

Milano, 17 maggio 2010

RACCOMANDATA A.R.



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

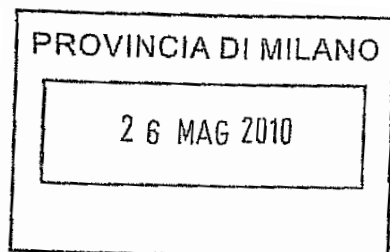
RACCOMANDATA A.R.

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

 Regione Lombardia @lunta
PRESIDENZA
Sportello 26/05/2010 11:29

A1.2010.0067155 26/05/2010 11:34



Spettabile
REGIONE LOMBARDIA
Via F. Filzi n. 22
20122 M I L A N O

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



Spettabile
ASSOCIAZIONE DEI COMUNI
PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
Piazza Vittorio Emanuele II n. 1
20066 MELZO

COMUNE DI MILANO
GAB.SINDACO
PG 431433/2010
Del 26/05/2010
ASSOCIAZIONE LEGAMBI
(S) PROTOCOLLO DEL SINDA
26/05/2010

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

RACCOMANDATA A.R.

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

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile Società
CAL CONCESSIONI AUTOSTRADALI
LOMBARDE S.P.A.
Via Copernico n. 42
20125 MILANO

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

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 Mercadante n. 4, 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,

RICHIAMATA

la propria memoria in data 26 febbraio 2010, ad integrazione della stessa

ESPONGONO

quanto segue.

La normativa sulle infrastrutture strategiche impone di esperire la valutazione di impatto ambientale nel corso del procedimento di approvazione del progetto preliminare, ed in sintonia con la normativa comunitaria considera la partecipazione delle Comunità locali come momento essenziale ed irrinunciabile del relativo procedimento.

Nel caso in esame, però, la valutazione di impatto ambientale esperita nel corso del procedimento di approvazione del progetto preliminare è stata condotta in modo del tutto anomalo ed inadeguato.

Ed infatti, in sede di esame dello studio di impatto ambientale prima la Commissione V.I.A. e poi il C.I.P.E. hanno riscontrato la presenza di considerevoli lacune, e dovendolo (evidentemente, per ineludibili ragioni politiche) necessariamente approvare, non hanno mancato di imporre numerosissime prescrizioni, molte delle quali riferite proprio all'impatto ambientale delle opere.

Sul punto, pare sufficiente richiamare le seguenti osservazioni predisposte dal dottor Mario Zambrini dell'Istituto "Ambiente Italia", componente della Segreteria Tecnica del Comitato per l'Accordo Programma "per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano":

Soluzioni di progetto riconosciute impattanti, eventuali alternative da definire (e verificare) successivamente all'autorizzazione

<i>Dovrà essere stralciata dal progetto la prosecuzione a nord della A4 sino all'autostrada Pedemontana</i>	<i>Non esiste un adeguato progetto della soluzione alternativa per la connessione della nuova direttrice autostradale con la rete esistente (A4, Autostrada Pedemontana, A51). Non è dunque possibile valutare fattibilità, impatto ambientale e territoriale ed efficacia trasportistica delle soluzioni alternative a quella stralciata dal progetto.</i>
<i>Relativamente agli svincoli di Pessano con</i>	<i>Si riconosce l'impatto</i>

<i>Bornago e di Vizzolo Predabissi si dovranno definire modelli di accesso ai centro di manutenzione e al punto di incontro che comportino un minore impatto sul territorio rispetto a quello correlato con le soluzioni contenute nel progetto pubblicato</i>	<i>rilevante della soluzione presentata e si prescrive la ricerca di alternative, ma non si precisa secondo quali criteri le alternative dovranno essere disegnate e valutate.</i>
<i>Si prescrive che la tangenziale di Tavazzano con Villavesco venga risolta secondo modalità di inserimento ambientale e paesistico che ne minimizzino l'impatto.</i>	<i>idem c.s.</i>
<i>Si dovrà verificare la possibilità di effettuare la salvaguardia, con una modesta variazione di tracciato, della Cappella di San Vigilio</i>	<i>Chi deve verificare la possibilità, e secondo quali criteri? E se il progettista si limita a dire che la variante non è fattibile in ragione degli standard progettuali adottati?</i>
<i>Si dovrà verificare la possibilità dello spostamento del tracciato autostradale verso ovest nella zona dei comuni di Gessate, Bellinzago Lombardo, Gorgonzola, Pozzuolo Martesana,...</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Si dovrà verificare la possibilità dell'allontanamento, con una limitata variazione planimetrica del tracciato nei comuni di Dresano e Mulazzano, del tracciato autostradale della Cascina Virolo</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Si dovrà verificare la possibilità dello spostamento, limitato, del tracciato verso ovest in modo tale da non interessare l'ambito della discarica RSU in Comune di Vizzolo Predabissi</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Si dovranno approfondire le problematiche ambientali derivanti dell'area che potrebbe essere potenzialmente interclusa tra l'A4, l'opera in oggetto, la Pedemontana, l'esistente Tangenziale est definendo le eventuali ulteriori opere di mitigazione e compensazione, anche intervenendo sulle infrastrutture esistenti.</i>	<i>Le problematiche ambientali vanno analizzate e valutate nell'ambito della Valutazione di impatto Ambientale</i>
<i>Si dovrà perseguire nella progettazione definitiva degli svincoli, interconnessioni,</i>	<i>Non sono precisati i criteri di riprogettazione degli svincoli e</i>

<i>barriere ed aree di servizio, l'obiettivo della minimizzazione del consumo di suolo; migliorare inoltre l'andamento geometrico dei rami di interconnessione con la viabilità esistente con l'intento di minimizzare il frazionamento delle aziende agricole attraversate.</i>	<i>di miglioramento cui i progettisti devono attenersi.</i>
<i>Si dovrà approfondire l'approccio progettuale relativo all'attraversamento del Canale della Muzza e del sistema Naviglio Martesana – Fontanile Diaco, proponendo soluzioni che non ne alterino la naturalità e l'alto valore paesaggistico</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Dovrà essere predisposto uno studio geologico ed idrogeologico delle aree interessate da gallerie, allo scopo di accertarne la fattibilità e stabilire le soluzioni progettuali ottimali:</i>	<i>Risulterebbe dunque che la fattibilità di parti importanti (le gallerie) del progetto debba ancora essere accertata, nonostante l'approvazione del progetto preliminare</i>
<i>Nelle zone di interferenza con gli ambiti dei Parchi interessati, anche marginalmente, dalle opere principali o di viabilità complementare, si dovrà verificare la possibilità di ridurre le occupazioni di territorio e di ottimizzare le mitigazioni delle criticità, di concerto con gli Enti preposti.</i>	<i>Chi verifica la possibilità di ridurre le occupazioni, con quali criteri, funzionalmente a quali obiettivi e/o requisiti di tutela? Chi valida i criteri di verifica?</i>
<i>Si prescrive la realizzazione di misure mitigative a protezione degli abitati di Lavagna e di Rossate.</i>	<i>Misure di mitigazione di quali impatti? Con quali obiettivi e secondo quali criteri devono essere realizzate? come misurare l'efficacia delle misure?</i>

Profili ambientali: le valutazioni mancate dalla VIA

<i>Si dovrà produrre uno studio di valutazione della qualità dell'aria (in un territorio in cui, per motivi legati alle prevedibili variazioni di traffico possono facilmente determinarsi alterazioni della qualità della stessa....</i>	<i>Le norme tecniche sugli studi di impatto ambientale attualmente vigenti (DPCM 27 dicembre 1988 s.m.) prevedono espressamente che Obiettivo della caratterizzazione dello stato di qualità dell'aria e</i>
---	--

	<i>delle condizioni meteorologiche è quello di stabilire la compatibilità ambientale sia di eventuali emissioni, anche da sorgenti mobili, con le normative vigenti,; appare evidente il fatto che, secondo il CIPE, tale valutazione non sia stata fatta, ovvero sia inadeguata.</i>
<i>Qualora si profilassero...condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo e pianificatorio di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive e compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa.</i>	<i>Idem c.s.; come può il CIPE sapere che vi sono azioni correttive e compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento, se non dispone di un quadro informativo e analitico adeguato?</i>
<i>Dovranno essere prodotte stime delle concentrazioni degli inquinanti attese in corrispondenza dei recettori individuati....</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Dovranno essere condotte indagini...riguardanti l'influenza della nuova infrastruttura su episodi di inquinamento fotochimica</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Dovranno essere analizzati e valutati gli effetti connessi alla realizzazione dell'opera in particolari tratti...</i>	<i>Idem c.s. Le valutazioni, secondo quanto previsto dalle norme vigenti, devono essere antecedenti l'autorizzazione dei progetti.</i>
<i>Dovranno essere effettuate stime dell'impatto sulla componente atmosfera con riferimento ai limiti di protezione della vegetazione...</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Al fine di trattenere le polveri, lungo il nuovo asse stradale e in particolare nei punti critici (vicinanza di abitati e di recettori)... si dovrà verificare la possibilità di impiegare dispositivi arborei (fascia di circa 15 metri composta da filari di essenze di alto fusto latifoglie) ai lati della strada;</i>	<i>Chi, e secondo quali criteri, verifica la possibilità di impiegare i "dispositivi arborei"?</i>

<p><i>Si dovranno mitigare gli impatti nei confronti dei ricettori di valore storico – artistico ubicati in prossimità del tracciato; in particolare, dovranno essere tutelate le Cascine Virolo e Belpensiero in Comune di Mulazzano, Griffala e Gargantini in Comune di Vimercate, San Marco in Comune di Zelo Buon Persico, Galeotta e F.lli Cozzi in Comune di Merlino, nonché la Chiesa di Rossate a Comazzo.</i></p>	<p><i>A quali criteri progettuali dovranno essere ispirati gli interventi di mitigazione?</i></p>
<p><i>Dovranno essere valutate tutte le soluzioni necessarie alla conservazione e tutela della Cappella di San Virgilio in Comune di Caponago</i></p>	<p><i>Le valutazioni, secondo quanto previsto dalle norme vigenti, devono essere antecedenti l'autorizzazione dei progetti. Se le soluzioni sono state individuate, dovevano essere valutate prima dell'accertamento di compatibilità</i></p>
<p><i>...dovranno essere considerati anche gli aspetti di carattere visuale-percettivo indagati mediante analisi di intervisibilità...facendo particolare riferimento alle emergenze storico-architettoniche e paesistiche nonché ai detrattori di qualità visiva...</i></p>	<p><i>Gli aspetti di carattere visuale-percettivo avrebbero dovuto costituire, secondo quanto previsto dalla vigente normativa tecnica, oggetto specifico della Valutazione di Impatto Ambientale del progetto (cfr. DPCM 27.12.1988, Allegato II, componente ambientale Paesaggistico)</i></p>
<p><i>Dovranno essere approfondite le migliori soluzioni tecniche per l'attraversamento degli ambiti paesisticamente più sensibili, oltre alla puntuale definizione degli interventi di inserimento/mitigazione paesistica</i></p>	<p><i>Non sono definiti criteri generali, né men che meno indicati specifici elaborati progettuali ai quali fare riferimento per l'individuazione delle "migliori soluzioni tecniche"; la prescrizione lascia peraltro intendere che nell'attraversamento di ambiti paesisticamente sensibili siano</i></p>

	<i>da attendersi impatti rilevanti, senza che la deliberazione CIPE renda conto di come tali impatti siano stati valutati.</i>
<i>Si dovrà verificare la coerenza della rete drenante eventualmente modificata con le indicazioni contenute nel Piano Regolatore di Risanamento delle Acque e Piano di tutela ex dlgs 152/99</i>	<i>La prescrizione lascia intendere che la coerenza della rete drenante modificata con le indicazioni contenute nel Piano regionale non è stata accertata nell'ambito della Valutazione di Impatto. Cosa succede se non viene accertata nemmeno ex post?</i>
<i>Si dovranno approfondire, in accordo con le relative Autorità di Bacino, le verifiche idrauliche relative agli attraversamenti del Torrente Folgora, Fiume Adda e, in particolare, Fiume Lambro</i>	<i>Rispetto a quali parametri, in funzione di quali obiettivi e secondo quali criteri devono essere approfondite le verifiche idrauliche?</i>
<i>Dovrà essere attentamente valutata la disponibilità di recepimento dei corsi d'acqua naturali individuati come recettori che nei periodi di piena sono già causa di tracimazioni e allegamenti nei territori</i>	<i>La valutazione della compatibilità idraulica dell'intervento con il reticolo idrico superficiale avrebbe dovuto essere sviluppata nell'ambito della VIA (cfr. DPCM 27.12.1988, Allegato II, Ambiente Idrico)</i>
<i>...dovranno essere valutati gli effetti dell'infrastruttura sui rischi di esondazione dei corsi d'acqua, con particolare attenzione al torrente Molgora e al Fiume Lambro</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Dovrà essere accertata, all'interno della fascia C del PAI Piano di Assetto Idrogeologico) la compatibilità degli interventi con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica...</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Poiché il tracciato interessa aree caratterizzate dalla presenza di fontanili, punti di captazione destinati al consumo umano e zone di elevata vulnerabilità... dovranno essere effettuati approfonditi studi idrogeologici finalizzati tra l'altro a</i>	<i>Anche in questo caso si prescrive l'effettuazione di studi finalizzati a verificare se l'opera in progetto potrà determinare interferenze negative con i fontanili in</i>

<p><i>determinare eventuali interferenze negative in termini sia di qualità della acque, sia di eventuali variazioni indotte al regime delle falde sotterranee...</i></p>	<p><i>ordine sia alla qualità delle acque, sia al regime idraulico ed idrogeologico. Ma la sussistenza di tali interferenze avrebbe dovuto essere accertata ex ante, coerentemente con quanto previsto dalla direttiva europea in materia di Valutazione di Impatto Ambientale</i></p>
<p><i>Si dovrà verificare che il tracciato non interessi le zone di tutela assoluta delle aree di tutela assoluta delle aree di salvaguardia delle risorse idriche destinate al consumo umano....</i></p>	<p><i>Idem c.s. La verifica relativa alla eventuale interferenza del tracciato con le aree di salvaguardia delle risorse idriche doveva essere fatta ex ante.</i></p>
<p><i>Dovrà essere stimata di massima l'entità dei rifiuti prodotti, identificando le aree adibite a deposito temporaneo (sia dei rifiuti che dei materiali di cantiere) e gli impianti di destinazione finale</i></p>	<p><i>La prescrizione fa riferimento ad informazioni e dati che avrebbero dovuto essere disponibili nell'ambito della Valutazione ex ante del progetto. Si veda in particolare quanto previsto in materia di SIA di infrastrutture lineari dal DPCM 27.12.1988 sopra citato</i></p>
<p><i>Con riferimento alle aree contaminate dovranno essere attentamente valutati, al fine di non compromettere gli obiettivi di bonifica, gli impatti e le interferenze che le movimentazioni di terra previste durante la cauterizzazione potrebbero indurre sulle aree stesse</i></p>	<p><i>Idem c.s. Gli approfondimenti progettuali possono essere rimandati alle fasi successive, la valutazione degli impatti (prevista dalla prescrizione) deve viceversa precedere l'approvazione del progetto</i></p>
<p><i>Dovrà essere predisposto uno studio idrogeologico di dettaglio delle aree interessate che valuti:</i> <i>* le potenziali interferenze delle opere interrato (gallerie naturali ed artificiali) sull'assetto idrogeologico del territorio ed il rischio connesso alla presenza di aree con emergenze idriche diffuse;</i></p>	<p><i>Idem c.s.</i></p>

* (,,)	
<i>Dovrà essere valutata la compatibilità degli interventi con le condizioni di dissesto in atto e potenziali ... tale valutazione dovrà altresì fornire indicazioni in merito agli eventuali interventi di mitigazione del rischio.</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Si dovrà approfondire l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio ... verificando, previo censimento dei recettori, i livelli di rumore nelle condizioni di traffico più critiche</i>	<i>I livelli di rumore in corrispondenza dei recettori presenti nell'area coinvolta dal tracciato costituiscono l'oggetto della Valutazione di impatto acustico del progetto. La prescrizione lascia intendere che tale valutazione non sia stata effettuata.</i>
<i>Si dovrà approfondire l'analisi delle vibrazioni generate dal traffico stradale atteso sulla futura opera.</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Dovrà essere effettuata un'appropriata caratterizzazione acustica ante operam che consenta di stimare i livelli di rumore in corrispondenza dei recettori in assenza dell'opera in progetto.</i>	<i>Idem c.s. L'impatto acustico dell'opera viene caratterizzato, in corrispondenza dei recettori individuati, come differenza fra livello post operam e livello ante operam.</i>
<i>...dovranno essere prodotte... stime dei livelli di rumore post operam, con e senza mitigazioni, in corrispondenza di ogni piano degli edifici recettori...</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Dovrà essere effettuata la stima dell'impatto acustico in corrispondenza di tutti gli svincoli e presso la struttura polifunzionale di Paulo</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Dovranno essere individuati e censiti i recettori relativi alle nuove aree residenziali già approvate in una fascia di almeno 250 metri per lato dall'infrastruttura, da estendersi a 500 metri per lato in caso di presenza di recettori particolarmente sensibili</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Con riferimento al SIC "Riserva naturale</i>	<i>Evidentemente il CIPE ha</i>

<i>Sorgenti della Muzzetta” si dovrà predisporre, cos’ come previsto dalla direttiva Habitat ... nel prosieguo della progettazione e nelle successive fasi di approvazione del progetto, uno specifico studio finalizzato alla valutazione di incidenza ... in particolare detto studio dovrà individuare e valutare gli effetti diretti ed indiretti del progetto sugli habitat e sulle specie per i quali detti siti sono stati proposti.</i>	<i>ritenuto di pronunciarsi sulla compatibilità ambientale del progetto in assenza di specifiche considerazioni circa la potenziale interferenza dello stesso sul SIC citato.</i>
<i>Dovrà essere operata l’individuazione e valutazione di dettaglio dei possibili impatti connessi con la presenza di aziende a rischio di incidente rilevante lungo il tracciato...</i>	<i>L’individuazione e la valutazione degli impatti sono costituiscono l’oggetto della VIA, e devono essere sviluppati prima della Valutazione finale e dell’Autorizzazione del progetto.</i>
<i>Dovrà essere effettuato il censimento delle aziende agricole interferite... valutando l’impatto che l’infrastruttura indurrà su di esse (...)</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Dovranno essere effettuati adeguati approfondimenti in merito ai potenziali impatti dell’infrastruttura sul sistema irriguo...</i>	<i>Idem c.s.</i>
<i>Dovranno essere condotte specifiche analisi e valutazioni atte a definire in modo puntuale le sofferenze del comparto agricolo ed i possibili interventi di riqualificazione...</i>	<i>Idem c.s.</i>

Come sia stato possibile, nonostante tutte queste lacune, giungere alla conclusione che, se realizzate, le nuove infrastrutture produrrebbero un impatto ambientale sostenibile, è davvero un mistero.

Ma a parte questo, da quanto fin qui evidenziato emergono due cose: da un lato, che lo studio di impatto ambientale prodotto nel corso del procedimento di approvazione del progetto preliminare era privo di molti contenuti essenziali, che evidentemente i cittadini non hanno avuto modo di conoscere ed analizzare (e quindi non è stato consentito loro di interloquire in merito a detti contenuti), e dall’altro, che il progetto definitivo deve necessariamente contenere molteplici dati integrativi dello studio di impatto ambientale, che non possono

essere sottratti illegittimamente al procedimento di valutazione di impatto ambientale prescritto dalla legge.

A tutto ciò si aggiunga che, dopo l'esperimento della V.I.A. sul progetto preliminare e l'approvazione di quest'ultimo, sono intervenuti fatti nuovi che hanno comportato uno sconvolgente aggiornamento delle conoscenze sull'ambiente.

Nel 2007, anzitutto, è stato pubblicato il Quarto Rapporto di Valutazione del Gruppo Intergovernativo sul Cambiamento Climatico, compilato per conto dell'ONU dall'Intergovernmental Panel of Climate Change (IPCC), il quale ha rivelato che la temperatura media del nostro pianeta è aumentata di 0,74° C dal 1850 ad oggi, ha calcolato che entro il 2100 aumenterà di un valore compreso tra 1,8° C e 4,0° C, ha valutato che, con un grado di probabilità del 90%, tale aumento di temperatura è dovuto essenzialmente alle attività umane, ed ha descritto le catastrofi che il riscaldamento globale del Pianeta sta già provocando ed ancor più provocherà in futuro.

Sulla base di questi dati, i Capi di Stato e di Governo dell'Unione Europea hanno approvato il nuovo piano energetico, il quale prevede che entro il 2020 le emissioni di gas serra dovranno essere ridotte del 20%, ed il fabbisogno energetico dovrà essere soddisfatto per non meno del 20% mediante energia prodotta da fonti rinnovabili.

Più di recente 1.600 climatologi provenienti da più di 70 Paesi del mondo riuniti alla Conferenza internazionale di Copenhagen per iniziativa dell'International Alliance of Research Universities, hanno denunciato che le previsioni del Quarto Rapporto sul Cambiamento Climatico sono state addirittura ottimistiche: in realtà, i tassi di gas serra stanno salendo a ritmi impreveduti, l'aumento delle temperature medie globali entro il secolo sarà probabilmente maggiore di due gradi, il livello dei mari potrebbe crescere più di mezzo metro, e per far fronte a questa situazione si impone l'inderogabile necessità di limitare drasticamente l'uso dei combustibili fossili.

Il che, in termini trasportistici, si traduce in un deciso potenziamento del trasporto pubblico, soprattutto su ferro, e nella drastica riduzione di quello privato: esattamente il contrario di ciò che si farebbe realizzando due nuove autostrade in una zona in cui (a causa di condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli) l'inquinamento atmosferico raggiunge i livelli più elevati del mondo.

Il potenziamento del trasporto pubblico, del resto, corrisponde al programma della Regione, se si vuole dare credito alle dichiarazioni del Presidente della Regione stessa rese in occasione dell'inaugurazione del quadruplicamento della tratta Milano-Treviglio della linea ferroviaria Milano-Venezia, e riportate dal Corriere della Sera del 3 luglio 2007: "l'opera appena inaugurata ha una specifica utilità per i pendolari perché una serie di binari sarà dedicata

esclusivamente a questo servizio. Oltre a offrire nuove corse, entro un anno il treno tra Milano e Treviglio impiegherà dieci minuti in meno di adesso. Più in generale questo va in direzione della politica della Regione in fatto di trasporti, tesa a incoraggiare l'uso della ferrovia al posto dell'auto, ma è anche importante per inserire la Lombardia nel cosiddetto corridoio 5 dell'Unione Europea, che correrà tra Lisbona e Kiev”.

Lo stesso giorno in cui il Presidente della Regione ha rilasciato questa dichiarazione, la Giunta comunale di Milano ha poi approvato la delibera n. 1788 del 2 luglio 2007, nella quale sono richiamati dati davvero allarmanti.

Tali dati, infatti, rivelano che a Milano la circolazione dei veicoli a motore contribuisce all'inquinamento atmosferico da polveri fini per una quota pari al 72%, nel 2006 il valore limite per il PM10 è stato superato per ben 149 giorni, a tale inquinamento si possono attribuire dai 700 agli 800 decessi all'anno nonché un deciso incremento delle malattie cardio-respiratorie (a scapito soprattutto di bambini ed anziani), ed i vari fattori connessi alla circolazione stradale determinano danni ambientali stimabili in cifre che superano i 5 miliardi di euro all'anno.

Poche settimane fa, poi, è stato reso noto uno studio più aggiornato, dal quale emerge che a Milano il numero di decessi provocati ogni anno dall'inquinamento atmosferico ha raggiunto le 2.000 unità!

Di tutto ciò, né lo studio di impatto ambientale né la relativa valutazione hanno potuto ovviamente tenere conto: considerato quindi che le emissioni degli autoveicoli sono fra le cause principali del riscaldamento globale e dell'inquinamento atmosferico, questa circostanza rende ancor più impellente il rinnovo della valutazione dell'impatto ambientale prodotto da tutte le opere in progetto.

Alla luce di quanto sopra, anche allo scopo di veder rispettati i diritti partecipativi delle Associazioni scriventi e delle Comunità locali si chiede dunque che, prima che il progetto definitivo sia sottoposto all'approvazione degli organi competenti, venga esperito il procedimento di valutazione di impatto ambientale di tutte le opere progettate, e cioè tanto della Tangenziale Est Esterna di Milano quanto di tutte le opere ad essa connesse.

A proposito della valutazione di impatto ambientale, è noto che il relativo procedimento deve tendere a stabilire se le alterazioni conseguenti alla realizzazione delle opere possano ritenersi accettabili, alla stregua di un giudizio comparativo che tenga conto, da un lato, della necessità di salvaguardare preminenti valori ambientali, e dall'altro dell'interesse pubblico alla loro esecuzione.

Una valutazione di impatto ambientale seria, quindi, deve prendere le mosse non solo da uno studio di impatto ambientale adeguato (come si è già evidenziato, quello allegato al progetto preliminare sicuramente non lo era), ma anche da uno studio tecnicamente attendibile circa gli effetti delle opere progettate, e ciò in quanto l'interesse pubblico alla loro realizzazione dipende esclusivamente da tali effetti.

Anche da questo punto di vista, il procedimento di approvazione del progetto preliminare è stato condotto in modo del tutto anomalo: detto progetto, infatti, è stato approvato nonostante la mancanza di qualsiasi indagine tecnicamente attendibile relativa agli effetti che le opere previste produrranno sulla viabilità della zona interessata, e nonostante l'assenza di qualsiasi valutazione in merito alla possibilità di risolvere le problematiche legate alla congestione della viabilità, con metodi alternativi (primi fra tutti, una più rigorosa regolamentazione intesa a limitare l'uso dell'automezzo privato, il potenziamento del trasporto pubblico soprattutto su ferro, e la riqualificazione della viabilità esistente), più efficaci, meno costosi e meno impattanti sull'ambiente.

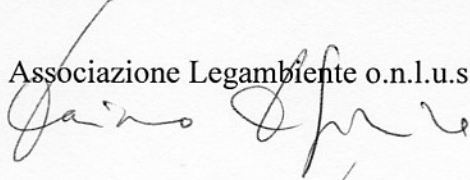
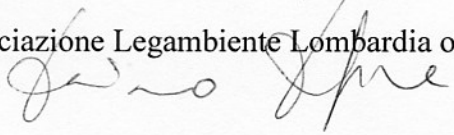
Ciò risulta particolarmente grave, in quanto gli approfondimenti trasportistici effettuati dalla Regione nel 2007 nel quadro del citato accordo di programma "per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano", con dati numerici quanto mai significativi hanno dimostrato che il sistema costituito dall'autostrada Brescia-Milano, dalla Tangenziale Est Esterna di Milano e dalla Pedemontana produrrà effetti tutt'altro che positivi sulla viabilità della zona studiata:

- ridurrà in misura quanto mai marginale (16%) il traffico sul tratto Bergamo-Agrate Brianza dell'autostrada A4 (il che dipenderà però principalmente dall'entrata in funzione della Pedemontana, come riconosce lo Studio di traffico allegato al progetto definitivo dell'autostrada Brescia-Milano: pag. 14 e 21), ma lo farà addirittura aumentare del 2% dopo Agrate Brianza;
- ridurrà in misura ancor più marginale (6/8%) il traffico sulla Tangenziale Est di Milano;
- farà aumentare del 58% il traffico sulla strada provinciale 103 Cassanese e del 45% quello sulla strada provinciale 14 Rivoltana, nei tratti compresi fra la Tangenziale e Milano;
- farà aumentare di circa 70/80.000 veicoli equivalenti al giorno il traffico circolante sulla viabilità della zona.

E tutto questo, si badi bene, non in rapporto al traffico attuale, bensì in rapporto a quello stimato nell'anno di riferimento (2012), traffico che rispetto a quello del 2008 è previsto in aumento del 5% (1,25% all'anno).

Il che risulta tanto più allarmante, ove si tenga conto dei dati sulla mortalità provocata a Milano dall'inquinamento atmosferico, poc' anzi analizzati.

In considerazione di tutto ciò appare indispensabile che, prima di procedere all'approvazione del progetto definitivo, in contraddittorio con i tecnici degli enti pubblici locali e delle realtà associative ad integrazione degli studi effettuati nel 2007 vengano effettuati approfondimenti trasportistici che accertino, in modo tecnicamente attendibile, quali saranno i reali effetti che le opere in progetto produrranno sulla viabilità della zona considerata e sulla viabilità cittadina di Milano alla data di presumibile entrata in funzione del nuovo sistema autostradale Brescia-Milano/Tangenziale Est Esterna (2014), quali effetti si verificheranno sulla salute degli abitanti del capoluogo e dei Comuni interessati dalle opere, quali saranno i reali effetti che tale sistema produrrà negli anni successivi, e quali sarebbero invece gli effetti che potrebbero derivare da eventuali soluzioni alternative alla realizzazione delle due autostrade, prima fra tutte quella basata sulla limitazione dell'uso dell'automezzo privato con l'introduzione di un sistema di pedaggio sull'intera rete stradale (sul modello di quello in corso di approntamento in Olanda), sul deciso potenziamento del trasporto pubblico locale, soprattutto su ferro, e sulla contemporanea riqualificazione della viabilità esistente.

^ Associazione Legambiente o.n.l.u.s.

Associazione Legambiente Lombardia o.n.l.u.s.

Coordinamento Interprovinciale
Per la Mobilità Sostenibile
