



LEGAMBIENTE LEGAMBIENTE LOMBARDIA - ONLUS

via Mercadante 4 – 20124 Milano – tel 02 87386480 fax 02 87386487

e-mail: lombardia@legambiente.org - www.legambiente.org

1/6

Milano, 24 maggio 2009

Spett.le REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Infrastruttura e Mobilità
Assessore Raffaele Cattaneo

antic. Mezzo fax

Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via Nomentana 2
00161 Roma

Racc. A/R

Spett.le
Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Racc.A/R

Spett.le A.N.A.S
Via Monzambano 10
00185 Roma

Racc.A/R

Spett.le Provincia di Milano
Assessore Viabilità, Opere Pubbliche stradali, Mobilità e Trasporti, Paolo Matteucci
Via Vivaio 1
20122 Milano

Spett.le
Parco Agricolo Sud Milano
Presidente Sig.ra Bruna Brembilla
C.so di Porta Vittoria 27
20122 Milano

Spettabile
Parco Lombardo della Valle del Ticino
Presidente Sig.ra Milena Bertani
Via Isonzo 1
20013 Pontevecchio di Magenta (Mi)

Ai Sindaci dei comuni di
Abbiategrosso
Albairate
Cassinetta di Lugagnano
Cislano
Corbetta
Cusago
Magenta
Ozzero
Robecco Sul Naviglio
Vermezzo
Zelo Surrigone



LEGAMBIENTE LEGAMBIENTE LOMBARDIA - ONLUS

via Mercadante 4 – 20124 Milano – tel 02 87386480 fax 02 87386487

e-mail: lombardia@legambiente.org - www.legambiente.org

2/6

Oggetto: **Collegamento tra la ex-SS11 “Padana Superiore” a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano – Progetto definitivo – OSSERVAZIONI**

L'intervento di cui alle presenti osservazioni è costituito dalla realizzazione di un nuovo sistema di infrastrutture stradali, di sviluppo complessivo pari a 32,3 km, articolato in tre segmenti di diverse caratteristiche e conformazioni:

- tratto Magenta – Albairate, strada di classe C1 'extraurbana secondaria' (lunghezza di 10,07 km, singola carreggiata, due corsie, ingombro di m 16,5, cinque svincoli) con predisposizione per adeguamento a classe B 'extraurbana principale' (doppia carreggiata, due corsie per carreggiata, ingombro di 30 m più le scarpate);
- tratto Albairate-Milano tangenziale Ovest, strada di classe B, sviluppo lineare di km 12,05, 5 svincoli;
- tratto Albairate-Ozzero, strada di classe C1, sviluppo lineare di km 10,19, 6 svincoli.

*Il territorio servito è delimitato a nord dall'autostrada Milano-Torino, a sud dalla SP 494 Vigevanese, a Ovest dal fiume Ticino e a Est dalla Tangenziale Ovest di Milano. In questo ambito i flussi di traffico sono prevalentemente centripeti, in intensificazione verso Milano, e investono le tre arterie stradali ex SS11 Padana Superiore, SP114, SP 494 Vigevanese. Si tratta di un territorio caratterizzato dal paesaggio agricolo della Pianura Irrigua, e fortemente caratterizzato dal fiume Ticino, con l'omonimo parco naturale, e dal sistema dei Navigli, dei fontanili e dei cavi irrigui, oggetto di speciali tutele paesaggistiche, nonché interessato dalla presenza del Parco Agricolo Sud Milano. **Il contesto paesaggistico può essere senza dubbio definito di elevatissimo e indiscusso pregio**, la compattezza e la persistenza della attività agricola e la densità insediativa relativamente bassa in rapporto ad altri quadranti della Provincia di Milano, nonché la presenza di patrimoni storico-culturali di elevatissimo pregio, fanno del territorio Abbatense-Magentino una autentica eccellenza paesaggistica, già riconosciuta dall'UNESCO attraverso l'iscrizione dell'intero Parco del Ticino al programma mondiale MAB – Man and Biosphere, e passibile di valorizzazione e notorietà internazionale attraverso specifiche attenzioni legate anche ad Expo 2015 nonché alle altre manifestazioni ed eventi del polo fieristico di Rho che si auspica favoriscano lo sviluppo di un sistema di ricettività rurale e di percorsi che mettano a sistema l'ospitalità offerta da borghi e centri urbani con quella delle preesistenze agricole che già, in numero apprezzabile, esercitano attività ricettive avendo a ciò destinato rilevanti investimenti economici aziendali.*

Le presenti osservazioni al progetto definitivo sono volte a verificare l'adeguatezza della previsione infrastrutturale in rapporto ai bisogni di mobilità espressi dal territorio, alla sussistenza e accessibilità di alternative di tracciato nonché di offerta di modalità di trasporto, alla congruenza degli interventi compensativi, alla coerenza con gli obiettivi di politica ambientale regionale su cui l'opera determina un impatto

1. Coerenza dell'opera in rapporto alle motivazioni esplicite

L'opera è inquadrata come parte del 'sistema integrato di accessibilità stradale e ferroviaria all'aeroporto di Malpensa 2000' di cui alla convenzione del 29.10.1999. In realtà, come viene evidenziato dal grafo dei flussi di traffico tendenziali e di progetto, la domanda di mobilità a cui l'opera dovrebbe far fronte non ha apparenti relazioni con il bacino di Malpensa (posto a Nord-Ovest del comparto Abbatense – Magentino), a cui l'intervento viabilistico si connette attraverso la cosiddetta 'bretella' Boffalora – Malpensa, mentre notevole è l'effetto previsto di incremento di mobilità da e per il capoluogo metropolitano nonché di innesto sulla tangenziale ovest. Di fatto dunque **l'intervento si configura come realizzazione di viabilità veloce atta a drenare traffico da un ampio bacino territoriale e convogliarlo su un nuovo tronco stradale, di caratteristiche autostradali** e posto parallelamente alla SP 114 Milano – Abbiategrasso, asse che oggi svolge tale funzione in condizioni di congestionamento. La domanda a cui il sistema stradale intende fornire risposta è costituita



LEGAMBIENTE LEGAMBIENTE LOMBARDIA - ONLUS

via Mercadante 4 – 20124 Milano – tel 02 87386480 fax 02 87386487

e-mail: lombardia@legambiente.org - www.legambiente.org

3/6

prevalentemente da traffico pendolare in ingresso e in uscita dalla città di Milano, mentre l'accessibilità al bacino di Malpensa, assicurata dal collegamento Boffalora – Malpensa, è adeguatamente sostenuta da una rete di mobilità primaria e secondaria non eccessivamente sollecitata. Risulta pertanto fuorviante l'inserimento dell'opera quale infrastruttura volta ad assicurare un 'accesso veloce' alla aerostazione di Malpensa dal Sud Ovest milanese, anche perchè alla luce di ciò sarebbero difficilmente comprensibili le scelte di calibro stradale nonché di interconnessione alla viabilità esistente (ben 16 svincoli e innesti, una media di uno svincolo ogni 2 km!). L'aver attribuito dunque un livello di priorità dell'opera in rapporto all'accessibilità a Malpensa, anche a prescindere dalle alterne e incerte sorti dello sviluppo di codesta aerostazione, si configura come **distrazione di risorse che dovrebbero invece assumere un ben superiore carattere di priorità (ad es. infrastrutture e servizi per l'accessibilità ferroviaria a Malpensa dalla direttrice Milano-Torino) proprio in rapporto alle dichiarate necessità di interconnessione di Malpensa.**

L'entità di questa distrazione di risorse non è affatto trascurabile, dal momento che i costi dell'opera, al netto di IVA (60 milioni di euro) e di ribassi d'asta, **assommano a 419 milioni di euro, pari a 13 milioni di euro/km.** Si rileva che il costo inizialmente preventivato era pari a 213 milioni di euro, incrementato di 50 milioni per far fronte alle prescrizioni emerse nel percorso autorizzativo, come attestato dalla delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare (31 gennaio 2008): dunque nel volgere di poco più di un anno il fabbisogno di risorse economiche per l'opera, di cui non è previsto alcun project – financing, è cresciuto di ben 156 milioni di euro (+59%) con il progetto definitivo.

2. Coerenza dell'opera con gli obiettivi dei programmi ambientali della Regione Lombardia

Alla definizione dello scenario tendenziale di evoluzione dei trasporti, sviluppato in modo sommario nel progetto preliminare sulla base di dati che richiederebbero una revisione e un aggiornamento (cfr. valutazione tecnica del progetto, del. VII/14403 del 30 settembre 2003, 'Espressione di parere regionale ai sensi del Dlgs 190/02 di attuazione della legge 443/01, "legge obiettivo", documentazione allegata alla relazione generale del progetto definitivo), la Regione Lombardia ha assegnato un parametro di sviluppo della domanda, con base 2002, che prevede al 2012 un incremento annuo di traffico pari a + 1,8%. Tale tasso di crescita, se esteso alla soglia del 2020, prefigurerebbe un incremento generalizzato di traffico pari al +38% rispetto al dato supposto nel 2002.

Un simile incremento (assunto a prescindere dall'esistenza dell'opera) **appare in evidente e inconciliabile contrasto con logici obiettivi di attuazione di politiche ambientali da sviluppare nel territorio regionale**, ed in primo luogo

– La riduzione delle emissioni da traffico, in considerazione del conclamato stato di inquinamento atmosferico del bacino padano con particolare riferimento alle emissioni di particolato sottile (e relativi precursori), ossidi d'azoto, precursori dell'ozono.

– La riduzione delle emissioni di gas climalteranti (GHG), considerato che le emissioni di GHG da traffico concorrono per una quota del 30% circa (in crescita relativa e assoluta rispetto a tutte le altre fonti emissive) alle emissioni complessive di GHG.

Riguardo a questo secondo aspetto, ricordiamo che la modulazione su base nazionale degli obiettivi comunitari in materia di riduzione dei gas climalteranti imputa al nostro Paese un obbligo di riduzione delle emissioni di GHG pari a -13% entro il 2020 rispetto ai livelli registrati nel 2005. Obiettivo che auspicabilmente, in funzione dell'esito della conferenza mondiale di Copenhagen programmata per dicembre 2009, dovrebbe essere reso ancora più stringente.

Anche assumendo miglioramenti associati ad avanzamenti tecnologici nelle motorizzazioni e nei sistemi di abbattimento, un incremento di traffico come quello assunto a dato di progetto è del tutto incompatibile con il necessario sviluppo di politiche di riduzione delle emissioni e di maggior efficienza energetica qual è quello occorrente al perseguimento di simili obiettivi. Appare evidente che tali politiche richiedono - invece che lo sviluppo di nuova offerta in termini di capacità dell'infrastruttura stradale - una



LEGAMBIENTE LEGAMBIENTE LOMBARDIA - ONLUS

via Mercadante 4 – 20124 Milano – tel 02 87386480 fax 02 87386487

e-mail: lombardia@legambiente.org - www.legambiente.org

4/6

strategia articolata di riprogrammazione (o meglio di programmazione vera e propria, dal momento che la Regione Lombardia non è dotata di un piano regionale della mobilità) delle infrastrutture che, insieme alla risoluzione di nodi critici, sia impostata sul caposaldo della redistribuzione modale a beneficio della mobilità ferroviaria regionale che – come è risaputo – è in grado di soddisfare con maggior efficienza energetica il bisogno di mobilità. Tale aspetto non è minimamente affrontato dal progetto dell'opera in questione, sebbene il quadrante ovest milanese sia interessato dalla realizzazione di importanti opere di potenziamento ed efficientamento infrastrutturale, con forti riflessi attesi sulle possibilità di governo della mobilità, che riguardano in particolare:

- riqualifica e messa in sicurezza della autostrada Milano-Torino
- ultimazione del collegamento A/V Milano Torino
- riqualifica e raddoppio linea ferroviaria Milano – Mortara.

L'intervento sull'autostrada Milano-Torino consente di aumentare la fluidità dell'accesso all'area di Malpensa da Milano e dall'Ovest Milanese, risolvendo con ciò i residui nodi di congestione che sono alla base delle motivazioni del presente progetto. Una concomitante verifica sugli accessi autostradali e una regolamentazione dell'uso della viabilità concorrente (in particolare la ex-SS11, ma anche la SP 114), nonché una modifica della modalità di esazione (ad esempio attraverso l'impiego di sistemi satellitari di localizzazione), può evitare l'uso improprio della rete stradale ordinaria da parte dei mezzi pesanti che oggi se ne servono per percorsi medio-brevi con ciò concorrendo alla sua congestione.

Per quanto riguarda invece gli interventi sulle due linee ferroviarie, la liberazione di tracce sulla linea Milano – Novara conseguente all'apertura della linea AV e il raddoppio dei binari sulla Milano – Vigevano – Mortara comporteranno un notevole miglioramento di capacità, frequenza e prestazioni per il trasporto ferroviario, che potrà essere posto nelle condizioni di soddisfare quote rilevanti di domanda di mobilità da e per Milano a condizione che si strutturi una offerta di servizi di intermodalità, attestati alle stazioni ferroviarie, che ne assicurino la buona accessibilità: servizi di corrispondenza su gomma, parcheggi di interscambio, corsie e parcheggi per biciclette, integrazione tariffaria rappresentano elementi strategici di un upgrading dell'offerta di mobilità collettiva, le cui potenzialità **non appaiono considerate nel valutare una opzione alternativa a quella del potenziamento stradale**, consistente con gli obiettivi di maggior sostenibilità di cui sopra.

3. Valutazione di possibili alternative di calibro e di tracciato dell'infrastruttura stradale

Dalla necessaria considerazione della vulnerabilità naturalistica, paesaggistica, idrogeologica ed archeologica dell'area interessata, emerge la necessità di una attenta valutazione di alternative di calibro, morfologia e tracciato delle infrastrutture stradali. E' di tutta evidenza che interventi atti a minimizzare la discontinuità rappresentata dall'infrastruttura, nonché a riutilizzare tracciati stradali già esistenti, sono i più idonei a limitare i fenomeni di interferenza paesaggistica e ambientale, riducendo al contempo il consumo di suolo agricolo, l'interferenza con la viabilità minore e i tracciati interpoderali, la funzionalità del reticolo irriguo.

Per quanto riguarda in particolare il tratto di collegamento Abbiategrasso-Milano, si ritiene che sia da percorrere l'alternativa rappresentata dall'adeguamento in sede della SP 114, escludendo in ogni caso un'infrastruttura a doppia carreggiata. Tale alternativa, di sicuro più vantaggiosa anche in termini economici, si ritiene sia stata inadeguatamente considerata nel presente progetto.

4. Congruità delle compensazioni ambientali programmate

Anche per far fronte alle prescrizioni emerse nel percorso autorizzativo, il progetto avrebbe destinato a compensazioni e mitigazioni ambientali una dotazione economica pari al 5% dei costi dell'opera. Occorre qui premettere che 'compensazioni' e 'mitigazioni' rappresentano due tipologie di interventi profondamente diverse, solo impropriamente associate. Le 'mitigazioni' infatti hanno una prevalente funzione di 'abbellimento' dell'opera, devono assicurarne il miglior inserimento paesaggistico e, al



LEGAMBIENTE LEGAMBIENTE LOMBARDIA - ONLUS

via Mercadante 4 – 20124 Milano – tel 02 87386480 fax 02 87386487

e-mail: lombardia@legambiente.org - www.legambiente.org

5/6

contempo, moderarne gli effetti ambientali diretti (rumore, emissioni atmosferiche): esse dunque costituiscono parte organica all'infrastruttura, in quanto elementi estetici e funzionali che hanno il significato di 'finiture' dell'opera stessa. La scelta delle soluzioni mitigative nel presente progetto ha privilegiato criteri di ornamentalità, prevedendo anche l'introduzione di elementi completamente estranei al contesto paesistico e potenzialmente invasivi (p. es. l'introduzione nelle alberature di specie quali la quercia scarlatta e la quercia palustre). Le 'compensazioni' invece rappresentano interventi volti a **'risarcire' il danno, la perdita di risorsa territoriale** conseguente alla realizzazione dell'opera e al suo 'costo' ambientale, ad esempio per quanto riguarda la perdita di suolo, l'interruzione di continuità ecosistemiche, il sacrificio di ambienti naturali pregiati. Anche a ragione del notevole pregio ambientale del territorio intaccato dall'infrastruttura, appare giustificato un congruo 'risarcimento ambientale' del danno cagionato. Per questo – da quanto si apprende dalla relazione generale – gli interventi dovrebbero interessare una superficie non inferiore a quella occupata dall'opera. Tale affermazione non trova riscontro nei dati di progetto per come essi possono essere desunti da relazione generale, relazione tecnica e relativi allegati.

Da una sommaria stima, infatti l'opera dovrebbe determinare un consumo di suolo pari a 70 Ha per le sole carreggiate, a cui vanno aggiunti 15 Ha per la previsione di ampliamento della tratta Magenta-Albairate, nonché 75 Ha per svincoli, viabilità complanari, scarpate e aree intercluse, e infine 5 ettari per aree di cantiere. Complessivamente, e per stima che riteniamo prudenziale, l'ingombro dell'insieme di elementi dell'infrastruttura comporta un consumo di suolo pari a 165 Ha. Il progetto attua una diversa, e a nostro avviso opinabile, modalità di valutazione, definendo come superficie occupata la sola superficie 'asfaltata' dall'insieme di opere, assommanti a 96,5 ettari, da cui vanno sottratti 28,5 ettari di superfici asfaltate esistenti, e quindi ad un consumo di suolo netto per 'nuova occupazione' (asfaltatura) di 68 ettari, il 39,5% riferiti al Parco del Ticino e il 60,5% riferiti al Parco Agricolo Sud Milano.

Per quanto riguarda invece gli interventi effettivamente previsti, quelli che potrebbero soddisfare i requisiti propri di opere di compensazione riguardano le tipologie 'bosco' previste su una superficie di 22,5 ha con la previsione di l'impianto di 52.000 piantine forestali, le tipologie 'fasce tampone' che riguardano 5 ha con impianto di 24.000 piantine forestali, la tipologia 'foresta di Cusago', di superficie indefinita ma stimabile in ca. 7 ha, con impianto di 11000 piantine forestali. Complessivamente, dunque, l'opera comporta un consumo di suolo stimabile in 165 ettari (1,65 milioni di metri quadri), di cui 68 di nuova copertura asfaltata, e produce compensazioni per soli 35 ettari di superfici prevalentemente investita a bosco.

Ma anche questa stima, estremamente ridotta rispetto a quanto annunciato, si riduce ulteriormente se si osserva la disposizione delle aree identificate come 'bosco' nelle planimetrie di progetto: la stragrande maggioranza di tali aree, per non dire la loro totalità, viene collocata all'interno di svincoli e altre tipologie di spazi completamente interclusi dalla viabilità di progetto. **Vengono pertanto 'spacciati' come boschi interventi che al più dovrebbero essere considerati come opere di mitigazione e mascheratura** di scarpate e rilevati stradali. Non può infatti dirsi 'bosco' un intervento di forestazione completamente privo di rapporto con il territorio circostante, e di certo non può entrare nel novero delle opere di compensazione ciò che al più assume le caratteristiche di 'aiuola arborea'. Pertanto, rispetto al dichiarato obiettivo di compensare con rapporto 1:1 il consumo di territorio legato alla infrastruttura per soddisfare le prescrizioni e raccomandazioni ministeriali, la contabilità delle compensazioni è la seguente:

Territorio 'consumato' dallo sviluppo complessivo dell'infrastruttura:	ha. 165
Suolo 'sigillato' da nuova copertura asfaltata:	ha. 68
Superficie complessiva degli interventi estensivi di compensazione:	ha. 44,5
Superficie reale delle compensazioni ambientali:	ha. 12

Dunque, mentre si dichiara di realizzare interventi di compensazione ambientale per una superficie pari a quella occupata dall'infrastruttura, la realtà è che le compensazioni ecologiche



LEGAMBIENTE LEGAMBIENTE LOMBARDIA - ONLUS

via Mercadante 4 – 20124 Milano – tel 02 87386480 fax 02 87386487

e-mail: lombardia@legambiente.org - www.legambiente.org

6/6

riguardano (a seconda della superficie considerata di 'suolo consumato') una quota assolutamente minoritaria, compresa tra il 7% e il 18% della superficie di suolo consumato, a seconda che questo venga calcolato come ingombro complessivo dell'opera o come superficie netta di nuova asfaltatura.

Considerazioni conclusive

Per quanto sopra descritto e argomentato, e per quanto segnalato dagli enti territoriali nonché dal Parco Agricolo Sud Milano in merito ai gravi impatti sull'agroecosistema, sulle visuali paesistiche sensibili, sulla connettività tra elementi estremamente pregiati dell'ambiente naturale, sull'incidenza relativa ai siti di interesse comunitario e sui parchi, sugli ambiti di rilevanza archeologica, sulla circolazione sotterranea e superficiale delle acque, l'intervento, se realizzato, è destinato ad aggravare il quadro delle pressioni ambientali a cui il territorio abbatense-magentino è sottoposto. Esso inoltre prefigura un consumo di territorio estremamente rilevante, non compensato, collegato alla realizzazione dell'opera ma anche agli effetti di urbanizzazione prevedibilmente indotti dal nuovo quadro di accessibilità stradale, considerato anche il notevole numero di svincoli previsti in rapporto allo sviluppo del tracciato viabilistico. La definizione dell'opera quale intervento funzionale all'accessibilità a Malpensa è fuorviante rispetto ai reali contenuti dell'opera, che invece prefigura una notevole canalizzazione di traffico verso Milano e la tangenziale ovest, con flussi veicolari compatibili con le caratteristiche autostradali dell'intervento (fino a 80.000 veicoli giorno) e prevedibile trasferimento sul nodo urbano di Milano dei livelli di congestione che attualmente interessano la SP 114, flussi di traffico che solo in parte appaiono riconducibili ad una gerarchizzazione dei flussi, in quanto appare rilevante la quota di traffico *generato* dalla nuova infrastruttura, alimentato da una domanda di utenze pendolari che altrimenti potrebbero trovare vantaggiosa l'offerta di trasporto ferroviario, ovvero da traffico (soprattutto pesante) per il quale **verrebbe generata una alternativa agevole e non tariffata rispetto all'utilizzo dell'autostrada Milano-Torino.**

Anche in considerazione dei costi rilevanti dell'opera, del loro prevedibile e sensibile aumento a ragione dell'estrema sensibilità del territorio attraversato, **si ritiene che debbano essere perseguite alternative a minore impatto, funzionali alla sistemazione della viabilità esistente e alla soluzione puntuale dei nodi di congestione, nonché una diversa destinazione delle risorse disponibili a favore dello sviluppo di un sistema integrato della mobilità, impostato sulle direttrici ferroviarie regionali, che migliori la complessiva accessibilità dell'area sia per quanto riguarda i flussi pendolari, sia per il soddisfacimento di un bisogno di mobilità legato alla presenza di un importante attrattore quale Fiera di Rho.** La straordinaria rilevanza sotto il profilo paesaggistico e ambientale del territorio agricolo abbatense-magentino, il sistema dei parchi e dei navigli, la prossimità al capoluogo metropolitano, sono tutti fattori che depongono a favore di un quadro di sviluppo della mobilità che assecondi la spiccata vocazione agricola e ricettiva del territorio, recuperando per questo quadrante territoriale il grave ritardo di infrastrutture e servizi ferroviari che caratterizza l'area metropolitana milanese in rapporto ad altre analoghe metropoli europee.

Damiano Di Simine
Presidente