

- SPETTABILE MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

DIPARTIMENTO PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE - DIREZIONE PER LA

VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

VIA CRISTOFORO COLOMBO 44 - 00147 ROMA

- SPETTABILE MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

COMMISSIONE SPECIALE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

VIA CRISTOFORO COLOMBO 112 - 00147 ROMA

- SPETTABILE MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

DIREZIONE GENERALE PER I BENI ARCHITETTONICI ED IL PAESAGGIO -

SEZIONE IV - PAESAGGIO

VIA DI S. MICHELE 22 - 00153 ROMA

- SPETTABILE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

VIA NOMENTANA N. 2 - 00161 ROMA

- SPETTABILE PROVINCIA DI MILANO

- SPETTABILE PROVINCIA DI LODI

- SPETTABILE ASSOCIAZIONE DEI COMUNI

MUNICIPIO DI MELZO

OGGETTO: RICHIESTA DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

RELATIVA ALLA TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO -

AGGIORNAMENTO 2004

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,

- vista la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale indicata in oggetto;

- richiamato il contenuto delle osservazioni presentate dallo scrivente COORDINAMENTO, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 18 del decreto legislativo 20 agosto 2002 n. 190, in data 15 luglio 2003 e in data 12 gennaio 2005;
  - vista la delibera n. 20903 del 16 febbraio 2005, mediante la quale la Giunta regionale ha confermato il parere favorevole all'approvazione del progetto preliminare della Tangenziale est esterna, condizionato al recepimento delle prescrizioni e delle indicazioni contenute negli allegati "A" e "B" alla delibera stessa;
  - visto che il contenuto di tale delibera non risulta per nulla coerente con l'istruttoria che ha condotto alla sua approvazione;
- ai sensi e per gli effetti dell'articolo 10, lettera "b", della legge 7 agosto 1990 n. 241 inoltra la presente

#### **MEMORIA**

La delibera regionale n. 20903/2005 è stata assunta nel quadro del procedimento regolato dalla legge n. 443/2001, la quale attribuisce al progetto preliminare un'importanza ben maggiore di quella riservatagli dalla legge n. 109/1994, in quanto limita drasticamente la possibilità di modificarne i contenuti in sede di progettazione definitiva (ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 20 agosto 2002 n. 190, è vietato per esempio modificare in modo sostanziale la localizzazione del tracciato e le caratteristiche essenziali dell'opera).

Il ruolo decisivo che la legge riserva al progetto preliminare rende quindi indispensabile che detto progetto ed il relativo studio di impatto ambientale siano accuratamente definiti in tutti i loro aspetti: solo a questa condizione, essi possono essere legittimamente approvati.

**Nel caso in esame, invece, la Regione ha espresso il proprio parere**

**favorevole all'approvazione del progetto, nonostante che quest'ultimo sia assolutamente carente, e nonostante che l'istruttoria abbia evidenziato come lo studio di impatto ambientale sia stato redatto in maniera totalmente approssimativa ed inadeguata.**

1) Compito essenziale dei progetti preliminari è quello di individuare i fabbisogni da soddisfare sulla base di indagini scientificamente attendibili ed analiticamente descritte in sede di relazione, mettere a confronto le possibili soluzioni alternative capaci di soddisfare detti fabbisogni, e scegliere quindi la soluzione preferibile motivando in maniera chiara ed esauriente le ragioni della scelta operata.

**Il progetto preliminare in esame è stato redatto in modo tale da non assolvere tale compito.**

In esso anzitutto manca completamente la prima fase, in quanto i fabbisogni che la Tangenziale Est Esterna dovrebbe soddisfare non sono stati individuati con il supporto di indagini scientificamente attendibili, ma sono stati apoditticamente dichiarati, con l'unico supporto costituito dal rinvio a pregresse, altrettanto apodittiche dichiarazioni, prive però esse stesse di supporto scientifico.

**Da qui una conseguenza dirompente: i fabbisogni sono stati indicati in maniera fumosa ed approssimativa, ed è stata proposta come soluzione la realizzazione di una struttura autostradale che è del tutto inadeguata a risolvere sia i fabbisogni fumosamente indicati dal proponente, sia (e soprattutto) i veri problemi viabilistici dell'est milanese.**

La Regione ha cercato in realtà di colmare questa lacuna, ma paradossalmente il rimedio ha rivelato proprio ciò che il proponente ha sempre cercato di nascondere, e cioè la sostanziale inutilità dell'opera.

In proposito si legge a pagina 3 dell'allegato "A" alla delibera della Giunta

regionale n. 20903/2005: “l’infrastruttura ... ha la finalità di contribuire a risolvere le problematiche viabilistiche nel quadrante delle province di Milano e Lodi compreso tra il capoluogo lombardo e l’Adda. La Tangenziale Est-Esterna **risponde infatti alla necessità di separare il traffico di attraversamento da quello locale**, completando ed integrando la medesima funzione svolta dalla oggi troppo congestionata Tangenziale Est e **determinando l’alleggerimento della viabilità non autostradale da tutti quei flussi che non le competono**”.

Anche in questo caso si tratta di affermazioni sformite di qualunque supporto istruttorio, che proprio a causa dell’assoluta mancanza di attendibili verifiche si traducono in un radicale sovvertimento della realtà.

Se infatti la funzione della Tangenziale è quella di raccogliere il traffico di lunga percorrenza che oggi attraversa la viabilità locale per alleggerire quest’ultima, essa potrebbe ritenersi in una certa misura giustificata solo nel caso in cui oggi tale traffico di lunga percorrenza fosse preponderante rispetto al traffico di breve-media percorrenza: solo in questo caso, infatti, la nuova autostrada raccoglierebbe un’utenza sufficiente a giustificarne i costi economici e sociali e l’impatto ambientale, e solo in questo caso la viabilità locale, liberata dalla maggior parte della sua attuale utenza, verrebbe alleggerita in modo significativo.

Nel progetto preliminare non è però rintracciabile alcuna indagine intesa a verificare se, oggi come oggi, il traffico di lunga percorrenza sia il vero responsabile del congestionamento della viabilità locale.

E di tale indagine non vi è traccia, perché se fosse stata effettuata avrebbe rivelato una situazione esattamente opposta a quella che sola potrebbe eventualmente giustificare la costruzione della nuova autostrada: **la realtà, dimostrata dai molteplici studi di traffico eseguiti sia dagli Enti locali**

**che dalla stessa Regione, è che l'effettiva domanda di mobilità nell'Est milanese è per la massima parte costituita da spostamenti di breve-media percorrenza, che quindi richiedono soluzioni ben differenti rispetto alla costruzione di un'autostrada.**

Anzi, se venisse realizzata quest'ultima non solo non scaricherebbe la viabilità locale dei flussi che realmente la congestionano, ma addirittura aggraverebbe tali flussi, in quanto la costringerebbe a sopportare anche il carico di flusso-deflusso della nuova infrastruttura.

La stessa Regione, consapevole di ciò, ha prescritto che unitamente alla Tangenziale vengano realizzati interventi di riqualificazione delle opere connesse al tracciato autostradale, ma questo significa ancora una volta sovvertire i termini del problema: **proprio a causa delle caratteristiche del traffico che la percorre e la congestionano, la riqualificazione della rete locale deve essere il fulcro del processo di razionalizzazione del sistema viabilistico dell'Est milanese, e non un semplice "accessorio" a supporto della nuova autostrada.**

Il progetto preliminare ha ommesso comunque di mettere a confronto le possibili soluzioni alternative, capaci di soddisfare i fabbisogni in esso apoditticamente e fumosamente dichiarati.

La principale di tali soluzioni alternative è costituita dallo studio commissionato dall'Associazione dei Comuni per la mobilità sostenibile, il quale ha dimostrato che la Tangenziale Est Esterna non è in grado di risolvere gli effettivi problemi viabilistici dell'est milanese, problemi cui è invece possibile porre rimedio solo grazie ad un insieme coordinato di iniziative infinitamente meno costose dal punto di vista economico, ed infinitamente meno devastanti (anzi, decisamente migliorative) dal punto di vista ambientale.

La Regione è perfettamente a conoscenza del contenuto di tale studio, giacché tanto le osservazioni presentate dallo scrivente COORDINAMENTO e da altre realtà associative locali, quanto quelle prodotte da quasi tutti i Comuni della zona fanno ad esso un esplicito rinvio.

Non potendo fare finta di niente, nella delibera n. 20903/2005 la Giunta regionale ha espressamente richiamato tale studio, ma ha ritenuto di poterlo liquidare con poche, semplicistiche parole: "... ad ampia maggioranza i pareri formulati dagli enti locali, pur riconoscendo la situazione di elevata criticità viabilistica che caratterizza l'area interessata dal progetto, hanno carattere contrario alla proposta di realizzare un nuovo sistema tangenziale e, comunque, alla tipologia autostradale, **promuovendo invece il perseguimento di soluzioni differenti non sviluppate sotto il profilo della funzionalità né della fattibilità tecnica ed economica e non assumibili quale alternativa al progetto in esame**".

Questa asserzione è decisamente paradossale, in quanto contraddice radicalmente la funzione stessa del progetto preliminare.

Essa infatti dà atto che esiste almeno una possibilità alternativa alla Tangenziale Est Esterna per risolvere i problemi viabilistici della zona, accerta che il progetto preliminare non la prende nemmeno in considerazione né tanto meno la verifica "sotto il profilo della funzionalità tecnica ed economica", e nonostante ciò esprime parere favorevole all'approvazione di detto progetto anziché imporne un aggiornamento al fine di acquisire sufficienti elementi di valutazione.

**La realtà è che il progetto preliminare è venuto meno anche all'essenziale funzione di mettere a confronto le possibili soluzioni alternative, ed ovviamente anche a quella di spiegare per quale ragione sia stata data preferenza ad una soluzione costosa e devastante come**

**quella basata sulla realizzazione della Tangenziale Est Esterna, piuttosto che a quella proposta dall'Associazione dei Comuni.**

2) Come detto, nel corso dell'istruttoria condotta dagli uffici regionali è stato evidenziato come lo studio di impatto ambientale sia stato redatto in maniera assolutamente approssimativa e lacunosa.

Nell'allegato "B" alla delibera n. 20903/2005, infatti, è stato puntualmente evidenziato che:

- "nello s.i.a. vengono adeguatamente individuate le emergenze naturalistiche, **senza tuttavia procedere ad una valutazione dei potenziali impatti attesi.** Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si deve rilevare che la documentazione depositata, stante anche il livello di progettazione preliminare, **appare carente di alcune indagini ambientali che potrebbero più chiaramente sancire l'assenza di impatti sui SIC in esame**" (pag. 16);
- "a seguito dell'esame degli elaborati tecnico-grafici presentati, è stato riscontrato che **lo s.i.a. non ha esaurientemente analizzato alcune problematiche, di carattere idraulico, idrogeologico e geotecnico, rilevanti per la definizione dell'impatto indotto dall'opera sul sistema ambientale e delle sue possibili interazioni con l'ambiente suolo e sottosuolo**" (pag. 18);
- "... il Nuovo Piano delle Cave della Provincia di Milano, cui fa riferimento il Proponente per l'individuazione dei giacimenti sfruttabili, è attualmente in fase di approvazione; **pertanto, le fonti di approvvigionamento ed i quantitativi considerati potrebbero essere soggetti a modifica, e sono quindi da considerarsi tuttora sostanzialmente incerti**", e comunque "... la quantificazione dei materiali movimentati è stata effettuata **solo in riferimento all'ipotesi**

- di tracciato con attacco sul Sistema Viabilistico Pedemontano”,** e cioè proprio sull’ipotesi di tracciato scartata dalla Regione (pag. 20);
- “un elemento di carattere urbanistico che lo s.i.a. non considera, **ma che è estremamente significativo per le potenziali implicazioni**, è legato all’applicazione del dm 9.5.01, attuativo dell’art. 14 del d.lgs. 334/99, che stabilisce i requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio d’incidente rilevante. **La documentazione depositata manca infatti di un’analisi approfondita delle interferenze dirette ed indirette tra l’infrastruttura e le aziende a rischio ex art. 8 d.lgs. 334/99 ...** Si evidenzia che le lacune relative al quadro di riferimento programmatico si riflettono sul quadro di riferimento progettuale, in particolare sui possibili condizionamenti e vincoli sulle scelte di progetto. **Infatti, la presenza delle aziende R.I.R. potrebbe modificare significativamente il tracciato**, pur non costituendo in sé un vincolo assoluto” (pag. 20 e 21);
  - lo studio di impatto ambientale **non è stato corredato del “giudizio di impatto paesistico” redatto secondo il metodo imposto dalle “Linee guida per l’esame paesistico dei progetti”**, approvate con la delibera della Giunta regionale n. 11045 dell’8 novembre 2002 (pag. 21);
  - **“risulta ... evidente la necessità di ulteriori approfondimenti rispetto ai potenziali impatti dell’infrastruttura sul sistema agricolo ed irriguo**, che tengano conto delle interdipendenze e delle sinergie tra reti ecologiche, reti idrauliche e proprietà/gestioni fondiarie, ed in particolare per quanto riguarda le aree di servizio il Proponente dovrà **“ricercare localizzazioni e soluzioni progettuali che risparmino le superfici agricole utili (SAU)**, prediligendo localizzazioni in aree

- definitivamente compromesse o fortemente penalizzate dal punto di vista produttivo” (pag. 23 e 24);
- **“le valutazioni circa gli attraversamenti dei corpi idrici minori sono generiche e le misure proposte non sembrano ancora ad un livello di definizione tale da potersi considerare appropriate.** In particolare, si ritiene significativo l’impatto sulla qualità delle acque dei corpi idrici superficiali minori dovuto ad eventuali azioni di dilavamento e recapito diretto delle acque meteoriche che scorrono in prossimità del corpo stradale” (pag. 25);
  - **“i sistemi di trattamento delle acque decadenti dalle aree di cantiere sono descritti in modo generico e non sono differenziati in base alle diverse tipologie di cantiere”** (pag. 26);
  - **“per le considerazioni di merito relative alle componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, si sottolinea che ... lo s.i.a. non analizza né valuta adeguatamente il sistema degli svincoli e delle opere connesse”** (pag. 27);
  - **“lo s.i.a. individua i potenziali impatti sulle componenti naturalistiche ma non affronta in maniera adeguata il progetto di mitigazione e non valuta gli impatti residui, soprattutto in termini di riequilibrio ambientale e di miglioramento delle connessioni dei corridoi ecologici”** (pag. 27);
  - **“riguardo gli aspetti faunistici, si lamenta la mancanza di una mappatura di tane e di nidi, oltre che dell’individuazione dei potenziali corridoi ecologici utilizzati dalla fauna in migrazione, sia per fini riproduttivi che trofici”** (pag. 28);
  - **“non si ritiene che gli interventi di mitigazione proposti, in relazione al sistema altamente sensibile dal punto di vista ecosistemico e**

- vegetazionale che il progetto attraversa, pur considerando il livello di progettazione preliminare, **siano sufficienti a mitigare gli effetti indotti dall’infrastruttura**” (pag. 29);
- il modello SOUNDPLAN, utilizzato per stimare i valori acustici sui recettori, “... fornisce i livelli stimati unicamente a 4 m. di altezza, **valore che potrebbe non essere rappresentativo della posizione in altezza di tutti i recettori**; in particolare soprattutto per edifici a più piani vicini all’infrastruttura, il livello di rumore stimato a 4 m. potrebbe differire significativamente da quello calcolato ad altezze corrispondenti alla effettiva posizione del recettore ...” (pag. 30);
  - “la documentazione d’impatto acustico esaminata non riporta una adeguata caratterizzazione acustica ante operam, rimandandola alla successiva fase del progetto definitivo; **questo rende impossibile valutare il peggioramento dei livelli di rumore a cui i recettori sono esposti ...**” (pag. 31);
  - a tal fine, lo studio di impatto acustico utilizza un “indice di qualità del rumore, IRQ”, che “**non appare tuttavia adeguato, come indice d’impatto**” giacché “non ha significato utilizzare come termine per il raffronto una situazione di infrastruttura non mitigata in quanto questa, non essendo conforme a legge, non può corrispondere alla situazione che effettivamente si realizzerà post operam” (pag. 31);
  - lo studio di impatto ambientale presenta numerose carenze in ordine al rispetto della normativa vigente in materia in quanto (pag. 31):
    - . è stata riscontrata “assenza, in corrispondenza delle interferenze con altre grandi infrastrutture viarie esistenti ed in progetto, **di una valutazione coordinata a livello regionale**”;
    - . “**non sono stati inseriti nella valutazione i futuri recettori relativi**

- alle nuove aree residenziali già approvate”;**
- . **“non sono state allegare le classificazioni acustiche dei Comuni che hanno provveduto a redigerle e, conseguentemente, non sono state considerate le aree residenziali entro i 500 m dall’asse classificate in II classe”;**
  - . **“sono escluse dalla valutazione diverse aree residenziali che si trovano a ridosso della fascia di pertinenza e per le quali andrebbe comunque eseguita la valutazione dei limiti previsti dalla classificazione acustica o dal dpcm 14/11/97 ... Analoga valutazione deve essere condotta per le zone residenziali che ricadono solo parzialmente in fascia di pertinenza”;**
  - . **“gli svincoli non sono stati valutati, così come le infrastrutture accessorie e le modifiche alle strutture stradali esistenti collegate al progetto in esame ... Tale omissione ha portato a non considerare del tutto alcuni Comuni interessati solo da queste opere”;**
  - . **“... nelle schede di mappatura ... non viene indicato l’abbattimento ottenibile per i recettori per i quali si è rilevato il superamento del limite”;**
  - . **“per diversi recettori ... non è indicato né il progetto di riallocazione ... né la previsione di barriera, pur essendo evidenziato un superamento del limite”;**
  - . **“si ritiene non corretto, per i recettori non residenziali, fare riferimento al solo periodo diurno per il confronto con il valore limite”;**
  - **“si ritiene che, per consentire una adeguata valutazione dell’impatto acustico, sia necessaria una appropriata caratterizzazione acustica ante operam che consenta di stimare i livelli di rumore in**

- corrispondenza dei recettori in assenza dell'opera in progetto"** (pag. 33);
- relativamente alle vibrazioni, **"dalla descrizione fornita per i recettori rilevati entro distanze di 35 m dall'infrastruttura, non si può escludere che vi sia la presenza significativa di persone ... Vanno inoltre estese le verifiche ai recettori non considerati ..."** (pag. 33);
  - **"lo s.i.a. ha ricostruito la situazione attuale della qualità dell'aria, attraverso i dati della rete regionale di rilevamento ARPA 2001-02 (posta in aree urbane o industriali e non rappresentativa degli ambiti attraversati extraurbani o rurali), e ai dati delle stazioni meteorologiche di Milano Linate, Milano Juvara, Codogno e Tavazzano. La mancata contestualizzazione del progetto nello stato attuale non permette di valutarne l'impatto effettivo e la coerenza con i piani di azione ed i piani integrati regionali, finalizzati al rientro nei parametri di legge dei Comuni compresi nelle aree critiche e nelle zone di risanamento; inoltre risulta impossibile valutare l'entità del peggioramento nei Comuni compresi nelle zone di mantenimento della qualità dell'aria"** (pag. 34);
  - il metodo di valutazione utilizzato dallo studio di impatto ambientale **"desta perplessità poiché risulta indipendente dalle caratteristiche meteorologiche dell'ambito e, non valutando la concentrazione, non consente la verifica del rispetto dei limiti normativi"** (pag. 34);
  - **"la valutazione effettuata non tiene conto della situazione di criticità ante-operam, non consentendo pertanto valutazioni circa l'effettivo impatto delle concentrazioni imputabili all'infrastruttura; inoltre non effettua analisi relativamente ai limiti di protezione della vegetazione ..."** (pag. 35);

- **“manca ... una previsione dei livelli di concentrazione dei principali inquinanti, che tenga conto dei diversi contributi in atto e futuri”**  
(pag. 35).

**Alla luce di tutte le carenze puntualmente individuate dall'istruttoria regionale, risulta evidente che lo studio di impatto ambientale redatto dal proponente non consente di valutare l'effettiva incidenza della Tangenziale Est Esterna sulla qualità dell'ambiente attraversato, e quindi non vi è altra soluzione che respingere la richiesta di approvazione del progetto.**

3) La Giunta regionale ha ritenuto di poter tranquillamente superare le innumerevoli carenze segnalate dai propri uffici, rinviando al progetto definitivo l'adeguamento dello studio di impatto ambientale.

Questo metodo, però, rivela come la Regione abbia radicalmente sovvertito il metodo di valutazione cui avrebbe dovuto improntare il proprio operato.

Come già evidenziato, la valutazione di impatto ambientale ha lo scopo di verificare se una certa opera sia coerente con il contesto in cui viene a ricadere, e per questo deve prendere le mosse da una seria ed articolata analisi dell'esistente e sulla base di essa individuare la risposta progettuale più adatta, ricordando ovviamente che la progettualità deve essere sempre riferita al “sistema” complessivo e non alla singola realizzazione.

Con ogni evidenza, invece, la Regione ha preso le mosse dalla convinzione per cui la Tangenziale Est Esterna deve essere realizzata comunque, ad ogni costo ed il più presto possibile dopo di che, avendo riscontrato l'inadeguatezza dello studio di impatto ambientale e per molti versi l'incompatibilità ambientale del progetto preliminare, ha prescritto di studiare con il progetto definitivo come sia possibile rendere l'autostrada compatibile con l'esistente.

L'idea che la nuova autostrada non possa essere compatibile con l'ambiente e che quindi non possa essere realizzata non ha neppure sfiorato la Giunta regionale, che però in questo modo ha completamente snaturato la funzione della verifica di impatto ambientale, che la legge n. 443/2001 impone non a caso di espletare già nei confronti del progetto preliminare.

Tutto ciò acquista un significato ancor più dirompente in ragione del fatto che la Giunta regionale ha prescritto addirittura che, in sede di progetto definitivo, vengano studiate alcune modifiche del tracciato dell'autostrada: lo studio di impatto ambientale redatto sulla base del progetto preliminare non tiene ovviamente alcun conto di dette modifiche di tracciato, per cui anche da questo punto di vista la funzione della valutazione di impatto ambientale sul progetto preliminare risulta del tutto snaturata.

Alla luce di tutto quanto precede, e tenuto il debito conto delle risultanze dell'istruttoria effettuata dagli uffici regionali in merito allo studio di impatto ambientale presentato dal proponente, il COORDINAMENTO INTERPROVINCIALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

**INSISTE**

affinché la richiesta di dichiarazione di compatibilità ambientale della Tangenziale Est Esterna venga respinta.

2 maggio 2005