

Gorgonzola, 27 marzo 2009

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

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  
**PARCO AGRICOLO SUD MILANO**  
Corso di Porta Vittoria n. 27  
20122 MILANO

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile  
**PROVINCIA DI BRESCIA**  
Palazzo Broletto  
Piazza Paolo VI n. 29  
25100 BRESCIA

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile  
**PROVINCIA DI BERGAMO**  
Via T. Tasso n. 8  
24121 BERGAMO

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile  
**PROVINCIA DI LODI**  
Via Fanfulla n. 14  
26900 LODI

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

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: Progetto definitivo del collegamento autostradale Brescia-Milano ed opere connesse**

Il **Coordinamento Interprovinciale per la Mobilità Sostenibile**, ai fini del presente atto domiciliato presso la sede dell'associazione ASTROV a Gorgonzola, in via Serbelloni n. 15, essendo stato costituito da alcune Associazioni ambientaliste con lo scopo di "assumere, in modo organico e coordinato, le iniziative che saranno ritenute più utili, per orientare la pubblica amministrazione verso politiche ... che assicurino la maggiore salvaguardia dell'ambiente" nel settore della mobilità, visti gli avvisi di avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo del collegamento autostradale Brescia-Milano ed opere connesse, nonché del procedimento di valutazione di impatto ambientale della "Variante di Liscate", ai sensi dell'articolo 9 della legge 7 agosto 1990 n. 241 con il presente atto

**INTERVIENE**

nel relativo procedimento, ed ai sensi dell'articolo 10, lettera "b", della stessa legge n. 241/1990 nonché dell'articolo 167, quarto comma, del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163

**ESPONE**

quanto segue.

***La valutazione di impatto ambientale*** - 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, in modo tale cioè da limitare in misura drastica e comunque inaccettabile la partecipazione dei cittadini.

Ed infatti, lo studio di impatto ambientale dell'opera era stato depositato a visione del pubblico nel mese di maggio del 2004, e sulla base di esso i cittadini e lo scrivente Coordinamento avevano presentato le proprie osservazioni, gli enti pubblici locali avevano manifestato le proprie valutazioni, e la stessa Giunta regionale aveva espresso il proprio parere.

Con nota del 27 luglio 2004, però, la Commissione speciale V.I.A. istituita presso il Ministero dell'Ambiente aveva constatato che tale studio presentava considerevoli carenze che impedivano l'esperimento positivo della valutazione (cosa che anche lo scrivente Coordinamento non aveva mancato di evidenziare), e pertanto aveva chiesto ben 36 integrazioni dello stesso, prescrivendo fra l'altro di:

1. “svolgere appropriate simulazioni modellistiche in grado di rappresentare, tenendo conto anche dell'inquinamento atmosferico preesistente/concomitante al proposto intervento, **gli effetti dell'opera sulla componente ...” atmosfera;**
2. “sviluppare mediante adeguati strumenti modellistici ... la stima delle emissioni dei gas di scarico e di polveri da parte dei mezzi di cantiere **valutando gli impatti derivanti dalle immissioni a scala locale** anche lungo i percorsi dei mezzi d'opera”;
3. “procedere alla corretta caratterizzazione (ubicazione, tipo di utilizzo, ecc.) dei pozzi e delle sorgenti (fontanili, ecc.) potenzialmente interferiti dall'opera **con la valutazione degli eventuali impatti** sia in fase di costruzione che di esercizio”;
4. “... **chiarire in dettaglio le interferenze sui corpi idrici superficiali e sotterranei** eventualmente determinate dalla realizzazione di opere profonde in fondazione (sottopassi, gallerie artificiali, diaframmi, paratie, ecc.) indicando le previste misure di mitigazione e ripristino della continuità idraulica”;
5. “... **valutare l'impatto (anche a medio-lungo termine) sui suoli** dovuto agli inquinanti di ricaduta atmosferica, e **l'impatto potenziale** dovuto al successivo passaggio nella falda acquifera e nelle catene alimentari con particolare riferimento ai potenziali pregiudizi per le attività agrozootecniche”;
6. “**verificare possibili interferenze del progetto con le aree protette e con i Siti di Interesse Comunitario** rilevati sul territorio e **sviluppare, se necessario, la Valutazione d'Incidenza** nelle forme previste dal DPR 357/97”;
7. “**allestire un dettagliato quadro descrittivo della componente [salute pubblica]**, almeno relativamente ai territori comunali interessati dal proposto intervento, fornendo adeguati ragguagli statistici nelle condizioni ante operam e stime previsionali circa la condizione post operam (soprattutto per quanto concerne morbilità/mortalità associabili alle patologie, acute e non, derivanti da inquinamento atmosferico)”, e “**sviluppare adeguate valutazioni d'impatto**, anche in termini di esposizione della popolazione, con particolare riferimento alla emissione di inquinanti in atmosfera e di rumore”;
8. “prevedere un **piano di interventi sulla viabilità locale interessata dai maggiori flussi** (in condizioni ordinarie e in relazione ad eventi eccezionali), finalizzati ad adeguarne le caratteristiche con riferimento, in particolare, alle condizioni di sicurezza dei pedoni e dei ciclisti”;
9. “**svolgere la valutazione degli impatti da rumore e vibrazioni**, anche in fase di cantiere ...”;
10. “**estendere la valutazione degli impatti [da rumore e vibrazioni]** ... a tutti i tronchi stradali funzionalmente collegati al proposto intervento ove si prevedano significative variazioni del traffico autoveicolare”;
11. “**sviluppare la valutazione degli impatti sul paesaggio**, anche tenendo conto degli aspetti collegati alla realizzazione della linea AV-AC ed individuando

coerenti soluzioni per la mitigazione/compensazione relativamente alle porzioni di territorio intercluse tra le due infrastrutture”.

Tutte queste integrazioni venivano presentate dal promotore in data 29 novembre 2004, ma non venivano depositate a visione dei cittadini, così come non venivano sottoposte né all’esame degli enti pubblici locali, né al parere della Regione.

Come se non bastasse poi, nonostante dette integrazioni, in sede di esame dello studio di impatto ambientale prima la Commissione V.I.A. e poi il C.I.P.E. riscontravano la permanenza di considerevoli lacune dello stesso, e dovendolo necessariamente approvare (evidentemente, per ineludibili ragioni politiche), non mancavano di imporre numerosissime prescrizioni, molte delle quali riferite proprio all’impatto ambientale delle opere, come per esempio:

- a) “il progetto definitivo **deve contenere la valutazione della qualità dell’aria sul territorio** in cui, per motivi legati alle prevedibili variazioni di traffico e dipendentemente dai fenomeni di diffusione degli inquinanti in atmosfera, possono determinarsi alterazioni della qualità dell’aria”, con la precisazione che “**tale valutazione dovrà considerare**, oltre alle emissioni da autoveicoli ... anche le altre fonti di emissioni di inquinanti in atmosfera (attività industriali, riscaldamento domestico, produzione di energia, etc.) ...”, e con la prescrizione che, “qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell’aria incompatibili con il quadro normativo e pianificatorio idi riferimento, **dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative** atte a garantire la coerenza dell’intervento con le previsioni del PRQA e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa”;
- b) “il progetto definitivo dovrà essere anche corredato dalle **mappe di simulazione relative alla diffusione di tutti gli inquinanti significativamente correlabili alle emissioni da traffico autoveicolare** con una dettagliata e adeguata rappresentazione cartografica ed individuando i principali ricettori interessati dalle ricadute al suolo degli inquinanti”;
- c) “**si dovranno esaminare anche gli aspetti relativi allo smog fotochimico ed ai prevedibili rischi per la salute** prevedendo idonee, specifiche, misure mitigatrici”, e “**dovranno essere condotte indagini mirate** ... in merito all’influenza della nuova infrastruttura su episodi di inquinamento fotochimico”;
- d) “**dovranno essere analizzati e valutati gli effetti connessi alla realizzazione dell’opera in particolari tratti**, quali quelli di interconnessione con altre infrastrutture, in termini di previsione dei livelli di concentrazione dei principali inquinanti, che prenda in considerazione le infrastrutture esistenti ed in progetto in un ambito territoriale giudicato rappresentativo”;
- e) “relativamente alla microcontaminazione ambientale da traffico veicolare, **si dovranno integrare i dati** con la rilevazione, oltre che del PM10, anche di PM2,5, idrocarburi policiclici aromatici (IPA) ed inquinanti caratteristici del traffico veicolare leggero (benzene, toluene, xileni, etilbenzene, metiltertbutil etere), al fine di disporre di tutti gli elementi di caratterizzazione di base e **quindi procedere alla valutazione prospettica delle eventuali variazioni indotte dalla nuova infrastruttura**”;

- f) anche con riferimento all'ambiente idrico, **“dovranno essere condotte indagini mirate ... in merito all'influenza della nuova infrastruttura su episodi di inquinamento fotochimico”**;
- g) **“con riferimento alla nuova soluzione progettuale proposta per l'attraversamento del fiume Adda e del canale della Muzza, ... dovrà essere sviluppata la valutazione degli impatti ambientali complessivi”**;
- h) **“il progetto definitivo dovrà essere corredato da simulazioni dei fenomeni di deposizione degli inquinanti atmosferici – sia in fase di cantiere che in fase di esercizio – sulle colture agricole e sui suoli con attenzione agli eventuali fenomeni di migrazione nelle acque e di accumulo nella catene alimentari”**, e **“gli eventuali danni, o rischi, individuabili a seguito di queste valutazioni dovranno essere oggetto di misure mitigatrici/compensatrici”**;
- i) **“si dovrà valutare gli effetti indotti dalle gallerie artificiali (con particolare riferimento a quella di Treviglio) e dai tratti in trincea (anche durante le operazioni di scavo) nelle zone ad elevata vulnerabilità ed in generale sulla circolazione idrica sotterranea, soprattutto se in presenza di opere di captazione nell'area”**;
- l) **“dovrà essere effettuato il censimento delle aziende agricole interferite sia dal tracciato che dalle opere connesse (consistenza, tipologie di colture, ecc.), valutando l'impatto che l'infrastruttura indurrà su di esse ...”**, **“dovranno essere condotte specifiche analisi e valutazioni atte a definire in modo puntuale le sofferenze indotte sul comparto ed i possibili interventi di riqualificazione”**, e **“dovranno essere effettuati adeguati approfondimenti in merito ai potenziali impatti dell'infrastruttura sul sistema irriguo”**;
- m) **“il progetto definitivo dovrà contenere l'analisi delle interferenze dirette ed indirette tra l'infrastruttura e le aziende a rischio di incidente rilevante ...”**, **“dovrà essere operata l'individuazione e valutazione di dettaglio delle implicazioni dell'eventuale presenza lungo il tracciato di aziende a rischio di incidente rilevante, che richiederebbero ... una valutazione della situazione di rischio attuale, con la definizione della compatibilità ambientale e territoriale delle aree interessate, e la conseguente individuazione di distanze di sicurezza”**, e **“con riferimento alle eventuali aree contaminate interferite dovranno essere attentamente valutati ... gli impatti e le interferenze che le movimentazioni di terra previste durante la cantierizzazione potrebbero indurre sulle stesse”**;
- n) **“dovrà essere effettuata una precisa valutazione delle interferenze del tracciato stradale con le visuali sensibili evidenziate (la veduta della Valle dell'Adda a Cassano d'Adda) ed i canali (Canale Muzza), ... valutando le possibili interferenze tra questi ed il tracciato autostradale”**.

Come sia stato possibile, nonostante la mancanza di tutti questi dati conoscitivi, 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 nel corso del procedimento di approvazione del progetto preliminare non è stato consentito ai cittadini di prendere visione e di analizzare molti dei contenuti essenziali dello studio di impatto ambientale esaminato dal Ministero ed approvato dal C.I.P.E. (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 fra l'altro che entro il 2020 le emissioni di gas serra dovranno essere ridotte del 20%.

Proprio nei giorni scorsi, poi, 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 imprevedibili, 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 oltretutto (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 ...**".

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.

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, questa circostanza rende ancor più impellente il rinnovo della valutazione dell'impatto ambientale prodotto da tutte le opere in progetto.

Né va dimenticato che il progetto definitivo in corso di approvazione contiene modifiche non indifferenti del progetto preliminare.

Per esempio, a differenza di quest'ultimo la tratta bresciana della nuova autostrada viene oggi prevista in rilevato ("l'infrastruttura ... mediamente si eleva di circa 2-4 metri dal piano campagna": Relazione generale, pag. 60), viene altresì prevista la "deviazione permanente" del Canale Muzza, e vengono previste non meglio precisate "centrali a biomassa".

Ed anche le cosiddette "riqualificazioni" della strada Cassanese e della strada Rivoltana, oltre a presentare sconcertanti superficialità progettuali (si prevede addirittura che corsi d'acqua vengano trasformati in strade di cantiere), comportano un vero e proprio stravolgimento del progetto preliminare (si pensi, per esempio, alla frattura che si produrrà tra la Tenuta di Trenzanesio ed il sistema ambientale delle "sorgenti della Muzzetta", impossibile da ricomporre con l'adozione di semplici "mitigazioni"), i cui effetti sul territorio dovranno essere adeguatamente verificati e valutati attraverso un nuovo procedimento di valutazione di impatto ambientale.

**Alla luce di quanto sopra, anche allo scopo di veder rispettati i diritti partecipativi 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 del collegamento autostradale Brescia-Milano quanto di tutte le opere ad esso connesse.**

*Gli effetti delle opere progettate* - Sempre 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, neppure dopo le integrazioni presentate nel novembre del 2004), 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 dell'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.

Né questa lacuna è stata colmata dal progetto definitivo: lo "Studio di traffico" che fa parte di tale progetto, infatti, si guarda bene dal chiarire in termini numerici quali sarebbero gli effetti della nuova autostrada sulla rete stradale esistente (soprattutto rispetto ai flussi attuali), trascura totalmente di verificare le ricadute sulla viabilità cittadina di Milano e di Brescia, non verifica minimamente quali ricadute produrrebbe una politica intesa da un lato a limitare l'uso del mezzo di trasporto privato e dall'altro a potenziare decisamente il trasporto pubblico su ferro ed al contempo riqualificare la viabilità esistente, ed infine non prende in alcuna considerazione i prevedibili scenari prodotti dalla fase di profonda crisi economica che stiamo attraversando.

Il che risulta particolarmente grave, in quanto gli approfondimenti trasportistici effettuati dalla Regione nel 2007 nel quadro dell'Accordo di programma "per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese", 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 stesso Studio di traffico allegato al progetto definitivo: pag. 14 e 21), ma lo farà addirittura aumentare del 2% dopo Agrate Brianza (la speranza di "*spostare verso sud* parte dei flussi che oggi, inevitabilmente, transitano in autostrada A4 per proseguire poi sulla tangenziale Nord intasando in modo insostenibile tutta la viabilità autostradale ed ordinaria del quadrante Nord-Est Milanese" – Relazione generale, pag. 19 – è quindi una pia illusione);
- 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).

Insomma, i benefici saranno limitati ed andranno ad esaurirsi man mano che, dal 2012 in poi, il traffico progressivamente aumenterà, mentre gli svantaggi saranno consistenti e via via cresceranno con la crescita del traffico.

Non è certo un caso che, secondo le previsioni dello Studio di traffico allegato al progetto definitivo (pag. 13), a distanza di soli dieci anni dall'entrata in esercizio della nuova autostrada "... nonostante gli interventi infrastrutturali programmati le condizioni di esercizio della rete si deteriorano", e "questo fenomeno accade soprattutto alla rete ordinaria di accesso alle città di Milano e Brescia", vale a dire nelle zone più esposte agli effetti dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico autoveicolare.

**In considerazione di tutto ciò appare indispensabile che, sulla falsariga di quanto fatto per la Tangenziale Est Esterna di Milano, prima di procedere all'approvazione del progetto definitivo, vengano effettuati approfondimenti trasportistici che accertino con precisi dati numerici, in modo tecnicamente attendibile ed in contraddittorio con i tecnici degli enti pubblici locali e delle realtà associative, quali saranno i reali effetti che le opere in progetto produrranno sulla viabilità della zona compresa tra Brescia e Milano e sulla viabilità cittadina dei due capoluoghi alla data di presumibile entrata in funzione del nuovo sistema autostradale Brescia-Milano/Tangenziale Est Esterna (2014), quali saranno i reali effetti che tale sistema produrrà negli anni successivi, quali ricadute si verificheranno sulla salute degli abitanti della zona, 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, il deciso potenziamento del trasporto pubblico locale e la contemporanea riqualificazione della viabilità esistente.**

*L'autostrada Brescia-Milano e la Tangenziale Est Esterna di Milano* - Come si è già rilevato, le due nuove autostrade costituiscono un sistema intrinsecamente inscindibile: la Brescia-Milano sarebbe priva di qualsiasi funzionalità se non venisse realizzata la nuova Tangenziale, e la nuova Tangenziale sarebbe priva di qualunque ragione d'essere se non venisse realizzata la Brescia-Milano.

Risulta quindi del tutto irrazionale pretendere di approvare un progetto prima dell'approvazione dell'altro, tanto più che le previsioni dell'uno condizionano quelle dell'altro: l'approvazione del progetto definitivo della Brescia-Milano, infatti, condizionerebbe il contenuto del progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna, che attualmente è ancora allo studio e che per di più potrebbe anche non essere approvato a causa del suo insostenibile impatto ambientale e dei suoi costi.

**Risulta dunque indispensabile che si soprasseda dall'approvare il progetto definitivo delle opere di cui si tratta fino a quando non sarà stato redatto il progetto definitivo della Tangenziale Est Esterna di Milano, e che i due progetti**

**vengano approvati contestualmente, al pari di quanto fatto nel 2005 per i due progetti preliminari.**

*La “Variante di Liscate”* - La cosiddetta “variante di Liscate” concentra in pochi chilometri tutti gli aspetti negativi che hanno indotto lo scrivente Coordinamento ad esprimere la propria contrarietà ai progetti dell’autostrada Brescia-Milano e della Tangenziale Est Esterna.

In particolare, la prima questione relativa alla variante di Liscate riguarda la sua funzione: a che cosa serve? E’ utile?

La “variante di Liscate” è prevista per collegare la Rivoltana all’autostrada Brescia-Milano ed alla Tangenziale mediante la “barriera di Liscate”, ma l’andamento del tracciato proposto non può non sollevare forti perplessità.

Infatti, se è vero che la riqualificazione della Cassanese e della Rivoltana sono sempre state motivate dall’esigenza di garantire agli utenti della nuova autostrada un rapido accesso alla città di Milano, perché realizzare la variante a sud, con un tracciato così allungato e che si allontana dalla BreBeMi? Se la riqualificazione della Rivoltana ha lo scopo di accelerare i flussi di traffico, allora non si comprende perché si proponga una soluzione che aumenta percorrenze, tempi e costi degli utenti della nuova autostrada.

Se l’obiettivo fosse quello dichiarato, si sarebbe dovuto scegliere un percorso a nord della Rivoltana, e non si dica che detto percorso sarebbe impedito da un paio di capannoni che andrebbero abbattuti: si tratta di una giustificazione del tutto inaccettabile, visto che la soluzione proposta implica la demolizione di una cascina storica da sostituire (ennesimo sfregio del territorio!) con un casello; si tutelano i capannoni e non le cascine storiche!

In realtà, questa insensatezza progettuale sembra sottendere il malcelato intento di consumare il territorio di una delle zone meno frammentate del nord-est della Provincia di Milano, rompendone la compattezza e mettendo così a disposizione di future trasformazioni urbanistiche centinaia di ettari di fertile terreno agricolo.

Il progetto presentato, poi, non solo cancella i valori e le caratteristiche del territorio che attraversa, ma ignora anche gli indirizzi e le previsioni dei Piani Territoriali di Coordinamento della Provincia e del Parco Agricolo Sud Milano.

A quest’ultimo proposito, non va dimenticato che la “variante di Liscate” ricade all’interno dei confini del Parco Agricolo Sud Milano, ed è in deciso contrasto con la normativa del parco in merito alla tutela e alla valorizzazione del suo territorio, della sua rete irrigua e del suo patrimonio architettonico.

In particolare, i territori attraversati sono classificati come “Territori di cintura metropolitana”, in merito ai quali il primo comma dell’articolo 25 delle relative norme stabilisce che “le aree appartenenti ai territori agricoli di cintura metropolitana, per la loro collocazione, compattezza e continuità e per l’alto livello di produttività, sono destinate all’esercizio e alla conservazione delle funzioni agricolo-produttive, assunte quale settore strategico primario per la caratterizzazione e la qualificazione del parco” (l’alta produttività di queste aree è confermata dal Piano di Settore Agricolo, che le classifica come “zona agricola con forte attitudine produttiva”: articolo 5). Il secondo comma dello stesso articolo 25 dispone poi che “devono essere conservate nella loro

integrità e compattezza le aree agricole, favorendone l'accorpamento e il consolidamento ed evitando quindi che interventi per nuove infrastrutture ... comportino la frammentazione e la marginalizzazione di porzioni di territorio di rilevante interesse ai fini dell'esercizio delle attività agricole o della fruizione sociale del parco": esattamente l'opposto di quello che fa la "variante di Liscate" la quale non solo non è coerente con le previsioni generali del parco, non solo non tenta neanche di minimizzare e mitigare le proprie ricadute negative, ma con un tracciato simile individua addirittura la soluzione peggiore, che produce la più pesante ricaduta sugli elementi di valore puntuale di questa zona.

Il tracciato prescelto è quello che produce infatti i maggiori danni, cancellando fontanili, marcite e cascine. Sembra quasi disegnato apposta per infierire il più possibile su questa parte di territorio, che fino ad oggi è rimasta quasi indenne dalle devastazioni prodotte dallo scriteriato sviluppo dei centri di logistica della zona.

Secondo le previsioni progettuali, partendo dalla Rivoltana il tracciato passerà in prossimità di ben quattro fontanili (quando addirittura non vi passerà sopra); all'altezza di cascina Guzzafame cancellerà una marcita; passata la Cerca transiterà a poche decine di metri dal cinquecentesco Oratorio di San Biagio a Lavagna di Comazzo (un gioiello dell'architettura Bramantesca) e dall'adiacente cascina fortificata; e "dulcis in fundo", provocherà la demolizione della cascina Castellazzo, e la sua sostituzione con un casello.

La cascina Castellazzo è inserita dalla normativa del parco tra gli "insediamenti rurali isolati di interesse paesistico" che "per posizione, caratteristiche morfologiche e tipologiche, presenza di elementi architettonici di rilievo o per valori paesistici sono ritenuti meritevoli di tutela" (articolo 39 delle norme del piano del Parco); essa risulta ancora attiva e versa in uno stato di conservazione che il piano di settore agricolo del Parco definisce "buono" (Relazione generale, pag. 50).

Ma di questo il progetto non si preoccupa minimamente, così come non si preoccupa di violare le norme del piano del Parco relative ai fontanili (articolo 41: "i fontanili attivi esistenti e gli ambiti vegetazionali e idrogeologici connessi agli stessi e alle relative aste costituiscono zone umide il cui ecosistema complesso è contemporaneamente di alto valore naturalistico e ambientale, funzionale agli usi agricoli e tipico del paesaggio della pianura irrigua. Essi costituiscono perciò aree da sottoporre a forme di gestione finalizzate sia alla tutela del bene, sia allo studio, sia alla fruizione ... L'ambito dei fontanili e le relative aree di rispetto, per i quali è vietata ogni opera di trasformazione, sono definiti transitoriamente da una fascia non inferiore a m. 50 misurati sull'orlo della testa"), e quelle relative alle marcite (articolo 44: "tutte le marcite e i prati marcitori del parco sono tutelati in funzione del loro valore di testimonianza della storia, del paesaggio agrario ed anche per la loro importanza sotto il profilo naturalistico").

Ma non è finita qui. Con il tracciato proposto si comprometterà la compattezza territoriale di quest'area con pesanti ricadute sul sistema irriguo, lacerando profondamente un consolidato sistema di canali e rogge, con conseguenze facilmente prevedibili sull'attività agricola e sull'economia delle numerose aziende agricole coinvolte dal progetto, ed in più si pregiudicherà l'attività della cascina Belvedere e

della cascina Besozza, anch'esse definite in buono stato dal piano di settore agricolo del Parco.

Scriveva nel 1969 il filosofo Emanuele Severino: "l'Occidente è una nave che affonda, dove ignorano la falla e lavorano assiduamente per rendere più comoda la navigazione e dove non si vuol discutere che di problemi immediati ... Ma la vera salute non sopraggiunge forse perché si è capaci di scoprire la vera malattia?".

Queste parole sono quanto mai attuali, e possono essere riferite anche alle opere in esame: in un contesto ambientale che si sta deteriorando in modo rapido ed evidente, si sta attuando solo una politica miope che in poco tempo riproporrà ancor più ingigantiti gli stessi problemi che pretenderebbe di risolvere.

Come è noto, la situazione della Pianura Padana dal punto di vista ambientale è da tempo divenuta tragica: inquinamento dell'aria e traffico sono solo alcuni degli aspetti di questa situazione, e costituiscono problemi che BreBeMi, TEM, bretelle e bretelline non risolveranno, ma anzi aggraveranno.

**Ferme restando le precedenti richieste, per tutte queste ragioni si impone dunque che le previsioni relative alla "variate di Liscate" non vengano approvate.**

*La viabilità di connessione nel territorio della Provincia di Milano* - Fermo restando tutto quanto fin qui rilevato, va comunque sottolineato che le specifiche previsioni del progetto definitivo relative alla viabilità di connessione compresa nel territorio della Provincia di Milano sono del tutto inaccettabili, a dimostrazione del fatto che l'enorme incremento del traffico indotto dalle nuove autostrade risulta insostenibile per i delicati equilibri che caratterizzano questa zona dell'est milanese, e che la pur indispensabile riqualificazione della viabilità esistente deve necessariamente accompagnarsi all'attuazione di efficaci politiche preordinate a ridurre drasticamente i flussi di traffico, e non ad aumentarli.

a) Risultano del tutto inaccettabili, anzitutto, la previsione di realizzare una nuova strada attraverso la Tenuta Invernizzi di Trenzanesio, e quella di ampliare la strada Rivoltana in corrispondenza della stessa.

**Il pregio paesaggistico e monumentale di tale complesso esige che la previsione relativa alla nuova strada venga soppressa, e che ogni eventuale modifica della strada Rivoltana nel tratto in esame venga realizzata in galleria, al di sotto della quota naturale di campagna.**

b) Discorso analogo vale per le previsioni di ampliamento del tratto della strada Cassanese antistante la stessa Tenuta Invernizzi, con l'aggravante che di fronte a quest'ultima, in territorio del Comune di Cernusco sul Naviglio, si trovano svariati insediamenti produttivi e residenziali (ivi compresa la cinquecentesca Cascina Bianca) che subirebbero un gravissimo pregiudizio dall'allargamento della strada provinciale e dalla realizzazione dello svincolo di Cascina Malpaga

**Anche in questo caso, dunque, è indispensabile che ogni eventuale modifica della strada Cassanese nel tratto in esame venga realizzata in galleria, al di sotto della quota naturale di campagna.**

c) Risulta altresì inaccettabile che venga previsto l'interramento del tratto della strada Cassanese che attraversa il territorio di Pioltello, ma non del tratto che attraversa il territorio (forse ancor più densamente urbanizzato) di Segrate.

**Qualunque eventuale modifica della strada Cassanese dovrà quindi prevedere l'interramento anche del tratto che attraversa il territorio di Segrate.**

**d)** Risultano infine inaccettabili le previsioni relative sia alla strada Rivoltana che alla strada Cassanese, che pregiudicano una vasta quantità di fertile terreno coltivabile, compromettono la funzionalità di importanti aziende agricole, e di fatto limitano le possibilità di accedere a molte delle proprietà e delle attività economiche insediate lungo il tracciato stradale.

**Qualsiasi eventuale modifica delle due strade deve quindi essere studiata in modo da evitare tali pregiudizi e tali compromissioni, e da garantire la permanenza delle attuali possibilità di accesso.**

Coordinamento Interprovinciale  
Per la Mobilità Sostenibile