

Milano, 6 aprile 2011

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI
Via Nomentana n. 2
00161 R O M A

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 R O M A

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile Società
CAL CONCESSIONI AUTOSTRADALI
LOMBARDE S.P.A.
Via Copernico n. 42
20125 M I L A N O

Spettabile
COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE
ECONOMICA
Via della Mercede, n. 9
00186 R O M A

Spettabile
REGIONE LOMBARDIA
Piazza Città di Lombardia n. 1
20122 M I L A N O

Spettabile
PROVINCIA DI MILANO
Via Vivaio n. 1
20122 M I L A N O

Spettabile
PROVINCIA DI LODI
Via Fanfulla n. 14
26900 L O D I

Spettabile
ASSOCIAZIONE DEI COMUNI
PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
Piazza Vittorio Emanuele II n. 1
20066 M E L Z O

Egregio Signor Sindaco del
COMUNE DI MILANO
Piazza della Scala n. 2
20121 MILANO

Spettabile Società
ANAS S.P.A.
Via Monzambano n. 10
00185 ROMA

e p.c.

Spettabile Società
TANGENZIALE ESTERNA S.P.A.
Via della Liberazione n. 18
20124 MILANO

Oggetto: Procedimento di approvazione del progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna di Milano e delle opere connesse -OSSERVAZIONI

L'associazione LEGAMBIENTE O.N.L.U.S., con sede a Roma, in via Salaria n. 403, l'associazione LEGAMBIENTE LOMBARDIA O.N.L.U.S., con sede a Milano, in via Bono Cairoli n. 22, ed il COORDINAMENTO INTERPROVINCIALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE, ai fini del presente atto domiciliato a Gorgonzola, in via Serbelloni n. 15, presso la sede dell'associazione ASTROV,

- richiamato il proprio atto di intervento nel procedimento indicato in oggetto in data 9 marzo 2010 e la propria memoria integrativa in data 24 maggio 2010;
- vista l'istanza di approvazione del progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna di Milano, (di seguito: TEEM) presentata dalla società TANGENZIALE ESTERNA S.P.A.;

ai sensi dell'articolo 10, lettera "b", della legge 7 agosto 1990 n. 241 nonché dell'articolo 167 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163, ad ulteriore integrazione dei propri atti poc'anzi richiamati

E S P O N G O N O

quanto segue.

Le osservazioni che seguono sono da riferirsi al progetto definitivo pubblicato a cura di CAL SpA nel febbraio 2011. Rispetto al progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2005 - il quale subordinava la stesura del progetto definitivo a diverse prescrizioni - sono state sviluppate le seguenti modifiche:

- a) Stralcio del prolungamento di TEEM dal nodo di interconnessione sull'autostrada A4 alla prevista autostrada Pedemontana presso Bellusco;
- b) Progettazione del nuovo nodo di interconnessione fra autostrada A4 e tangenziale est A51, escludendone l'attuazione a carico del Concessionario di TEEM;
- c) Riconfigurazione dei nodi di interconnessione TEEM-A4, TEEM-BREBEMI E TEEM-A1 per migliorarne la fattibilità tecnico-economica (leggasi risparmi di costi e di suoli);
- d) Alcune opere connesse di adattamento della viabilità ordinaria interferita (ad Agrate, Pessano, Gorgonzola, Colturano, Dresano, Vizzolo Predabissi)

Alcune modifiche sono state apportate in ottemperanza a specifiche prescrizioni CIPE; altre sono intervenute in attuazione dell'Accordo di Programma del novembre 2007; altre ancora sono invece frutto degli approfondimenti progettuali condotti dal Concessionario nella fase di progettazione definitiva.

Preliminarmente si rileva

Osservazione 1) Irregolarità formale del procedimento

Gli elaborati ricevuti non risultano timbrati e firmati, pertanto si ritiene che essi non rappresentino un'assunzione di responsabilità da parte del Concessionario, inoltre, alcuni degli stessi non risultano stampati in scala corretta come da indicazione di cartiglio e da elenco elaborati allegato al progetto.

Oltre a ciò, a giudizio degli osservanti, sussistono incongruenze, di merito e di sostanza, in quantità tale da far ritenere che il progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna non possa essere legittimamente approvato, e quindi l'istanza della Società TANGENZIALE ESTERNA S.P.A. non possa che essere respinta.

Osservazione 2) Vistosa scorrettezza procedurale e palese implausibilità dello studio di traffico del Concessionario

Negli elaborati di progetto definitivo è compreso un nuovo studio di traffico – a firma dell'Ing. Righetti - presentato dal Concessionario ad aggiornamento delle previsioni di traffico già formulate nelle sedi istituzionali (in particolare in sede di Segreteria tecnica istituita presso la Regione Lombardia, con l'apporto di Infrastrutture Lombarde per i test modellistici). Tale studio esprime la visione accreditata dal Concessionario stesso che viene posta alla base delle valutazioni di impatto ambientale argomentate nel SIA allegato al progetto; presumibilmente, le previsioni di traffico sono anche alla base del Piano finanziario dell'opera, non divulgato agli Enti locali.

Stante la delicatezza dei risvolti funzionali, procedurali ed economici che da tale studio scaturiscono, meglio sarebbe stato che il Soggetto Concedente CAL SpA avesse affidato tale studio ad un consulente indipendente, dovendo CAL certificare la pubblica utilità dell'opera nella configurazione progettuale proposta all'attenzione delle Istituzioni di governo e degli Enti Locali, validarne il progetto ai sensi della L. 163/2006, valutare i prevedibili flussi di cassa per introiti da traffico nell'arco del periodo concessionale, porre ad evidenza pubblica le analisi delle ricadute ambientali sul territorio interferito.

Affidato direttamente dal Concessionario, lo studio di traffico oggi allegato al progetto definitivo risulta assai divergente nelle previsioni dai precedenti studi condotti in ambito istituzionale, in particolare nelle attività svolte dalla segreteria tecnica appositamente costituita presso la Regione Lombardia per maturare l'Accordo di programma sul progetto e sulle necessarie opere complementari, sintetizzate nei rapporti di studio emessi da Infrastrutture Lombarde SpA nel corso del 2006 e del 2007, propedeutici all'Accordo di Programma del 5/11/2007 e posti agli atti del Collegio di Vigilanza istituito presso la Regione Lombardia.

Lo stesso studio di TE SpA ipotizza un traffico di media intensità lungo tutta la tratta TEEM a sud dell'innesto Brebemi rispetto alla tratta nord. I 3.500 veicoli/ora per direzione di marcia vengono superati nelle sole tratte Gessate-Pessano e Vizzolo-A1.

Oltre ai divari significativi di valori di traffico acquisito, va sottolineato come le previsioni effettuate da TE SpA sono estese al primo trentennio di esercizio dell'infrastruttura in progetto, ma facendo proprie alcune fondamentali assunzioni, non verificate e non condivise né dalla Regione Lombardia, né dalle Province e dai Comuni interferiti né dal Soggetto Concedente, che alterano significativamente i risultati a favore del Concessionario stesso.

Fra le assunzioni non verificate è opportuno segnalare che lo studio di traffico del Concessionario assume la completa attuazione all'anno 2015 dell'intero quadro programmatico di rete autostradale lombarda, comprendendo oltre alla TEEM:

- Autostrada Pedemontana dall'autostrada dei Laghi ad Osio Sotto (interconnessione con l'autostrada A4, inclusa la tangenzialina di Vimercate);
- Collegamento Pedemontana – Brebemi (IPB);
- Interconnessione A4-A51 ad integrazione del progetto TEEM, anche se non posta a carico del Concessionario TEEM;
- Raddoppio della SP Paullese fino a Crema;
- Ampliamento a 4 corsie del tratto di A1 compreso fra l'interconnessione TEEM ed il bivio delle tangenziali milanesi.

Tali assunzioni contrastano con gli atti istituzionali e le scelte attuative ufficialmente divulgati, come del resto risultanti nell'aggiornamento dello studio di traffico condotto nel settembre 2008 sul progetto definitivo BREBEMI, recentemente approvato dal CIPE. Alla luce dell'effettivo iter procedurale delle opere stradali ed autostradali lombarde e delle decisioni di natura contrattuale di cui CAL SpA è a conoscenza, sono oggi accreditabili, in uno scenario ipotetico estremamente favorevole in termini di accesso a risorse economiche in realtà tutt'altro che scontate, le seguenti tempistiche:

Al 2015:

- completamento di BREBEMI e TEEM, comprensivo di raddoppio delle SP Cassanese e Rivoltana;
- Completamento dei lotti A e B della Pedemontana (tratte Malpensa - Autolaghi – Bovisio)
- Lotto 1 di raddoppio della SP Paullese, fino alla Sp 39 della Cerca.

Al 2025:

- Completamento della Pedemontana (tratte Bovisio- Vimercate – Osio Sotto),
- Eventuale Realizzazione della IPB;
- Eventuale completamento del raddoppio della SP Paullese fino a Crema.
- Eventuale quarta corsia sulla A1.

L'effetto congiunto di tali assunzioni improprie e dell'applicazione parziale del modello di simulazione al solo scenario 2015 – sui tempi di attuazione, sull'assetto rete, sulle tariffe - è quello di sottovalutare sistematicamente la situazione che si verrà a creare sull'intero corridoio TEEM a progetto realizzato.

Osservazione 3) Grave difformità rispetto agli elementi fondamentali dell'assetto di mobilità formalmente concordato per il territorio dell'Est Milanese

Come si era evidenziato nell'atto di intervento del 9 marzo 2010, l'Accordo di programma “per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano”, sottoscritto il 5 novembre 2007 tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione, le Province di Milano e di Lodi, la società CAL, la società A.N.A.S., ed i rappresentanti dei Comuni interessati, prevede espressamente che la nuova autostrada va realizzata nel quadro della “strutturazione di un sistema di mobilità integrata che valorizzi e ponga le basi per lo sviluppo di modalità di trasporto efficienti, integrate fra loro e con il trasporto su gomma al fine di ottimizzare l'offerta di spostamenti in un quadro di massima sostenibilità”.

Tale sistema di mobilità integrata deve comprendere, oltre alla nuova autostrada, “il potenziamento ed adeguamento dei principali assi della rete stradale ordinaria, lo sviluppo coordinato della rete ciclabile, il prolungamento delle linee metropolitane e l'entrata in esercizio delle previste linee

suburbane”, e per questo le parti si sono impegnate “a fare quanto necessario affinché la realizzazione delle opere relative al sistema ferroviario e metropolitano trovino la loro attuazione in coerenza con i tempi di realizzazione e ultimazione della Tangenziale Est Esterna di Milano”. Il contenuto di tale Accordo risulta del tutto inaccettabile in più di una parte, e comunque nella parte in cui prevede la realizzazione della Tangenziale Est Esterna, per cui i sottoscritti si riservano di contestarle in ogni opportuna sede.

A prescindere da ciò, tuttavia, non si può fare a meno di ribadire che a distanza di un anno dal 9 marzo 2010 e di più di tre anni dalla sottoscrizione dell'Accordo di Programma, gli impegni poc'anzi richiamati non sono stati assolti.

In particolare, a tutt'oggi non è stato ancora approvato nemmeno il progetto preliminare del prolungamento delle linee 2 e 3 della metropolitana, in quanto l'ultimo tentativo effettuato in tal senso dal C.I.P.E. è stato sonoramente bocciato dalla Corte dei Conti, la quale con delibera n. 31 del 9 dicembre 2010 ha ricusato il visto della delibera del C.I.P.E. n. 35/2010 del 13 maggio 2010 avente ad oggetto il progetto preliminare del prolungamento della linea 2, e con delibera n. 32 dello stesso 9 dicembre 2010 ha ricusato il visto della delibera del C.I.P.E. n. 36/2010 del 13 maggio 2010 avente ad oggetto il progetto preliminare del prolungamento della linea 3.

Come si è rilevato, per espressa previsione dell'Accordo di Programma le opere relative al sistema ferroviario e metropolitano devono essere attuate in coerenza con i tempi di realizzazione e di ultimazione della TEEM in quanto, se ciò non accadesse, non si realizzerebbe quel “sistema di mobilità integrata” indispensabile per valorizzare e porre le basi “per lo sviluppo di modalità di trasporto efficienti, integrate fra loro e con il trasporto su gomma al fine di ottimizzare l'offerta di spostamenti in un quadro di massima sostenibilità”.

A ciò si aggiunga che il progetto definitivo della TEEM ha previsto la soppressione di svariati interventi di riqualificazione che erano stati ritenuti indispensabili per permettere alla viabilità ordinaria di sostenere gli ingenti flussi di traffico indotti dalla nuova infrastruttura, così come ha previsto la soppressione di svariati interventi preordinati a potenziare la rete ciclabile.

Pertanto è evidente che allo stato tale progetto non può essere approvato, giacché la sua approvazione permette di dare immediatamente il via alla realizzazione delle opere autostradali, all'interno di uno stato di cose in cui la nuova autostrada non è certamente in grado di garantire lo sviluppo di una mobilità equilibrata nella densa area metropolitana milanese, con modalità di trasporto efficienti ed integrate, non è in grado di ottimizzare l'offerta di spostamenti in un quadro di massima sostenibilità, ed è anzi destinata a generare criticità che peggioreranno considerevolmente la mobilità nell'Est Milanese e nel Lodigiano.

In sintesi, l'approvazione del progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna costituirebbe una palese violazione dell'articolo 9 del citato Accordo, il totale snaturamento della sua stessa essenza ben sintetizzata dall'articolo 5 del medesimo, e quindi il più sfacciato tradimento degli obblighi assunti dal Ministro delle Infrastrutture, dal Presidente della Regione, dai Presidenti delle Province di Lodi e di Milano e dalle società CAL e A.N.A.S. nei confronti delle comunità locali rappresentate dai Sindaci che tale Accordo hanno *obtorto collo* dovuto firmare, nonostante contemplasse la realizzazione di un'autostrada nei cui confronti essi stessi, qualche giorno prima, non avevano mancato di confermare le proprie “valutazioni negative”.

Osservazione 4) Illogicità e incongruenza del progetto rispetto a obiettivi strategici di risanamento dell'aria, tutela della salute, del benessere e della vita umana.

Lo studio di impatto ambientale non considera adeguatamente gli impatti dell'opera a regime e della sua cantierizzazione sulla salute umana.

Il sistema infrastrutturale costituito da TEEM, dall'autostrada BREBEMI e dal raddoppio di Cassanese e Rivoltana concentrerà su alcuni luoghi un flusso veicolare di eccezionale intensità,

generando – come enunciato dagli estensori del SIA - “un *impatto sulla qualità dell’aria limitato ad un corridoio largo qualche chilometro centrato sul tracciato*”. Di tali impatti sulla qualità dell’aria ante operam e post operam non sono tuttavia documentati i test di simulazione. Non sono dunque valutabili le opere mitigative e compensative che il peggioramento della qualità dell’aria potrà richiedere.

Come gli studi trasportistici elaborati a suo tempo (2007) da Infrastrutture Lombarde per conto della Regione hanno evidenziato, le nuove opere previste (TEEM, BreBeMi e Pedemontana), anche se fossero eseguite contemporaneamente al potenziamento delle linee ferroviarie e metropolitane, genererebbero uno spropositato incremento del numero di autoveicoli circolanti nell’Est Milanese, stimato nell’ordine dei 60/70.000 autoveicoli al giorno per lo più diretti verso Milano. Ovviamente tale incremento sarebbe ancora maggiore, se contemporaneamente non venisse realizzato il previsto adeguamento delle linee metropolitane (cfr. osservazione precedente)

A ciò si aggiunga che già oggi si sta verificando un fenomeno che gli studi trasportistici non avevano considerato, che sicuramente produrrà un ulteriore incremento dei flussi veicolari e che inevitabilmente si ingigantirà in futuro se le nuove autostrade verranno realizzate: in prossimità del loro tracciato si stanno realizzando e si stanno prevedendo nuovi insediamenti generatori di traffico (in territorio di Pozzuolo Martesana è in corso di costruzione un centro di logistica, il P.G.T. di Gorgonzola ha previsto la realizzazione di un imponente insediamento terziario comprendente anche un enorme centro commerciale, il P.G.T. di Pessano con Bornago ha previsto la realizzazione di insediamenti produttivi, ecc.).

È quindi agevole prevedere che l’incremento del numero di autoveicoli circolanti sulla rete stradale sarà ancora più consistente di quello, di per sé spropositato, stimato dagli studi trasportistici del 2007, ed a tale incremento si assocerà inevitabilmente un aumento dell’inquinamento atmosferico, legato in particolar modo alla produzione di polveri sottili. Proprio in questi giorni è stato pubblicato uno studio realizzato su dati del 2010 dal Centro Europeo Ambiente e Salute dell’Organizzazione Mondiale della Sanità, il quale evidenzia che nella Pianura Padana l’inquinamento atmosferico da polveri sottili prodotte soprattutto dal traffico è responsabile di 7.000 decessi annui ed accorcia l’aspettativa di vita media di 9 mesi. Non solo, ma in Italia tale inquinamento provoca danni economici stimati in 28 miliardi di euro, e costituisce quindi un freno formidabile allo sviluppo dell’economia nazionale.

Si tratta con ogni evidenza di una situazione tanto drammatica quanto intollerabile, alla quale occorre porre rimedio immediato, perché ogni giorno di ritardo concorre al peggioramento del quadro sanitario e socio economico. Tale rimedio non può che consistere nella drastica riduzione del numero di autoveicoli circolanti, obiettivo che può essere raggiunto solo attraverso disincentivi all’uso del mezzo di trasporto privato potenziando in modo deciso il trasporto pubblico, mentre la costruzione di nuove autostrade distoglie risorse da un simile scenario per perseguirne uno diametralmente opposto.

Anche per questa ragione, dunque, il progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna non deve essere approvato.

Osservazione 5) Omissione sostanziale di una procedura complessiva e aggiornata per la Valutazione di Impatto Ambientale

Il progetto è corredato di venti studi di impatto ambientale riferiti ad altrettante specifiche modifiche progettuali, ma non è stato corredato di un nuovo studio di impatto ambientale complessivo, riferito all’intera opera progettata. Ciò non è ammissibile, anzitutto, per le ragioni diffusamente illustrate nella ns. memoria del 24 maggio 2010.

Ma non è ammissibile anche perché le modifiche introdotte con il progetto definitivo sono di consistenza tale da imporre l'integrale riconsiderazione della valutazione di impatto ambientale esperita nei confronti del progetto preliminare.

La V.I.A., come è noto, deve perseguire lo scopo di valutare se, tenuto conto dei benefici attesi da una determinata opera, l'impatto della stessa sull'ambiente e quindi sulla salute e sulla qualità della vita delle persone sia tale da giustificare la costruzione. Qualora tale valutazione abbia esito negativo, l'opera non deve essere realizzata.

Nel caso della Tangenziale Est Esterna e delle opere connesse, con la delibera n. 95/2005 il C.I.P.E. ha approvato il progetto preliminare ed ha dichiarato la compatibilità ambientale dell'opera senza aver potuto valutare i benefici attesi dalla sua costruzione, visto che solo dopo due anni, nel 2007, sono stati effettuati per conto della Regione quegli studi trasportistici (peraltro ancora insufficienti, come evidenziato dall'Assemblea dei Comuni interessati con delibera in data 30 ottobre 2007 di cui si allega copia) che la Regione stessa, le Province di Milano e di Lodi ed i Comuni hanno ritenuto a tal fine indispensabili: evidentemente tali studi non sarebbero stati considerati necessari, se il progetto preliminare fosse stato corredato di studi realistici e sufficientemente approfonditi.

Con i limiti sopra richiamati di metodo e basi informative (oss. 2), l'attuale studio di traffico svolto dal Concessionario ha rappresentato la base dello studio di impatto ambientale, che corredata ad oggi gli elaborati di progetto definitivo TEEM. Tale studio ambientale - come già osservato per lo studio di traffico - limita le proprie valutazioni unicamente allo scenario 2015, anno a cui è prefissata l'apertura dell'infrastruttura. Se si considera come per l'opera si prospetta un lungo periodo di esercizio e che lo stesso studio di traffico prodotto dal Concessionario prevede in 25 anni una crescita significativa dei flussi veicolari sulla rete autostradale pari al 16% per i veicoli leggeri e del 30% per i veicoli pesanti, appare evidente come tale scelta metodologica non sia accettabile, non consentendo un'adeguata valutazione dell'evoluzione nel tempo degli impatti ambientali conseguenti alla realizzazione dell'opera.

Circa l'impatto della TEEM e delle opere connesse, quello derivante dall'attuazione del progetto definitivo è considerevolmente diverso da quello stimato in relazione al progetto preliminare.

Oltre alle venti modifiche a cui si riferiscono gli specifici studi di impatto ambientale prodotti a corredo del progetto definitivo, infatti, quest'ultimo prevede anche numerose altre modifiche il cui impatto non è stato approfondito solamente perché ricadono nella fascia di rispetto individuata dal progetto preliminare (il che però non è una giustificazione sufficiente, visto che l'impatto di tali varianti può essere considerevolmente diverso da quello derivante dall'opera originaria, anche se esse ricadono nella citata fascia di rispetto). Ed in più risultano previste 3/4 cave di prestito, di cui nel progetto preliminare non vi era la minima traccia (il che la dice lunga sull'attenzione con cui erano stati redatti il progetto preliminare e gli studi di impatto ambientale del 2003/2004).

Considerevolmente diverso, infine, risulta anche il quadro di riferimento ambientale giacché, nei sette anni trascorsi dalla redazione dello studio di impatto ambientale del progetto preliminare approvato con la delibera del C.I.P.E. n. 95/2005, sono emerse criticità di cui gli studi di impatto ambientale dell'epoca non avevano tenuto conto (vd. quanto rilevato nel precedente paragrafo).

Tenuto conto di tutto ciò, è evidente che il procedimento di valutazione di impatto ambientale esperito in sede di approvazione del progetto preliminare risulta ormai superato, che gli studi aggiornati sono inqualificabili ai fini di un corretto procedimento valutativo, e che si impone quindi la necessità di esperire un nuovo procedimento di V.I.A. riferito all'intero progetto definitivo, nel rispetto delle regole partecipative prescritte dalla normativa statale e comunitaria vigente in materia.

Osservazione 6) Peggioramento del clima acustico

I sistemi di mitigazione degli impatti acustici previsti dal progetto appaiono insufficienti a garantire condizioni sufficienti di comfort acustico agli abitati esposti (Agrate Brianza, Melzo, Paullo in particolare).

Osservazione 7) Su suolo, sottosuolo ed acque

Lo studio di impatto ambientale non considera adeguatamente gli impatti dell'opera a regime e della sua cantierizzazione sul suolo, il sottosuolo ed il sistema delle acque superficiali e sotterranee. Si richiede l'integrazione del SIA a questo riguardo e la definizione di opportuni interventi mitigativi e compensativi, da porre a carico del Concessionario.

Osservazione 8) Sull'impatto riferito all'agricoltura

Lo studio di impatto ambientale non considera adeguatamente gli impatti dell'opera a regime e della sua cantierizzazione sulle attività agricole. Ciò appare particolarmente grave e quasi provocatorio, considerato che gran parte del tracciato si snoda all'interno di un territorio classificato come Parco Agricolo Regionale, integrando con ciò una vistosa contraddizione rispetto a tutti gli atti della programmazione regionale che ineriscono il tema delle aree protette, del paesaggio rurale e della programmazione in campo agricolo.

Osservazione 9) Sull'incompletezza dell'opera ai fini della funzionalità viabilistica

Si segnala come vistosa incongruenza l'incompletezza del progetto TEEM in tratte specifiche, con particolare riferimento alla mancata interconnessione A4–A51. Come riconosciuto dalle prescrizioni CIPE, l'incompleta interconnessione fra la A4 e la A51 rappresenta una fonte di criticità che è indispensabile risolvere. I riflessi della situazione odierna sono misurabili in termini di:

- livelli di congestione del complesso sistema di svincoli che serve le direttrici principali convergenti su Agrate, SP 13 ed SP 121 in particolare;
- pesanti interferenze del traffico di attraversamento con l'abitato di Agrate, in particolare lungo le vie Matteotti e Lecco;
- livelli elevati di incidentalità stradale sugli assi sopracitati.

Circa tale intervento – fatto oggetto di un'apposita prescrizione CIPE all'approvazione del progetto preliminare – non si è pervenuti ad alcun accordo attuativo che garantisca la realizzazione congiunta dell'interconnessione con TEEM. Una simile carenza rende non funzionale e comunque gravemente inaccettabile il progetto ai fini delle dichiarate velleità di risolvere i problemi viabilistici del quadrante Est milanese, in quanto questa mancata interconnessione costituisce uno dei principali problemi viabilistici già oggi particolarmente avvertito e subito a livello locale, che TEEM aggrava, anziché contribuire a risolvere.

Osservazione 10) Sui costi dell'opera ed il suo dimensionamento

Pur non essendo edotti del Piano finanziario dell'opera, che correda l'atto concessionale sottoscritto da TE SpA e CAL SpA, merita di essere osservato che l'infrastruttura in progetto potrebbe essere riproporzionata nel suo insieme, senza lederne la funzionalità e l'attrattività per l'utenza e mitigandone alcuni impatti.

Ci si riferisce nuovamente, nell'esprimere tale osservazione, allo studio di traffico del Concessionario, secondo il quale è poco probabile che il traffico di punta superi i 4.000 veicoli equivalenti all'ora, per direzione di marcia, lungo tutto il tracciato TEEM.

Si tratta di un volume di traffico sostenibile da una piattaforma autostradale a 2 corsie per senso di marcia, come osservabile in diverse esperienze italiane e straniere.

L'eventuale ampliamento alla terza corsia potrebbe essere posticipato al decennio successivo all'apertura, con beneficio per la sostenibilità finanziaria e la bancabilità dell'investimento previsto. Nell'ottica di contenere i costi e gli impatti del progetto TEEM sarebbe inoltre auspicabile approvare sezioni tipo in rilevato su terrapieni più ridotti di quelli ipotizzati dal progetto definitivo, che hanno portato il bilancio terre a valori eccessivi di materiale da reperire. Stanti le poche e puntuali interferenze da risolvere con rilevati da 5 m sul piano campagna, la piattaforma autostradale potrebbe svilupparsi in generale a non più di 2 metri dal piano campagna, assicurando la continuità del reticolo idrografico superficiale.

Ulteriori risparmi sui movimenti terra potrebbero essere operati nei tratti di piattaforma inclinati per andamento curvilineo del tracciato, se si considerassero indipendenti le due semicarreggiate. Oltre a ridursi i volumi dei terrapieni migliorerebbe il recapito delle acque piovane, che su una piattaforma unica di oltre 35 metri porterebbe i margini stradali inferiori a ricevere quantità eccessive di acque di scolo.

In via indicativa, l'adozione di tali criteri di progettazione potrebbe comportare risparmi dell'ordine del 15% a km sul costo di realizzazione dell'opera principale.

Osservazione 11) Sui benefici ottenibili da un contenimento delle tariffe

Gli studi più attenti alla elasticità della domanda autostradale segnalano che la domanda pendolare è fortemente elastica alle tariffe praticate.

Se si intendono massimizzare i declassati benefici economici e sociali della TEEM – alleggerimento della viabilità ordinaria e minore esposizione degli abitati attraversati alle emissioni inquinanti, minore incidentalità stradale, risparmi di tempo degli utenti - si ritiene fondamentale stabilire nella revisione finale del piano finanziario che seguirà all'approvazione del progetto definitivo riduzioni alle tariffe annunciate dal Concessionario TE SpA, che altrimenti raggiungerebbero valori 2,5 volte superiori a quelli attualmente praticati sulla rete autostradale.

Osservazione 12) Collegamenti ciclabili

Non tutti gli effetti barriera introdotti dall'opera in progetto risultano risolti. Considerato che l'integrazione urbanistica e sociale dei Comuni del corridoio TEEM è fondamentale per la loro vitalità economica, per l'accesso ad aziende e servizi di pubblica utilità, e che le brevi distanze che separano questi abitati fra loro possono essere servite in parte con una buona rete ciclabile, si richiede in generale che i collegamenti ciclabili da garantire a soluzione degli effetti barriera della nuova infrastruttura e delle sue opere connesse siano realizzati con percorsi effettivamente fruibili da tutti i potenziali utenti, adottando specifiche progettuali idonee allo scopo, in particolare per quanto riguarda le pendenze massime, che non devono superare il 4%.

Osservazione 13) Condizioni di cantierizzazione delle opere

Le conseguenze delle scelte progettuali sopra richiamate avranno significativi impatti nella fase di cantierizzazione delle opere, comportando movimenti terra assai consistenti e dando luogo al transito dei necessari mezzi pesanti. Nella relazione di cantierizzazione, tale traffico indotto non è quantificato e non sono riconoscibili gli itinerari che verranno interessati da mezzi pesanti. Si richiede in ogni caso di individuare e vincolare il Concessionario ad operare itinerari di transito dei mezzi di cantiere prestabilite, evitando in ogni caso tratti interni ai centri abitati.

Sintesi delle richieste

Alla luce delle osservazioni sopra esposte si richiedono:

- a. la riedizione di uno specifico studio di traffico e la sua dettagliata divulgazione con evidenziazione dei carichi previsti per arco di viabilità autostradale e di viabilità ordinaria

nell'area di studio compresa fra Vimercate, Melzo e Melegnano in termini di veicoli leggeri e veicoli pesanti; la velocità prevista per arco; i rapporti flusso/capacità per arco per distinguere le condizioni di deflusso in ciascuna tratta elementare della rete di progetto, nodi compresi. Gli scenari sottoposti a simulazione dovranno rappresentare l'evoluzione credibile del programma di infrastrutture autostradali e stradali oggi coperto da finanziamenti ed impegni concessionali precisi circa l'attuazione delle opere;

- b. la riedizione del SIA, in conseguenza dei test modellistici che saranno prodotti sui flussi di traffico, con applicazione di modelli di simulazione della qualità dell'aria e del clima acustico idonei a rappresentare gli scenari a medio e lungo termine di concentrazione degli inquinanti al suolo e l'esposizione della popolazione e delle attività alle emissioni acustiche previste; la riedizione del SIA dovrà essere integrata da un capitolo specificamente dedicato agli impatti dell'opera sulla salute umana e sull'agricoltura e, a seguito della trattazione di tali tematiche, contenere proposte di opportuni interventi mitigativi e compensativi da porre a carico del Concessionario, ad integrazione di quanto ad oggi proposto. Il SIA dovrà documentare – sulla base dell'applicazione del modello previsivo sul traffico - la qualità dell'aria ed il clima acustico all'anno 2025 e 2035, alla luce dei quali definire in maniera esaustiva:
- Gli effetti dell'esercizio dell'infrastruttura sull'ecosistema, sul suolo urbanizzato e su quello agricolo, sulle acque superficiali e sotterranee, sulla salute umana, sui beni paesaggistici e culturali, secondo quanto disposto dalla normativa in materia;
 - Le opere mitigative che risulteranno raccomandate per ogni tipologia di impatto e la loro definizione progettuale ai sensi della normativa vigente;
 - Le opere compensative che il Concessionario si impegnerà a realizzare per i territori urbanizzati interferiti, nel caso in cui le opere mitigative non risultino sufficienti a tutelare la qualità dell'ambiente ad oggi esistente ed il suo valore urbanistico, paesaggistico ed ambientale.
- c. In via cautelativa, considerata la probabile crescita delle emissioni in atmosfera cui saranno esposte alcune aree urbanizzate, lo stato di qualità dell'aria dovrà essere verificato stabilmente sulla base di un apposito Piano di Monitoraggio della qualità dell'aria che il Concessionario dovrà redigere e realizzare, esaminati gli impatti specifici della nuova infrastruttura e comprendendo nel sistema di monitoraggio gli elementi influenti sulla micro contaminazione da traffico quali, oltre al PM10, il PM2,5, idrocarburi policiclici aromatici (IPA), benzene, toluene, xilene, etilbenzene, metiltertbutil etere.
- d. Il riproporzionamento del progetto definitivo alla luce di un dimensionamento ragionevole delle opere e della loro eventuale realizzazione graduale nel tempo, nel caso si confermino i tassi di crescita della domanda sull'asse dopo 15 anni dall'apertura;
- e. La realizzazione dell'interconnessione A4-A51 quale opera connessa ineludibile nel progetto da porre a carico del Concessionario, stanti i danni che potrebbero generarsi sul territorio di Agrate e nel Vimercatese nonché sull'esercizio di infrastrutture già esistenti affidate ad altri Concessionari;
- f. La realizzazione di opere mitigative del rumore indotto dal traffico tramite l'estensione delle barriere fonoassorbenti a tutti i tratti di margine ad aree residenziali ed urbanizzate. Apposite fasce di alberature dovranno essere insediate a mascheratura delle strutture fonoassorbenti. Le fasce alberate dovranno essere di pronto effetto, con sesto d'impianto irregolare. Le barriere fonoassorbenti dovranno avere altezza minima di 4 metri sul piano di rotolamento della carreggiata TEEM ed essere dotate di appositi elementi deflettori in testata.
- g. Circa le opere a verde si richiede la definizione e la pubblicazione di un Capitolato di esecuzione, per poterne discutere i dettagli.

- h. La realizzazione di opere compensative degli effetti non mitigabili, fra cui si segnalano:
- Una fascia di compensazione ambientale tramite impianto arboreo in tutte le aree intercluse da nodi infrastrutturali e nelle fasce di rispetto che perderebbero la vocazione agricola a causa delle ricadute di inquinanti al suolo. Come già previsto in accordi sottoscritti in occasione dell'approvazione del progetto BREBEMI, gli espropri e gli interventi di compensazione dovranno essere a carico del Concessionario, mentre la gestione e manutenzione della fascia stessa potrà essere concordata con soggetti qualificati allo scopo (società partecipata comunale, altre forme);
 - il risanamento del torrente Molgora, fra i più inquinati dell'area ed interferito più volte dalle opere TEEM. Una volta risanato, il Molgora potrebbe rientrare nel reticolo idrografico così profondamente alterato dalle opere TEEM e rappresentare una risorsa vera come corridoio ecologico ed elemento paesistico-ambientale d'interesse collettivo per molti Comuni interferiti dall'infrastruttura in progetto, da Agrate a Caponago, Pessano con Bornago, Gorgonzola.
- i. Occorre conoscere i volumi di traffico, i percorsi, ecc. della strada di cantiere con innesto su S.P. 215 (con riferimento all'elaborato di progetto n°2497) in previsione che la stessa serva anche gli ambiti di cantiere variamente ubicati.

In considerazione di tutto quanto precede quindi, nonché di quanto evidenziato negli atti del 9 marzo 2010 e del 24 maggio 2010, si ritiene che il progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna di Milano e delle opere connesse non possa garantire un effettivo ed efficace miglioramento del quadro della mobilità dell'est milanese, a fronte della certezza del verificarsi di gravissimi impatti ambientali, paesaggistici ed urbanistici, nonché di rilevanti danni al sistema produttivo agricolo. Si chiede pertanto che esso non venga approvato.

Si allega delibera dell'Assemblea dei Comuni in data 30 ottobre 2007.

Associazione Legambiente o.n.l.u.s.
Per il Presidente:



Associazione Legambiente Lombardia o.n.l.u.s.
Il presidente, Damiano Di Simone



Coordinamento Interprovinciale
Per la Mobilità Sostenibile
Luigi Calvi