitigazione, che sono state trasmesse all'amministrazione regionale della Lombardia. Le misure sono state concretizzate nel Piano operativo di bonifica, il quale è stato convalidato dalla Regione Lombardia nel marzo 2020. Il POB è stato pubblicato nel Bollettino regionale. Il documento contiene le informazioni sui ricorsi (accesso alla giustizia) e sul fatto che gli allegati non siano stati pubblicati⁷².
- 4.1.5 Attuazione delle **misure di mitigazione**. Dopo il POB iniziale e l'identificazione delle pertinenti ubicazioni in fase di sviluppo, alcune zone non sono state aggiunte, poiché è difficile accedervi (es. una scarpata) e non sono ancora state studiate. Il processo di decontaminazione dovrebbe essere descritto nel progetto esecutivo e nel suo piano di attuazione, in cui dovrebbe essere inserito un Piano di monitoraggio ambientale adeguato (come previsto anche nella VIA del 2009)⁷³. All'ARPA è stato chiesto di monitorare il Piano di monitoraggio ambientale e l'attuazione delle misure di mitigazione della VIA.
- 4.1.6 Nel corso dell'elaborazione del progetto il POB ha subito un'evoluzione. Il promotore ha fornito le informazioni relative alle ubicazioni e alle quantità di terreno da bonificare e trattare in base al POB. I lotti identificati sono otto, da cui devono essere estratti circa 40 000 m³ di terra contaminata. La maggior parte del terreno sarà depositato in discariche per rifiuti non pericolosi (70%), il 25% sarà depositato in discariche per rifiuti inerti e il 5% sarà portato in discariche per rifiuti pericolosi. Questa modalità è una delle tante per gestire il terreno contaminato a diversi livelli di intensità⁷⁴. Come indicato nell'ESDS, **in linea con la prassi costruttiva, il contraente generale effettuerà ulteriori indagini e modifiche di progetto nella fase del progetto esecutivo** (cfr. § 3.2.5). Il contraente sarà responsabile delle attività di decontaminazione sotto il controllo dell'ARPA (cfr. paragrafo precedente). In linea con le norme ambientali e sociali della BEI, la Banca definisce condizioni e impegni che consentono il monitoraggio della situazione e l'attuazione del POB (cfr. §§ 3.2.8, 3.2.9 e sottosezione 4.3).

⁶⁹ Prescrizioni n. 3, 4, 153, 159 e 185 del CIPE.

⁷⁰ Prescrizione n. 3 del CIPE.

⁷¹ ARPA - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale.

⁷² Il decreto fa riferimento ai requisiti stabiliti all'articolo 26 e all'articolo 27 del decreto legislativo n. 33/2013 disponibile [qui](#).

⁷³ Prescrizioni CIPE No. 12, 65 e 102.

⁷⁴ Cappucci, S. & Carloni, A. & Maffucci, M. (2012). Tecnologie per la Bonifica e Riqualficazione. Disponibile [qui](#). Ultima consultazione il 4 ottobre 2022.

PEDEMONTANA LOMBARDA TOLL MOTORWAY PPP (ITALY)

- 4.1.7 In termini di **tutela dei lavoratori**, la VIA del 2009 contiene i requisiti per elaborare e attuare il Piano di sicurezza e coordinamento per prevenire gli infortuni e proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori⁷⁵. I timori e la protezione dall'esposizione, il cui rischio è elevato durante la gestione di terreni inquinati, dovranno essere affrontati attraverso detto Piano. Il contraente generale adotterà e, se necessario, modificherà e completerà il Piano di sicurezza e coordinamento esistente in fase di progetto esecutivo. In fase di realizzazione il piano sarà monitorato.
- 4.1.8 La BEI ha ricevuto la conferma da parte del ministero dell'Ambiente sul fatto che a) la procedura VIA effettuata finora era in linea con le disposizioni della legislazione nazionale, b) nell'ambito delle fasi successive della procedura di approvazione, l'autorità competente convaliderà la conformità del progetto esecutivo alle condizioni e alle raccomandazioni dell'approvazione VIA 2009, se non vi saranno modifiche significative rispetto al progetto del 2009.
- 4.1.9 In base all'attuale stato del progetto (il progetto esecutivo non è ancora stato elaborato), EIB-CM ha esaminato le condizioni e gli impegni ambientali identificati in fase istruttoria (cfr. §§ 3.2.8-3.2.9). Le condizioni e gli impegni elencati garantiscono l'esame della fase decisionale e dell'istruttoria ambientale del progetto ancora da effettuare, obbligano il promotore a comunicare alla BEI la conformità e consentono il monitoraggio della realizzazione del progetto.

4.2 Valutazione dell'impatto ambientale e disposizioni nazionali di protezione

- 4.2.1 La presente sottosezione illustra l'analisi e i risultati relativi al presunto mancato rispetto, in fase di valutazione dell'impatto ambientale, della legislazione e dei regimi di protezione del paesaggio, della natura e del suolo vigenti a livello nazionale, con conseguente probabilità di un'ulteriore frammentazione degli habitat nonché di danni agli ecosistemi e alla biodiversità.
- 4.2.2 In termini di conformità alla valutazione dell'impatto ambientale, il progetto dovrebbe rispettare lo *standard* ambientale e sociale n.1 della Banca, che descrive i requisiti fondamentali delle procedure VAS e VIA (cfr. §§ 2.2.2-2.2.5). EIB-CM osserva che non sono state individuate violazioni relative al recepimento delle direttive VAS e VIA nella legislazione nazionale.
- 4.2.3 La pianificazione dei trasporti è un processo a lungo termine ed è molto probabile che durante lo sviluppo del progetto emergano nuovi studi e piani. I denunciatori hanno segnalato il Piano nazionale di ripresa e resilienza⁷⁶, che è stato elaborato dopo l'approvazione del progetto. La legislazione nazionale dovrebbe trovare un modo per inserire e trattare i nuovi requisiti nei piani e nei progetti al momento delle revisioni. La BEI ha adottato una strategia per promuovere la riduzione delle emissioni di CO² nella forma di una Tabella di marcia della Banca per il clima. Il rapporto di valutazione iniziale ne ha chiarito l'applicabilità al progetto⁷⁷. Al contempo la BEI sostiene il completamento della rete TEN-T, come indicato nella sua Politica di finanziamento nel settore dei trasporti (cfr. § 2.3.4).
- 4.2.4 **I documenti di pianificazione dimostrano che il progetto era stato identificato più di vent'anni fa** (cfr. § 1.2.1). Attorno al 2001 il governo italiano ha proposto che il progetto facesse parte della rete globale TEN-T (cfr. § 1.1.2). Al contempo, la direttiva VAS era agli albori e non era ancora stata recepita nella legislazione nazionale. Va osservato che il primo documento strategico per cui è stata effettuata una VAS che includeva il progetto è stato il Programma regionale della mobilità e dei trasporti della Regione Lombardia (2016), che si è inserito tardi nella vita del progetto (cfr. § 1.2.1).
- 4.2.5 Il progetto aveva già ricevuto l'approvazione del CIPE (2009), pertanto il tracciato era stato deciso prima dell'elaborazione del Programma regionale (cfr. 1.2.2.) Per qualsiasi modifica rilevante al tracciato del progetto o al tipo di progetto sarebbe necessaria una VIA completa.
- 4.2.6 I denunciatori segnalano la densità stradale nell'area del progetto. Dato che il progetto fa parte di piani strategici a livello regionale e nazionale, la giustificazione relativa alle strade è fornita in tali documenti. La BEI non partecipa al processo di pianificazione. Le norme della BEI chiedono ai promotori di garantire la conformità dei progetti alle leggi, alle norme e ai quadri di riferimento

⁷⁵ Prescrizioni n. 162, 163 e 164 del CIPE.

⁷⁶ Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Disponibile [qui](#).

⁷⁷ Disponibile [qui](#). Cfr. anche la nota 30 per il link al rapporto di valutazione iniziale che chiarisce la conformità.

Meccanismo per il trattamento delle denunce del Gruppo BEI

internazionali pertinenti. La BEI promuove l'applicazione della VAS come strumento per identificare e valutare gli impatti potenziali dei piani e dei programmi (cfr. § 2.2.10). L'ESDS ha segnalato la VAS del Programma regionale della mobilità e dei trasporti (cfr. § 1.2.1). La procedura citata rappresentava infatti un'altra possibilità di rivedere i piani, soprattutto per i progetti ancora non realizzati.

- 4.2.7 **Per quanto riguarda l'impronta ambientale del progetto**, durante la VIA del 2009 era stata effettuata una valutazione paesaggistica, da cui era emerso un elenco degli impatti critici identificati. Era previsto che il progetto attraversasse alcune zone verdi e parchi locali. La decisione del 2009 contiene anche le misure per il parco Bosco delle Querce di Seveso e Meda⁷⁸ e per le aree poste entro elementi costitutivi fondamentali della Rete ecologica provinciale, come le zone boschive di Mozzate e Lomazzo, la valle del Lura e del Seveso, la piana del Bassone⁷⁹, i requisiti per la **progettazione accurata** dei viadotti e di un numero ridotto di strutture, **al fine di tutelare le zone verdi**⁸⁰. Le misure volte a ridurre e mitigare gli impatti ambientali negativi in tali zone sono misure guida, la cui applicazione nel progetto esecutivo dovrà essere verificata nell'ultima fase decisionale.
- 4.2.8 Una volta completata, la procedura per il rilascio dell'autorizzazione per il progetto in esame consisterà in un processo di approvazione in tre fasi (cfr. sottosezione 1.2). EIB-CM sottolinea che le condizioni/prescrizioni della VIA in questione saranno riviste dal CIPESS. Inoltre, dato che nel 2009 il CIPE ha già chiesto di svolgere **indagini aggiuntive**, queste ultime dovranno essere **prese in considerazione** durante la stesura del progetto esecutivo (cfr. § 3.2.4). L'ESDS sottolinea che la procedura convaliderà la conformità del progetto esecutivo alle condizioni e alle raccomandazioni della decisione VIA del 2009 (cfr. § 3.2.3)⁸¹.
- 4.2.9 Per quanto riguarda **la comunicazione con i portatori di interesse**, i denunciati hanno segnalato che le informazioni sul progetto da parte dei ministeri responsabili sono limitate. Il principale punto di contatto era l'amministrazione della Regione Lombardia attraverso il Consiglio delle Autonomie Locali⁸². EIB-CM osserva che ogni denuncia viene analizzata alla luce di una presunta cattiva amministrazione **in relazione alle azioni o alle omissioni del Gruppo BEI**, mentre la questione in esame riguarda un'azione o un'omissione da parte delle istituzioni nazionali citate e non rientra nell'ambito di competenza di EIB-CM (cfr. § 2.1.1).
- 4.2.10 Nel 2021 la BEI non era nella posizione di verificare la procedura della VIA in relazione alle consultazioni pubbliche e alla valutazione delle modifiche di progetto. **L'ultima consultazione pubblica si è svolta durante la procedura VIA del 2009, mentre le modifiche al progetto sono state proposte tra il 2009 e il 2019.** In base alle conoscenze della BEI, il progetto esecutivo non era ancora stato finalizzato, pertanto le modifiche non erano (ancora) soggette a verifica, valutazioni supplementari, se necessarie, e/o consultazioni pubbliche.
- 4.2.11 Una volta conclusa l'elaborazione del progetto esecutivo (ancora in corso, può essere attuato in fasi per accelerare la procedura di approvazione, dato che si tratta di un progetto complesso), il promotore presenterà la documentazione alle autorità ambientali competenti che effettueranno la verifica del progetto esecutivo e delle eventuali modifiche. Il promotore potrebbe affermare solo che, se le autorità ritengono significative le modifiche al progetto, in linea con la legislazione nazionale e la direttiva VIA, dovrà essere effettuata una nuova VIA (cfr. § 1.2.4).
- 4.2.12 **La BEI sta monitorando la situazione, l'avanzamento della preparazione dei documenti e sarà in grado di confermare se le modifiche al progetto non avranno ulteriori impatti ambientali significativi rispetto al progetto del 2009, solo quando le autorità summenzionate avranno terminato il loro lavoro.** In base alle modifiche potranno essere necessarie ulteriori consultazioni pubbliche. Il promotore prevede di presentare il progetto all'autorità competente per la verifica di conformità non appena il progetto esecutivo sarà finalizzato.

⁷⁸ Prescrizione n. 140 del CIPE.

⁷⁹ Prescrizioni n. 42 e 43 del CIPE.

⁸⁰ Prescrizioni n. 27, 28 e 29 del CIPE.

⁸¹ La fase procedurale di verifica del progetto esecutivo sarà finalizzata con una verifica di attuazione, con o senza misure di mitigazione. Se ci saranno modifiche sostanziali rispetto al progetto definitivo, sarà necessario effettuare una VIA.

⁸² Consiglio delle Autonomie locali (CAL). È un organismo composto dai rappresentanti delle autorità locali (comuni, province, comunità montane) che possono intervenire in tali questioni.

4.3 Analisi della conformità della BEI alle norme applicabili

La presente sottosezione presenta l'analisi e i risultati relativi alla *due diligence* della Banca durante il ciclo del progetto.

- 4.3.1 EIB-CM ha esaminato la *due diligence* della BEI svolta durante l'istruttoria del progetto e dopo la firma del contratto di prestito nel corso di una cosiddetta fase di monitoraggio (cfr. sezione 3). Il ruolo della BEI è duplice: la *due diligence* verso le azioni intraprese dal promotore in merito all'avvio e alla realizzazione del progetto e la *due diligence* propria della Banca.
- 4.3.2 I servizi della BEI hanno effettuato l'istruttoria del progetto prima della decisione della Banca di approvarne il prestito, tenendo conto della legislazione dell'UE, delle norme ambientali e sociali della BEI (cfr. sottosezione 2.2) e della Politica di finanziamento della BEI nel settore dei trasporti (cfr. § 2.3.4). Significativi estratti della verifica di conformità della BEI sono descritti nella sezione 3 del presente rapporto, dato che le informazioni sul progetto sono di norma complesse.
- 4.3.3 Nell'ambito del suo processo di *due diligence*, la BEI richiede al promotore di rispettare la legislazione nazionale e dell'UE applicabile e/o le buone pratiche relative alla realizzazione tecnica del progetto. Dato che la bonifica delle zone contaminate associate al progetto fa parte del progetto, come stabilito anche dalla procedura VIA, essa è stata oggetto della *due diligence*.
- 4.3.4 Le procedure e le norme ambientali della BEI implicano che, oltre alle richieste di conformità, i servizi della BEI possano offrire assistenza tecnica, nel caso in cui il promotore lo desideri o nel caso in cui i servizi tecnici della Banca lo ritengano necessario per integrare o rafforzare la capacità del promotore (cfr. § 2.3.3, punto 2). EIB-CM ha stabilito che tale assistenza tecnica (nella fattispecie i servizi di consulenza) non sono stati richiesti.
- 4.3.5 Durante l'indagine, EIB-CM ha stabilito che, come previsto dallo Statuto della BEI (cfr. § 2.2.12), la Banca ha informato la Commissione europea della richiesta di finanziamento del progetto presentata dal promotore. I servizi hanno ricevuto un parere positivo sul finanziamento del progetto, sebbene siano stati informati anche dei rischi di emissione di inquinanti nell'atmosfera durante le attività di costruzione (cfr. § 3.1.1).
- 4.3.6 Le procedure e le norme della BEI consentono il coinvolgimento degli esperti ambientali della Banca al fine di fornire assistenza al *team* di progetto (cfr. § 2.3.3, punto 3). Uno di questi esperti è stato assegnato al *team* di progetto nelle prime fasi dell'istruttoria, in seguito al riconoscimento degli elevati rischi ambientali (cfr. § 3.1.2). I servizi della BEI hanno chiesto e ricevuto la documentazione relativa al progetto, nonché i rapporti della VIA e i documenti di approvazione da parte delle competenti autorità ambientali.
- 4.3.7 Al fine di fornire un parere sulla conformità del progetto all'ESPS, come previsto dalle norme stesse (cfr. § 2.3.3, punto 3), i servizi della BEI hanno elaborato una Scheda dei dati ambientali e sociali (ESDS), che è stata trasmessa alla direzione della Banca per la decisione relativa al sostegno all'operazione. La Scheda è stata pubblicata anche sulla pagina web della BEI relativa al progetto (cfr. nota a piè di pagina 69).
- 4.3.8 EIB-CM ha stabilito che i servizi hanno svolto una rigorosa valutazione ambientale del progetto, come stabilito dalle norme ambientali e sociali della BEI, e ha definito una serie di condizioni e impegni ambientali nei contratti di prestito siglati fino ad oggi (cfr. §§ 3.2.8 e 3.2.9). Per il progetto in questione sono state stabilite condizioni appropriate per procedere alla prima erogazione e impegni continui che consentano il *follow-up* del progetto anche durante la sua realizzazione.
- 4.3.9 Infine, EIB-CM ricorda che, prima dell'erogazione, il promotore è tenuto a rispettare una serie di requisiti ambientali, che possono includere tra l'altro una valutazione aggiornata degli impatti ambientali in seguito alle modifiche del progetto definitivo del 2009, una valutazione relativa alle eventuali nuove consultazioni pubbliche⁸³ e una valutazione da parte di terzi di qualsiasi nuovo obbligo di monitoraggio. Il promotore si è impegnato con la Banca a procedere in questa direzione. I servizi competenti della BEI hanno confermato che gli obblighi saranno monitorati con attenzione prima dell'erogazione. (cfr. §5.1.6).

⁸³ Soggetta alla valutazione delle autorità competenti (ad esempio, modifiche al progetto con gravi effetti ambientali).

5 CONCLUSIONI E RISULTATO

5.1 Conclusioni

Conformità del progetto alle norme ambientali e sociali applicabili al progetto

- 5.1.1 Il promotore ha trasmesso ai servizi della BEI le informazioni relative al Piano operativo di bonifica (POB), elaborato e approvato nel 2019. Il POB è stato convalidato nel 2020 (in seguito alle modifiche apportate) (cfr. § 4.1.4) e sarà integrato nel progetto esecutivo dettagliato per la costruzione delle tratte B2 e C dell'autostrada Pedemontana (cfr. § 4.1.6).
- 5.1.2 Le autorità competenti valuteranno il POB e i suoi obblighi nel corso della verifica di conformità del progetto esecutivo (cfr. §§ 4.1.6, 4.1.8). La valutazione è garantita anche dalle condizioni inserite nel contratto di prestito della BEI. Il promotore si è impegnato con la BEI a trasferire il POB a un contraente generale, non appena ne sarà selezionato uno in grado di cominciare a lavorare al progetto esecutivo e alle procedure (cfr. § 4.1.9).
- 5.1.3 Le informazioni sulla conformità saranno messe a disposizione del pubblico, come consentito dalla procedura di VIA per questa fase di rilascio dell'approvazione. Nel caso in cui siano state effettuate modifiche significative al VIA e al progetto esecutivo del 2009, è necessario procedere a una procedura di VIA completa. Durante la *due diligence* della BEI saranno verificate la conformità alla legislazione nazionale e l'attuazione del POB per le zone associate al progetto (§ 4.1.9).
- 5.1.4 Il progetto nasce da un processo di pianificazione a lungo termine dei trasporti ed è stato sottoposto alla VIA. In base alle conoscenze di EIB-CM, la VIA del progetto definitivo approvata nel 2009 è valida e non è stata messa in discussione nell'ambito di una procedura di ricorso.
- 5.1.5 Dal 2009 sono state svolte varie indagini supplementari, anche in relazione al Piano operativo di bonifica che deve essere applicato al progetto esecutivo e al progetto (cfr. sottosezione 4.1). Una volta conclusa l'elaborazione del progetto esecutivo (ancora in corso, può essere attuato in fasi per accelerare la procedura di approvazione, dal momento che si tratta di un progetto complesso), le autorità ambientali competenti effettueranno la verifica delle modifiche avvenute dopo la VIA del 2009. Se le modifiche al progetto saranno ritenute significative, in base alla direttiva VIA dovrà essere effettuata una nuova VIA.
- 5.1.6 Le informazioni raccolte da EIB-CM indicano che **la BEI sta monitorando il progetto, l'avanzamento della preparazione dei documenti e sarà in grado di confermare se le modifiche al progetto hanno ulteriori impatti ambientali significativi rispetto al progetto del 2009, solo quando le autorità summenzionate avranno terminato il loro lavoro.** In base alle modifiche al progetto potranno essere necessarie ulteriori consultazioni pubbliche. Il promotore prevede di presentare il progetto all'autorità competente per la verifica di conformità quando sarà pronto il progetto esecutivo. Pertanto, EIB-CM ha concluso che il progetto è conforme alle norme ambientali e sociali applicabili della Banca.

Responsabilità della BEI

- 5.1.7 EIB-CM ritiene che, sino al momento in cui viene emesso il rapporto conclusivo, i servizi della BEI abbiano svolto la propria *due diligence* in conformità con le norme della Banca. Pertanto, EIB-CM chiude il caso senza raccomandare o suggerire migliorie.

5.2 Risultato

- 5.2.1 Nel momento in cui viene emesso il rapporto conclusivo, il progetto risulta conforme alle norme ambientali e sociali della BEI. Alla luce dei risultati e delle conclusioni presentati, la contestazione esaminata (cfr. tabella 1) è ritenuta infondata. Pertanto, la denuncia viene chiusa senza rilevare cattiva amministrazione e senza suggerire migliorie.

Meccanismo per il trattamento delle denunce