



Avv. Veronica Dini
p.za Cinque Giornate n° 3, 20129 Milano
tel. 02.49791599; fax 02.93661247
vd@veronicadini.com

Milano, 17 giugno 2009

Spettabile

Autostrada Pedemontana Lombarda

Piazza della Repubblica, 32 - 20124 Milano

e p.c.

Spettabili

**COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE
ECONOMICA - CIPE**

Via della Mercede 9 00187 Roma

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE

Piazzale Porta Pia, 1 - 00161 Roma

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL
MARE**

Via Cristoforo Colombo, n. 44 - 00147, ROMA

REGIONE LOMBARDIA - Spett.le Giunta Regionale

Via Fabio Filzi, 22 - 20124, MILANO

c.a. Presidente dott. Roberto Formigoni

Assessore Qualità Ambiente dott. Ponsoni

Assessore Infrastrutture e Mobilità dott. Cattaneo

REGIONE LOMBARDIA - Direzione Generale della Qualità dell'Ambiente

Via Taramelli, 12 - 20124, MILANO

REGIONE LOMBARDIA - Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità

Via Taramelli, 20 - 20124, MILANO

REGIONE LOMBARDIA - Direzione Generale Territorio e Urbanistica

Via Sasseti, 32/2 - 20124, MILANO

PROVINCIA DI MILANO - Giunta Provinciale

Via Vivaio, 1 MILANO

PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA - Giunta Provinciale

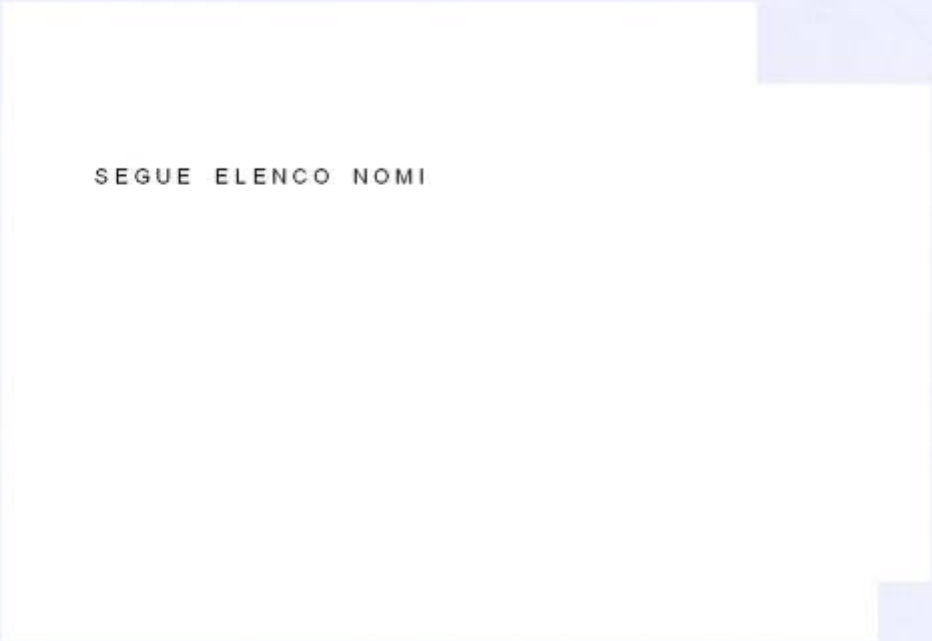
Sua Sede, Monza

COMUNE DI CESANO MADERNO - Giunta Comunale e Consiglieri Comunali

Piazza Arese, Cesano Maderno

OGGETTO: PROGETTO AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

Scrivo in nome e per conto di:



SEGUE ELENCO NOMI

interpretata dalla Corte di Giustizia UE come qualsiasi informazione relativa allo stato dei vari settori dell'ambiente, ivi incluse le attività o le misure che possono pregiudicarlo e "misure amministrative e programmi di gestione dell'ambiente"². La giurisprudenza italiana ha da tempo recepito tali principi: si richiama, a mero titolo esemplificativo, una pronuncia del T.A.R. Lombardia secondo cui la specifica disciplina di settore rappresenta "una precisa scelta di campo: sul presupposto che una migliore protezione dell'ambiente si realizza attraverso una corretta e libera informazione del cittadino (e ciò, evidentemente, perché il controllo e la tutela dei beni ambientali si realizza non tanto e non solo con mezzi repressivi e sanzionatori, quanto con la partecipazione di tutti e con la trasparenza), essa esclude ogni possibile selezione dei soggetti legittimati ed opera un esteso riconoscimento del diritto di accesso, indipendentemente dall'esistenza e dalla verifica di un qualsivoglia interesse qualificato"³.

2. Fra le fonti normative poste a fondamento del diritto degli scriventi a partecipare al presente procedimento vi è anche, naturalmente, la convenzione di Aarhus del 25.6.1998 (recepita dall'Italia con L. 108/2001), che impegna gli Stati sottoscrittori a "contribuire alla protezione del *diritto di ogni persona della presente e delle future generazioni di abitare in un ambiente adeguato alla sua salute e al suo benessere, garantendo i diritti di accesso all'informazione, di partecipazione ai processi decisionali e di accesso alla giustizia nella materia ambientale*". In base alla convenzione in parola, tali diritti devono essere riconosciuti a tutti, a prescindere dalla loro cittadinanza, domicilio o nazionalità: "la protezione dell'ambiente non consente alcuna indagine e valutazione della posizione e dell'interesse del soggetto accedente"⁴.

Sul punto, la giurisprudenza ha confermato che "l'accesso agli atti concernenti opere incidenti sull'assetto del territorio deve essere assicurato *nella fase in cui sono adottati i progetti (preliminari)*, anche alla luce della salvaguardia del sintetico contraddittorio fra i soggetti che hanno presentato osservazioni ed il committente o proponente dell'opera garantito ex L. 108/2001 che ratifica la convenzione di Aarhus, nonché ex artt. 4 comma 1 lett. b n. 3 e 29, D.lgs. 152/2006"⁵.

Sotto il profilo della partecipazione, la convenzione non solo prevede che essa debba essere riconosciuta e resa effettiva in attività specifiche, ma estende la necessità di

² Corte di Giustizia UE, 17 giugno 1998, causa C- 321/96

³ T.A.R. Lombardia, Brescia, 30 aprile 1999, n° 397

⁴ T.A.R. Lombardia, Brescia, 30 aprile 1999, n° 397

⁵ T.A.R. Liguria Genova, sez. 1, 18 ottobre 2006, n. 1236

prevedere idonei meccanismi partecipativi anche alle procedure di piani, programmi, regolamenti che abbiano significativi effetti sull'ambiente (artt. 6, 7 e 8) - senza alcuna differenziazione in ordine al loro eventuale carattere *strategico*.

Più in generale, i diritti di partecipazione risulta sostenuto da altri due principi fondamentali: il loro esercizio non può essere effettivo se non è garantito l'accesso alle informazioni e se non si attribuisce la possibilità di ricorrere in via giudiziale in caso di ingiustificato diniego del diritto di partecipazione.

3. Più di recente, è intervenuta la direttiva n° 2003/4/CE (che recepisce la convenzione di Aarhus ed è stata, a sua volta, recepita dal D.lgs. 195/2005), che garantisce ulteriormente il diritto d'accesso all'informazione ambientale detenuta dalle autorità pubbliche e stabilisce i termini, le condizioni fondamentali e le modalità per il suo esercizio. In questo contesto, in particolare, l'informazione ambientale riguarda qualsiasi informazione circa lo stato dell'ambiente (aria, suolo, territorio, siti naturali ecc.), nonché i fattori (sostanze, energia, rumore, radiazioni, emissioni ecc.) che possono incidere sull'ambiente stesso. Quanto al novero dei soggetti legittimati, tale recente disciplina chiarisce che le informazioni ambientali spettano a chiunque le richieda senza necessità, in deroga alla disciplina generale, di dimostrare un suo particolare e qualificato interesse. L'informazione, infatti, costituisce un principio generale.

Da quanto sopra discende che *"ogni indebita limitazione della legittimazione a pretendere l'accesso alle informazioni ambientali risulta pertanto preclusa sia dal tenore letterale della disposizione, sia dalla sua finalità"*⁶.

La condotta omissiva perpetrata dalle Amministrazioni competenti nel caso specifico, dunque, viola uno specifico obbligo imposto da normative di carattere internazionale e comunitario. Anzi, due. La direttiva 2003/4/CE, infatti, prevede anche un ulteriore onere a carico dell'Autorità pubblica: quello di informare attivamente il pubblico sull'esistenza del diritto di accesso ambientale.

Né può avere rilievo, in senso contrario, un'eventuale diversa disciplina regionale: come ha ricordato la Corte costituzionale, infatti, *"spetta allo Stato - e non alle Regioni - dare attuazione alla direttiva comunitaria 2003/4/CE in materia di informazione ambientale, proprio*

⁶ T.A.R. Campania, Napoli, Sez.V - 25 febbraio 2009, n. 1062

*perché sullo stato incombe il dovere di fissare i livelli essenziali di tutela, validi per l'intero territorio nazionale, anche in questo settore*⁷.

4. Il diritto dei cittadini - e dunque degli scriventi - di accedere alle informazioni ambientali e di partecipare ai procedimenti aventi a oggetto interventi che possono pregiudicare l'ambiente costituisce dunque, oggi, un vero e proprio **diritto soggettivo pubblico**.

5. Le argomentazioni che precedono valgono, a maggior ragione, nel caso di specie, posto che l'opera in oggetto è soggetta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Come noto, infatti, tale procedura (a partire dalla L. 349/1986) prevede tre meccanismi informativi essenziali: la pubblicità dell'avvenuta comunicazione alle autorità competenti dei progetti, accompagnati dallo Studio di Impatto Ambientale (SIA), il deposito degli elaborati ai fini della consultazione del pubblico e, infine, **la possibilità per qualsiasi cittadino di presentare istanze, osservazioni, pareri sull'opera soggetta a VIA**.

5.1. In questo modello, dunque, la pubblicità della procedura è finalizzata a garantire la conoscibilità, da parte della collettività, dei progetti capaci di produrre rilevanti *modificazioni* dell'ambiente. Non a caso, già il D.P.C.M. 377/1988 (richiamato anche dal D.lgs. 163/2006 in tema di opere strategiche), aveva introdotto l'ulteriore onere, a carico del committente, di depositare, presso gli uffici della Regione, una o più copie del progetto presentato, garantendo dunque una piena documentazione a tutti quei cittadini che, allertati dall'avviso dell'avvio del procedimento, volessero prendere visione del progetto e partecipare al relativo procedimento.

Già rispetto a tali profili, il procedimento avviato da Pedemontana appare illegittimo per violazione di legge: l'avviso pubblicato sulla stampa - accompagnato dal solo elenco delle persone soggette alla procedura di espropriazione - induce infatti, erroneamente, a ritenere che solo tali soggetti siano legittimati a partecipare al procedimento.

5.2. Al contrario, ancor prima del recente T.U. D.lgs. 152/2006 e delle normative in materia di accesso alle informazioni ambientali, la L. 349/1986 riconosceva appunto ai cittadini la possibilità, entro 30 gg. dall'annuncio dell'avvio del procedimento, di presentare osservazioni sul progetto sottoposto a VIA, intervenendo nel procedimento

⁷ Corte cost., 1 dicembre 2006, n° 399

decisionale accanto ai soggetti istituzionali.

La direttiva n° 85/337/CEE, del resto, disponeva chiaramente che al pubblico interessato fosse data la possibilità di esprimere il proprio parere **prima dell'avvio del progetto, quando tutte le opzioni sono ancora aperte.**

Analogamente, il documento elaborato dalla Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo (UNCED) - "Agenda 21" - si fonda su una premessa fondamentale: la più ampia partecipazione dei cittadini ai processi decisionali costituisce requisito prioritario per il raggiungimento dello sviluppo sostenibile. Tale risultato può essere raggiunto solo **garantendo interventi di sensibilizzazione e di formazione in materia ambientale, che rendano effettiva la diffusione delle informazioni e l'accesso alle stesse da parte di cittadini consapevoli e preparati ad affrontare tematiche spesso molto tecniche e comunque di particolare complessità; oltre che assicurando la partecipazione degli individui ai processi decisionali rilevanti per uno sviluppo sostenibile e, in particolare, alle procedure di VIA.**

Proprio per questa ragione, il D.P.C.M. 27.12.1988 ha previsto che il giudizio di compatibilità venga reso con atto definitivo *"che contestualmente considera le osservazioni, le proposte e le allegazioni presentate dai cittadini, esprimendosi sulle stesse singolarmente o per gruppi"*. La decisione amministrativa, dunque, deve confrontarsi con l'azione ausiliaria svolta dai cittadini e dare conto di tale confronto.

5.3. Le argomentazioni svolte, del resto, sono confermate dal fatto che la direttiva 2003/35/CE ha uniformato del tutto le garanzie procedurali per il pubblico interessato, in materia di VIA, alle disposizioni dell'art. 6 della Convenzione di Aarhus.

La stessa direttiva ha anche sostituito il termine *pubblico interessato* con il semplice richiamo al *pubblico*.

II) LE CARENZE DELLA PROCEDURA DI VIA

1. A parere degli scriventi, peraltro, il problema più significativo che caratterizza il progetto *de quo* concerne la valutazione di impatto ambientale.

Come noto, ai sensi della direttiva 85/337/CEE, la VIA è una procedura propedeutica alla decisione, che deve *"individuare, descrivere e valutare"* gli effetti di un progetto sui vari fattori indicati.

In particolare, l'art. 5 della direttiva (come sostituita dall'art. 1 direttiva 97/11/CE) stabilisce che la procedura di VIA deve essere fondata su "informazioni appropriate a una determinata fase della procedura di autorizzazione e alle caratteristiche peculiari di un progetto specifico o di un tipo di progetto e dei fattori ambientali che possono subire un pregiudizio". Ciò, in ragione del fatto che, ex art. 2 D.P.R. 12.4.1996, essa deve assicurare che "per ciascun progetto siano valutati gli effetti diretti e indiretti sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione tra detti fattori, sui beni materiali e sul patrimonio culturale e ambientale". Una parte significativa della dottrina attribuisce poi alla VIA il compito di prendere in considerazione anche gli aspetti socio-economici della realizzazione di un progetto⁵.

1.1. Sotto il profilo metodologico, già il D.P.C.M. 27.12.1988, all'art. 3, prevedeva che "il quadro di riferimento programmatico, in particolare, comprende:

- a) la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso; per le opere pubbliche sono precisate le eventuali priorità predefinite;
- b) la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata:
 - le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni;
 - l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto, con le eventuali previsioni temporali di realizzazione;
- c) l'indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari".

Il successivo art. 5 dispone invece che "il quadro di riferimento ambientale:

- a) definisce l'ambito territoriale - inteso come sito e area vasta - e i sistemi ambientali interessati dal progetto, sia direttamente che indirettamente, entro cui è da presumere che possano manifestarsi effetti significativi sulla qualità degli stessi;

⁵ S. CIVITARESE MATTEUCCI, *Valutazione di Impatto Ambientale e ordinamenti regionali*, in *Regioni*, XXV, n° 6 dicembre 1997. G. CAIA, *La Valutazione di Impatto Ambientale nel quadro degli strumenti di tutela: spunti di riflessione*, in *Regione e governo locale*, 3, 1995.

- b) *descrive i sistemi ambientali interessati, ponendo in evidenza l'eventuale criticità degli equilibri esistenti;*
- c) *individua le aree, le componenti e i fattori ambientali e le relazioni tra essi esistenti, che manifestano un carattere di eventuale criticità, al fine di evidenziare gli approfondimenti di indagine necessari al caso specifico;*
- d) *documenta gli usi plurimi previsti delle risorse, la priorità negli usi delle medesime e gli ulteriori usi potenziali coinvolti dalla realizzazione del progetto;*
- e) *documenta i livelli di qualità preesistenti all'interno".*

Ebbene, nel caso specifico, si osserva, ad esempio, che il quadro programmatico non fa riferimento ai programmi relativi alla politica dei trasporti, nazionale e regionale, di particolare rilevanza nel progetto *de quo* in cui sono coinvolti collegamenti stradali e aeroportuali.

2. Le osservazioni formulate non vengono meno neppure alla luce del fatto che l'opera che si intende realizzare è stata inclusa tra quelle di interesse pubblico ai sensi della cd. Legge Obiettivo. Anche un'opera qualificata come strategica può rappresentare un *vinus* per la salute dei cittadini: la fase di attuazione dell'opera rappresenta dunque - rispetto alla delibera C.I.P.E. emanata in concomitanza con la legge obiettivo - un procedimento amministrativo a sé stante, autonomo anche sotto il profilo della disciplina legislativa e dunque sindacabile.

Spetta, infatti, al C.I.P.E. - dopo la deliberazione delle opere strategiche - il compito di *"valutare le proposte dei promotori, di approvare il progetto preliminare e definitivo, di vigilare sull'esecuzione dei progetti approvati, adottando i provvedimenti concessori e autorizzatori necessari, comprensivi della localizzazione dell'opera e, ove prevista, della VIA istituita dal competente Ministero"*.

D'altra parte, le disposizioni preliminari del D.lgs. 190/2002, indicano che *"la progettazione ha come fine fondamentale la realizzazione di un intervento di qualità e tecnicamente valido, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione..."* (art. 15). Tale elemento deve essere verificato sin dalle prime fasi progettuali, posto che la relazione illustrativa del progetto preliminare deve fornire *"i chiarimenti atti a dimostrare la rispondenza del progetto alle finalità di intervento, il rispetto del prescritto livello*

qualitativo, dei conseguenti costi e dei benefici attesi" (art. 26).

Niente di tutto ciò è rinvenibile nella documentazione relativa al progetto *de quo*.

2.1. Le preoccupazioni dei cittadini testè esposte, assumono particolare rilevanza alla luce delle contestazioni - da più parti mosse - in ordine alla costituzionalità della cd. Legge Obiettivo e alla sua coerenza con la disciplina comunitaria. Si è, in particolare, rilevato che l'attribuzione delle competenze relative alle infrastrutture "strategiche" al solo livello centrale di governo, contrasta con la L. 3/2001, di riforma del Tit. V Cost., secondo cui le "grandi reti di trasporto" rientrano nelle materie sottoposte a legislazione concorrente delle Regioni.

3. Sulla base di quanto detto si ritiene che, ad esempio, alle problematiche connesse all'inquinamento atmosferico - che, come noto - costituiscono l'emergenza ambientale più grave dell'area, gli Enti competenti abbiano dedicato un'attenzione insufficiente.

Più in generale, non sono stati considerati:

- ◆ né l'impatto complessivo del progetto sull'ambiente, anche in ordine ai livelli di qualità finale;
- ◆ né gli effetti indiretti del nuovo tratto stradale, con particolare riferimento alla sua capacità di "attirare" futuri insediamenti residenziali, commerciali ed industriali, e quindi di generare traffico aggiuntivo rispetto a quello attuale ed a quello che graverebbe sulla viabilità della zona se il progetto non venisse realizzato.

4. Va, da ultimo rilevato che le carenze sin qui indicate, si aggravano e si reiterano se poste in connessione con un'altra significativa omissione: una seria valutazione di impatto ambientale avrebbe dovuto includere anche gli impatti negativi connessi agli altri progetti che interessano la medesima area.

Da questo punto di vista, le istanze dei cittadini si fondano, oltre che su ragioni di fatto legate alle dimensioni degli interventi urbanistici in questione, anche su precisi motivi di diritto.

4.1. Se l'art. 5 della direttiva 85/337/CEE e s.m.i. dispone chiaramente che devono essere forniti e valutati, tra l'altro, "i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il

progetto può avere sull'ambiente", più in generale, tutta la vigente normativa in materia di VIA pone l'accento sulla considerazione dell'insieme degli effetti, diretti ed indiretti, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, singoli e cumulativi, positivi e negativi, che la realizzazione di opere e interventi comporta sull'ambiente inteso come insieme complesso di sistemi naturali e antropici.

Nel nostro ordinamento, anche la circolare del Ministero dell'ambiente 7.10.1996 precisa che "la procedura di valutazione di impatto ambientale di cui all'art. 6 L. 349/1986 persegue la finalità di verificare l'impatto complessivo del progetto sull'ambiente anche in ordine ai livelli di qualità finale. [] Il che risponde poi alla logica intrinseca della VIA, atteso che questa deve prendere in considerazione, oltre a elementi di incidenza propri di ogni singolo segmento dell'opera, anche le interazioni degli impatti indotte dall'opera complessiva sul sistema ambientale, che non potrebbero essere apprezzate nella loro completezza se non con riguardo anche agli interventi che, ancorché al momento non ne sia prospettata la realizzazione, siano poi posti in essere (o sia inevitabile che vengano posti in essere) per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa".

Si tratta, peraltro, di indicazioni confermate anche dall'interpretazione giurisprudenziale: "il procedimento di valutazione d'impatto ambientale deve prendere in considerazione, oltre agli elementi di incidenza dell'opera da realizzare, anche le interazioni degli impatti indotti dall'opera stessa; la valutazione di compatibilità di un progetto non può, pertanto, prescindere dalla capacità concreta di sopportazione del contesto territoriale e ambientale in cui l'impianto è chiamato ad operare"⁹.

Nello stesso senso, si legga "non è condivisibile la tesi secondo la quale la VIA sarebbe prescritta solo per interventi che vengono a incidere per la prima volta sul territorio, dovendosi invece, in base al diritto positivo applicabile, tenere conto anche degli esiti derivanti sul piano complessivo o finale da successive addizioni alle infrastrutture già realizzate"¹⁰.

4.2. La giurisprudenza ha del resto più volte ricordato che "ai fini della determinazione delle soglie dimensionali necessarie per far scaturire...l'obbligo di verifica di assoggettabilità a procedura di VIA, i diversi interventi, inseriti funzionalmente in un unico progetto, devono essere valutati unitariamente"¹¹.

⁹ T.A.R. Lombardia Milano, sez. I, 25 giugno 2003, n. 3511 (RGA 2004, 104)

¹⁰ Cons. St., sez. IV, 14 maggio 2004, n° 3116

¹¹ Cons. St., sez. IV, 7 maggio 2004, n° 2874. (RGA 1998 752)

Sulla base della funzione attribuita alla VIA, che è appunto quella di assicurare in via preventiva e precauzionale un elevato livello di tutela ambientale, infatti, la magistratura è giunta ad affermare che, nel calcolo delle soglie dimensionali, è necessario operare sempre una valutazione unitaria del progetto e quindi rapportare le procedure di salvaguardia ambientale alle dimensioni sostanziali e complessive dell'intervento: *"le ineludibili esigenze di salvaguardia del bene ambientale postulano una valutazione parametrata non già sui mezzi ma sul risultato e dunque coerentemente ricollegano l'operatività delle misure di tutela preventiva non all'entità (atomisticamente valutata) del singolo intervento, ma al complesso strutturalmente individuato che deriva dalla sovrapposizione di quello alle preesistenze"*¹². Ciò, anche al fine di evitare effetti elusivi della normativa sulla VIA, conseguenti a una valutazione frazionata di un intervento sostanzialmente unitario.

In un altro caso, i Giudici di Palazzo Spada hanno sostenuto che *"in caso di progetto complesso, vale a dire composto da molteplici elementi, occorre, ai fini dell'accertamento dell'obbligatorietà della valutazione di impatto ambientale, ovvero dell'assoggettamento alla procedura di verifica di valutazione di impatto ambientale, effettuare una valutazione unitaria del progetto stesso, tenuto conto che i vari elementi non sono autonomi ed indipendenti tra loro, ma si inseriscono funzionalmente contribuendo a costituire il progetto unitario"*¹³.

4.3.

III) L'INDENNIZZO PER DANNI DERIVANTI DALL'ESECUZIONE DELL'OPERA PUBBLICA

1. Ai sensi dell'art. 44 D.P.R. 327/2001 *"è dovuta un'indennità al proprietario del fondo che, dall'esecuzione dell'opera pubblica o di pubblica utilità, sia gravato da una servitù o subisca una permanente diminuzione di valore per la perdita o la ridotta possibilità di esercizio del diritto di proprietà"*. La norma disciplina dunque due ipotesi: la prima, è destinata a ristorare il pregiudizio effettivo e attuale subito dal proprietario di un immobile a causa dell'esecuzione di un'opera pubblica; la seconda concerne il danno costituito dall'imposizione di una servitù.

1.1. In relazione al primo aspetto, la giurisprudenza prevalente ritiene che il danno possa

¹² Cons. St., sez. IV, 14 maggio 2004, n° 4362

¹³ Cons. St., sez. IV, 07 maggio 2004, n. 2874 (Riv. giur. edilizia 2004, I,1954)

essere innanzitutto legittimamente commisurato al costo dei lavori necessari per eliminare il pregiudizio determinatosi in conseguenza dell'espropriazione.

In aggiunta a tale profilo, peraltro, occorre considerare i pregiudizi connessi a:

- ◆ la compressione del diritto di proprietà inciso e delle obiettive possibilità di utilizzazione dell'immobile, che si verifica nel caso di riduzione della capacità abitativa, della viabilità aziendale e/o della funzionalità della rete scolante e irrigua, oltre che in caso di immissioni di rumori, vibrazioni, gas di scarico e simili;
- ◆ eventuali oneri di trasloco;
- ◆ danni subiti dai fabbricati adibiti a uso aziendale, insistenti sul terreno oggetto d'esproprio;
- ◆ danni relativi all'attività agricola/commerciale/industriale, connessi alla sospensione temporanea o alla cessazione dell'attività.

1.2. Per quanto attiene invece l'indennità di asservimento del fondo, secondo la giurisprudenza di settore, a fronte di decreto di asservimento impositivo di una servitù permanente, cui consegua per il suolo ed il sottosuolo, anche al di fuori della parte fisicamente asservita, la perdita integrale o la riduzione del valore venale collegato alla potenzialità edificatoria dell'area, "l'indennità deve essere determinata: a) applicando i parametri normativi per la stima dell'indennità di espropriazione; b) applicando, nel concorso dei relativi presupposti il criterio differenziale indicato dalla norma contenuta nell'art. 40 L. 2359/1865; c) applicando, infine, la riduzione percentuale, ex art. 46 l. n. 2359 del 1865, per la minore compressione del diritto reale, peculiare dell'asservimento, rispetto all'espropriazione"¹⁴.

2. Nessuno di questi pregiudizi risulta essere stato preso in considerazione da Pedemonatana, nell'ambito del proprio progetto.

Si auspica dunque un approfondimento anche sotto questo profilo

IV) IL RISPETTO DELLE PRESCRIZIONI DETTATE IN SEDE DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE

1. L'art. 183 D.lgs. 163/2006 prevede che il progetto definitivo sia integrato da una relazione del progettista sulla rispondenza al progetto preliminare e alle prescrizioni

¹⁴ Cass. civ., sez. I, 30 novembre 2007, n. 25011

apposte in sede di approvazione. Lo stesso progetto definitivo è, del resto, sottoposto a verifica di ottemperanza.

2. Nel caso di specie, nel parere del 30.11.2006, il C.I.P.E. aveva formulato le seguenti prescrizioni:

- ◆ di prevedere la copertura del tratto autostradale dalla sez. 64 alla sez. 67 e di posizionare sulla galleria artificiale l'area del casello in modo da non interessare il perimetro del Parco delle Querce e di ridurre l'impatto ambientale;
- ◆ di posizionare la rotatoria posta in corrispondenza della sez. 63 sopra il sedime dell'autostrada in modo da non interessare il perimetro del Parco delle Querce;
- ◆ lo spostamento della viabilità locale di superficie sul lato ovest dell'autostrada (in corrispondenza dell'attuale sedime) dalla sez. 65 alla sez. 72. Inoltre la rotatoria con i relativi rami di adduzione posti tra le sez. 72 e 73 dovranno essere posizionati completamente al di fuori del perimetro del Parco delle Querce;
- ◆ lo spostamento dell'intersezione prevista sulla strada di arroccamento in corrispondenza della sez. 66 di progetto sostituendola con analogo intersezione connessa alla strada di campagna (e in previsione di modifica nel PRG) all'altezza delle sez. 70 e 71;
- ◆ in Comune di Seveso si prescrive di garantire i passaggi ciclopedonali esistenti con le seguenti modalità: realizzazione di una passerella ciclopedonale in corrispondenza della rotatoria prevista (sez. 72-73), connessa sul lato ovest in direzione nord con il percorso ciclopedonale del Parco delle Querce e in direzione sud con la via Redipuglia. Sul lato est la stessa passerella dovrà essere connessa in direzione nord con la strada di campagna di cui alla prescrizione precedente e in direzione a Via Zara;
- ◆ di sostituire la rotatoria posta all'intersezione con corso Isonzo (sez. 75-76) con lo schema di svincolo riportato nella tavola 7 a. allegata D.G.R.

del 21 maggio 2004;

- ◆ si dovranno prevedere modalità di esazione innovative al fine di consentire un minore ingombro ed uso del suolo per svicoli e barriere abbattendo anche i costi realizzativi.

Si prescrive altresì che, qualora entro l'esecuzione dell'intervento fosse possibile introdurre forme di esazione innovativa in assenza di caselli o barriere il progetto dovrà essere coerentemente aggiornato;

- ◆ poiché l'infrastruttura in esame si inserisce in un ambito territoriale densamente urbanizzato e produttivo dove si rilevano situazioni di difficile collocazione a causa dell'esiguità di spazio e della presenza di numerosi vincoli si dovrà verificare l'opportunità che tutto il collegamento autostradale in esame sia classificato come Autostrada urbana ai sensi e per gli effetti del D.M. 5 novembre 2001 n. 6792;
- ◆ Si dovrà verificare durante lo sviluppo del progetto definitivo, laddove sussistano le condizioni tecniche e di fattibilità economica, la possibilità di prevedere anche stazioni di rifornimento a metano;
- ◆ Il progetto definitivo dovrà sviluppare uno studio di traffico che esamini, in modo assolutamente esaustivo, le ricadute della nuova autostrada sulla viabilità locale. Tale indicazione è riferita a tutti i tratti dell'autostrada: Tangenziali di Como e di Varese, tratti A, B1, B2, C, e D. In particolare si segnala la complessità del tema per la tratta B2. Per ciascuna delle tratte dovrà, inoltre essere sviluppata un'analisi dei principali nodi che andranno esaminati in termini di simulazione dei flussi di traffico al fine di verificare le soluzioni proposte e individuarne l'assetto tipologico finale anche in relazione alle prescrizioni formulate;
- ◆ Si prescrive che, laddove, non vengano proposte soluzioni puntuali, nel progetto definitivo dovranno essere individuate soluzioni tecniche che riducano il più possibile la dimensione delle barriere, dei caselli e delle interconnessioni. Per le barriere dovranno prevedersi anche soluzioni architettoniche di pregio estetico e la possibilità di realizzarle leggermente

ribassate (semi trincea) rispetto al piano di campagna.

3. Non tutte le prescrizioni indicate risultano essere state rispettate, come ci si riserva di ulteriormente precisare.

V) LE OSSERVAZIONI TECNICHE

1. Il **posizionamento del tracciato**: se il nome stesso esprime la "missione" della società, il progetto autostradale attuale ne denuncia la mistificazione e la forzatura. L'originario tracciato appunto "pedemontano" è stato negli anni via via spostato verso sud; la sua funzione di gronda intermedia poteva risultare ottimale sul sedime della Novedratese. C'è stata invece una incomprensibile forzatura verso il basso che l'avvicina alla Gronda Monza Saronno nel territorio di Bovisio Masciago.

Un ente pubblico - la Regione - sta compiendo a nostro parere una scelta di programmazione strategica sbagliata, che comporta maggior consumo di territorio in aree già al limite della saturazione territoriale ed urbanistica, con tassi riconosciuti di consumo del suolo fino al 70%, oltre ad ulteriori emissioni in ambiti già caratterizzati da elevati livelli di inquinamento atmosferico.

2. L'**andamento locale del tracciato a "collo d'oca"** che provenendo da est (Desio) scende bruscamente a sud (Bovisio Masciago) con un raccordo a 270° per connettersi all'attuale tracciato di Superstrada e risale poi verso nord è una evidente aberrazione progettuale, oltre che un affronto al buon senso, evidenziando visivamente l'irragionevolezza della scelta di tracciato e rafforzando la sua inaccettabilità anche dal punto di vista prettamente trasportistico.

Il sovrapporre poi, unificandoli nella stessa sezione stradale, gli attuali flussi della Superstrada a quelli previsti per Pedemontana costituisce un'evidente assurdità tecnico/trasportistica, così come recentemente riconosciuto dagli stessi Enti gestori (doc. D).

"Unire i flussi nord-sud ed est-ovest - secondo la delibera di giunta provinciale 445/09 del 18 maggio scorso - comporta infatti "gravi problemi irrisolti di traffico". Le analisi del traffico sviluppate dalla Provincia confermano che nel tratto fra Cesano e Lentate il sistema Pedemontano va in crisi perché qui si sovrappongono i carichi di traffico della ex SS 35 (la Milano-Meda) con i carichi aggiuntivi della nuova autostrada. Questa situazione

è stata aggravata dalla decisione di non realizzare la viabilità locale complementare al Sistema autostradale (le strade di arroccamento, ndr)*.

Il recente deliberato della Provincia mette in guardia non solo i progettisti della nuova autostrada (di cui la stessa Provincia di Milano è azionista di riferimento) ma anche gli amministratori e i residenti. «La grave congestione che caratterizzerà fin dal suo nascere questa tratta dell'autostrada determinerà il rischio del dilagare del traffico sulla viabilità ordinaria con riflessi negativi sulla funzionalità della rete locale e del sistema territoriale».

Di seguito le Associazioni e i singoli firmatari del presente documento espongono alcuni problemi che si ritengono non risolti nel progetto definitivo del tratto Meda-Bovisio di Autostrada Pedemontana Lombarda (capitolo 1) e l'analisi comparata di questo progetto con quello denominato B2-veloce (capitolo 2).

3 - Problemi del progetto definitivo

3.1 - PRIVAZIONE DI SERVIZI FORNITI OGGI GRATUITAMENTE DA SUPERSTRADA.

La S.S. 35, detta Superstrada, offre oggi le seguenti funzionalità gratuite a oltre 200.000 persone residenti in particolare nei comuni di Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Seveso, Meda, Barlassina, Lentate:

1. **mobilità veloce nord-sud e collegamento rapido con Milano;**
2. **forte permeabilità:** accessi bidirezionali presenti a Lentate, Barlassina, Meda, Seveso, Cesano-Sud e Bovisio cui si aggiungono due accessi monodirezionali in direzione sud a Lentate sud e a Cesano Nord; una forte permeabilità che ne fa un veicolo di mobilità veloce intercomunale.
3. **nel tratto Barlassina-Seveso la Superstrada costituisce un valico per i due rami della ferrovia regionale Milano-Camnago e Milano-Asso alternativo ai passaggi a livello.**

Sono tutte funzioni di importanza vitale per il territorio e la sua economia.

Al contrario, la soluzione scelta di sovrapporre i flussi di traffico di Pedemontana alla Superstrada, con la realizzazione di due soli accessi a pagamento dove oggi ve ne sono cinque e gratuiti, priverà questo territorio di servizi essenziali alla mobilità.

3.2 - Carenza progettuale primaria

La concessionaria ha riprogettato più volte il tratto Meda-Desio di Autostrada Pedemontana e delle strade connesse e di arroccamento nel tentativo di mantenere le

funzionalità indicate al punto I.I.

Nel progetto definitivo, non solo si cancellano le funzioni permesse dalla attuale porosità ma si disegna una **piattaforma autostradale e una viabilità primaria connessa incoerente**.

Prima della presentazione del progetto definitivo, Autostrada Pedemontana Lombarda spa ha reso disponibili analisi di traffico di Superstrada, redatte dallo studio Righetti di Bologna, che erano basate su un traffico sottostimato del 50% rispetto al carico attuale e rispetto a quanto già rilevato da Regione Lombardia nel 2002 (cfr Dgr N.17643/2004).

Con il progetto definitivo non sono state pubblicate nuove analisi di traffico.

Le uniche dichiarazioni pubbliche rilasciate su questo tema da CAL in relazione al progetto definitivo sono le seguenti : "stiamo dimensionando a 60.000 veicoli, quindi a 4.500 veicoli ora" (ing.Rognoni al C.C.di Seveso del 16.12.2008).

Oggi il flusso mono direzionale nelle ore di punta è di oltre 4500 veicoli/ora e il flusso totale di circa 110.000 veicoli/giorno, quindi già superiore a quello di progetto.

I dati sono confermati dal parere della provincia di Milano (Delibera di Giunta n. 445/2009).

Simulazioni redatte da ingegneri coordinati dall'associazione Sevesoviva con software specialistico di microsimulazione (vedi www.sevesoviva.it) mostrano che le sezioni indicate nel progetto definitivo di Pedemontana da Bovisio a Meda e di Superstrada S.S. 35 da Paderno a Bovisio sono incoerenti con questi flussi e lo sono ancor più con flussi che si prevedono in crescita a seguito del ricollocamento in Pedemontana di parte del flusso oggi transitante sulla A4.

Già oggi la S.S.35 ha una sezione ampiamente insufficiente.

Nel progetto definitivo è quindi insito un elevato rischio di incolonnamenti in galleria in direzione sud al mattino (in quel tratto sono previste coperture artificiali per la vicinanza con le abitazioni), e la quasi certezza di incolonnamenti in direzione nord, alla sera, sulla S.S.35 all'atto dell'immissione sullo svincolo di Bovisio Masciago.

La stessa Regione Lombardia nella delibera N.17643/2004, nella quale rendeva il parere sul progetto preliminare consegnato dalla concessionaria, scriveva al punto 2.3: "le analisi di traffico effettuate dalla Regione mostrano l'inadeguatezza della soluzione proposta (soluzione

della concessionaria che prevedeva il solo potenziamento di Superstrada a 3 corsie più emergenza da Meda a Bovisio Masciago, come oggi previsto dal progetto definitivo) che determina una sovrapposizione di flussi di traffico gerarchicamente e direzionalmente differenti con conseguenti condizioni di deflusso non accettabili". E ancora al punto 2.4.2 affermava: "Il parziale potenziamento della Milano-Meda non risolve i problemi di deflusso ma anzi produce effetti di congestione sulla viabilità locale in conseguenza della chiusura di alcuni svincoli attualmente presenti sulla S.S.35".

A queste incoerenze progettuali si aggiunga il fatto, dichiarato pubblicamente dagli stessi progettisti (arch. Regalia al C.C. di Seveso del 16.12.2008), che all'intersezione tra Autostrada Pedemontana e Superstrada S.S.35, allo svincolo di Bovisio, non c'è continuità autostradale a causa della presenza di intersezioni e curve a raggio incompatibile con quello previsto per le autostrade.

3.3 - Conseguenze sulle viabilità comunali.

Il progetto definitivo cancella la strada di arroccamento (C1 affiancata all'autostrada) prevista nel progetto preliminare da Barlassina a Bovisio Masciago riportando, di fatto, il progetto di Pedemontana alla proposta indicata dalla concessionaria nel 2004.

Come anticipato, la proposta di solo allargamento di Superstrada fu definita inadeguata da Regione Lombardia in sede di rilascio del parere sul progetto ai sensi della legge obiettivo e per questo integrata con una proposta tecnica, descritta al punto 2.7 del medesimo parere, tesa a risolvere i problemi "di congestione sulla viabilità locale in conseguenza della chiusura di alcuni svincoli attualmente presenti sulla S.S.35".

La proposta tecnica di Regione Lombardia per alleggerire il traffico sull'autostrada ed evitare la congestione della viabilità locale, fu appunto la strada di arroccamento.

Il progetto definitivo elimina la strada di arroccamento riproponendo immutato il problema creato dalla riduzione degli accessi e dalla messa a pagamento degli stessi.

Questa scelta porterà su strade intercomunali, come la SP44bis, i flussi prima assorbiti dalla Superstrada, e la soluzione non è certo l'analisi di traffico concordata con i Comuni, che al massimo potrà certificare il problema.

3.4 - Carenze progettuale e conseguenze di impatto ambientale

L'impatto ambientale di una autostrada costantemente congestionata è diverso da quello

di una autostrada regolarmente funzionante.

Questo fatto potrebbe essere di rilievo minore per un tracciato posto in territorio extraurbano.

E' invece di rilievo primario in questo caso, poiché il tracciato è posto in un'area fortemente urbanizzata.

L'elevato rischio di congestione insito nel progetto definitivo di Autostrada Pedemontana e dei suoi riflessi sulla viabilità intercomunale porta a definire "non valutato" l'impatto dell'intero sistema in questa area.

Vanno poi evidenziati i forti problemi di inquinamento atmosferico causati dal traffico costituito dalla somma di quello di Pedemontana e di Superstrada a poche decine di metri da numerosissime abitazioni, impatto pubblicamente definito "non mitigabile" dallo stesso direttore generale di Pedemontana durante l'incontro con le associazioni locali tenuto a Cesano Maderno il 20 gennaio 2009 presso la sala Giunta del Municipio.

3.5 - Problemi di cantierizzazione

La scelta di realizzare Autostrada Pedemontana in sovrapposizione ad un'arteria di vitale importanza, la S.S. 35, comporta la difficoltà (più probabilmente l'impossibilità) di garantire uno standard minimo di servizio durante i lavori, previsti con una durata di 1.190 giorni.

Le popolazioni oggi utenti della S.S.35 dunque, non solo saranno penalizzate alla fine dei lavori, ma lo saranno, ancora di più, durante l'esecuzione dei lavori stessi.

L'attività di cantiere, a sua volta, non potranno procedere con tutta la celerità che sarebbe possibile in assenza di traffico, con probabili evidenti ripercussioni sul cronoprogramma previsto dei lavori (fine lavori programmata per l'Ottobre 2014).

3.6 - Problemi di salute pubblica

Tutto il tratto percorso attualmente dalla superstrada da Meda a Bovisio è stato direttamente e particolarmente interessato dall'inquinamento da diossina, a seguito del ben noto evento verificatosi a Meda nel 1976. La zona inquinata da diossina (e successivamente bonificata solo nell'area corrispondente all'attuale perimetro del Bosco delle Querce), si estende lungo una fascia nord-sud che si sovrappone perfettamente al tracciato della pedemontana nel tratto Meda-Bovisio e di molte opere connesse.

I carotaggi effettuati mostrano come l'inquinamento persista dopo oltre 30 anni e riguarda essenzialmente lo strato superficiale. Questo significa che tutta la realizzazione dell'opera comporterà la movimentazione di terreno inquinato.

E' evidente il rischio di questa operazione per tutta la popolazione che vive nelle vicinanze e, in determinate condizioni atmosferiche, potrebbero portare ad interessare anche altri territori.

3.7 - Assenza di analisi comparata costi/benefici

I problemi qui rilevati erano già presenti nel progetto preliminare.

A questi, il progetto definitivo non ha trovato soluzione.

A parere degli scriventi, occorrerebbe modificare il tracciato del tratto B2 da Meda a Desio, condizione che la Concessionaria ha dovuto considerare fino ad oggi intoccabile.

L'alternativa che di seguito presentiamo, già oggetto di numerosi nostri interventi e lettere agli Enti interessati, non è stata oggetto di alcuna valutazione in termini di analisi costi/benefici né in sede di studio di fattibilità né in sede di progetto preliminare pur apparendo con ogni evidenza vantaggiosa in termini di costi e di minor uso del territorio.

E' semplicemente stata scartata per l'opposizione pregiudiziale delle amministrazioni comunali di Meda e Seregno, così come dichiarato dallo stesso Presidente di Pedemontana in un'intervista rilasciata Mercoledì 1 Aprile al "Sole 24 Ore": alla domanda sulla criticità del tratto Lentate - Bovisio il dott. Terragni ha risposto che "la proposta relativa alla cosiddetta B2 Veloce, avanzata da alcuni Comitati, non è stata presa in considerazione per il rifiuto dei Comuni di Meda e Seregno, oggi esclusi dal tracciato, oltre che per ragioni tecniche".

Il Codice dei contratti pubblici all'allegato 21 richiamato dall'articolo 164, prevede che il progetto preliminare contenga una descrizione generale delle soluzioni alternative analizzate, caratterizzate sotto il profilo funzionale, tecnico ed ambientale, e contenga l'illustrazione delle motivazioni a supporto della soluzione prescelta sotto il profilo localizzativo, funzionale ed economico.

In pratica nel progetto preliminare dovrebbero essere spiegate in modo esauriente come, perché e tra quali alternative si è scelto un determinato tracciato.

Nel progetto preliminare della tratta B2, che è stato allegato con il parere di Regione

Lombardia nel Maggio del 2004, non c'è invece alcuna valutazione di tracciati alternativi. Solo nella valutazione di impatto ambientale del Settembre 2004 ci sono dieci righe ed un grafico contenente dei tracciati, ma non c'è un'analisi comparata di dati oggettivi che possa rispondere alle prescrizioni di legge.

Per questo si è oggi arrivati ad un progetto definitivo che presenta carenze evidenti che possono portare al fallimento funzionale dell'opera.

4 - La B2-Veloce

La proposta che abbiamo richiamato e qui di seguito presentiamo ha il vantaggio innegabile di ridurre drasticamente la lunghezza del tratto di Pedemontana tra lo svincolo di Meda di Superstrada e l'intersezione con la Milano-Lecco (S.S.36) e per questo motivo viene comunemente identificata come "B2 veloce".

4.1 - Un tracciato più breve di 3,5 km

Gli 8900 metri del tracciato previsto dal progetto definitivo verrebbero ridotti a 5400 metri, risparmiando tre chilometri e mezzo di opere che, oltre al costo, hanno un grave impatto ambientale e viabilistico.

Facendo riferimento alle tavole che contengono lo sviluppo planimetrico, l'alternativa citata, partendo dallo svincolo di connessione con la Milano-Lecco e muovendosi in direzione ovest, cioè verso Varese, prevede circa 1 km sullo stesso tracciato disegnato nel progetto definitivo.

In comune di Desio, prima della strada provinciale 9, il nuovo tracciato, rimanendo in trincea aperta, si distacca da quello del progetto piegando verso nord-ovest e, sul lato est del cimitero San Carlo, si inoltra in galleria naturale.

Percorsi 900 metri riemerge nelle campagne al confine tra Seregno e Meda e, dopo 2000 metri in trincea aperta ritorna in galleria sotto la fascia di terreni a nord di Via 3 venezie in Meda e riemerge allo svincolo di Meda Sud.

Il percorso descritto è lineare e ottimale, e soprattutto da Milano fino a Meda, Superstrada non verrebbe interessata da alcuna modifica.

Lo svincolo di Meda è formato da due rotatorie: una per le strade locali e una per la viabilità veloce; una sovrasta Pedemontana e ne raccoglie gli ingressi e le uscite, permettendo a Superstrada di innestarsi sia sulla rotatoria che direttamente su

Pedemontana.

Si possono prevedere collegamenti verso nord su cui si innestano le strade locali provenienti da Meda centro, da Meda Polo e da Barlassina.

A sud delle due rotatorie esiste lo spazio per prevedere una barriera per pedaggiare l'utenza che, provenendo da Bergamo o Varese, vuole usare Superstrada in direzione Milano ma non è residente nei comuni della tratta B2: lo scopo è anche quello di evitare un ulteriore carico di Superstrada a seguito dell'innesto di Pedemontana.

Poco più a sud, sopra Superstrada, è possibile prevedere lo svincolo di Via Vignazzola di Meda, migliorandone la funzionalità; aggiungendo la possibilità di accedere direttamente alla direzione Nord si tolgono da Via Marco Polo di Meda i veicoli che da Seveso e Baruccana sono costretti ad attraversare il quartiere polo di Meda accedere alla viabilità veloce in direzione Nord.

Sul confine Est di Meda, prima della barriera di esazione, è infine posizionabile uno svincolo di ingresso e uscita che raccoglie i veicoli provenienti da aree con forte presenza artigianale di Meda, Seregno, Cabiato e Mariano Comense (possibile svincolo di Meda Est).

La galleria di Meda avrebbe un tracciato di circa 1 km parallelo e compatibile a quello previsto per il futuro quadruplicamento ferroviario in galleria profonda della Monza-Chiasso.

La galleria di Seregno è collocata a 25 metri di profondità e per soli 200 metri passerebbe sotto due edifici industriali e due condomini. Una galleria di 900 metri complessivi che permetterebbe di ridurre in modo significativo l'uso di territorio dovuto al passaggio di Pedemontana. A chiunque veda in questo fatto un problema tecnico ricordiamo solo uno dei tanti esempi di tracciati in galleria: a Lecco la galleria di San Martino passa per 4800 metri sotto tutta la città con svincoli sotterranei di ingresso e uscita.

4.2 - Vantaggi nell'uso del territorio

La principale motivazione che viene portata per giustificare la trasformazione di Superstrada nel tratto B2 di Pedemontana è che questa sovrapposizione minimizzerebbe il consumo di suolo in un territorio già al limite della saturazione.

Se vale questa motivazione si deve constatare, con assoluta e positiva evidenza, che la

proposta sopra delineata prevede un utilizzo di territorio inferiore di oltre 200 mila metri quadrati rispetto al progetto definitivo.

Questo è conseguenza di due fatti: il tracciato descritto è più breve ed è più compatto.

Rispetto al progetto definitivo si risparmiano 1 km di trincee, 2 km tra ponti e terrapieni e 500 metri di gallerie

Se escludiamo il tratto condiviso con Superstrada, i due bracci in direzione Desio presentano infatti uno sviluppo di trincee aperte praticamente identico.

E' quindi il risparmio delle aree del Bosco delle Querce e dello svincolo tra Cesano e Bovisio a fare la vera differenza in termini di occupazione di territorio tra la **B2 veloce** e il progetto definitivo

Il progetto definitivo utilizzerebbe circa 42mila mq di terreno agricolo nell'area di Baruccana e occuperebbe circa 170mila mq di aree verdi nell'area dello svincolo di Cesano Maderno.

Un totale di circa 200mila metri quadrati di aree verdi che vengono sottratte a comuni che hanno già una densità abitativa tra le più alte d'Europa, senza contare le aree necessarie per allargare tutto il sedime dell'attuale S.S.35.

L'osservazione sul consumo di territorio assume una rilevanza del tutto particolare se si considera che per realizzare il progetto definitivo occorre movimentare e conferire a discariche autorizzate ingenti quantità di terreni inquinati da diossina a seguito della nube tossica fuoriuscita dall'ICMESA di Meda nel '76: gran parte di quel tracciato passa infatti nella zona B e, in molte aree, come i terrapieni dell'attuale superstrada, sono già stati misurati livelli di contaminazione fuori norma.

E' chiaro invece che la **B2 veloce** non pone nessuno di questi problemi.

4.3 - Vantaggi ambientali

Secondo quanto risulta dalle mappe dell'agenzia spaziale europea la parte lombarda della Pianura Padana risulta tra le aree maggiormente inquinate d'Europa.

La prima e più importante **compensazione ambientale** si ottiene quindi realizzando un tracciato che **minimizzi i fattori di inquinamento atmosferico ed acustico**

Secondo le statistiche pubblicate dall'ARPA lombarda e considerando circolanti solo veicoli euro IV e con filtro antiparticolato, il risparmio per carburanti di 70.000

veicoli/giorno che percorrono 3,5 km in meno rispetto al progetto preliminare corrisponde anche alla riduzione di immissione in atmosfera di oltre 2 tonnellate di PM10 e oltre 15.000 tonnellate di CO2 ogni anno: un grande contributo alla salvaguardia della salute e al rispetto del protocollo di Kyoto.

E questo senza contare l'inquinamento dovuto ai fenomeni di congestione prevedibili su Pedemontana nel tratto tra Meda e Cesano.

Affermare che un uso, comunque marginale, delle aree agricole costituenti il PLIS di Seregno sia più impattante dell'uso di aree agricole poste fra Cesano e Desio è una evidente forzatura.

I danni all'ambiente e alla popolazione da parte di un'autostrada che passa in trincea in un'area verde sono sicuramente minori e meglio mitigati dall'ambiente stesso rispetto al passaggio a cielo aperto all'interno di aree densamente urbanizzate.

Per quanto riguarda il consumo di suolo previsto e soprattutto prevedibile a seguito della realizzazione dell'opera, occorre anche notare che non sono le aree adiacenti ad un'autostrada in trincea ad essere esposte agli appetiti speculativi dell'edilizia commerciale ma le aree adiacenti alle strade di connessione che verrebbero realizzate o ampliate con il progetto definitivo.

E poiché con la B2-veloce la viabilità connessa è estremamente ridotta è chiaro che vi saranno innegabili vantaggi ambientali derivanti dalla eliminazione alla base di qualsiasi stimolo ad una ulteriore edificazione di aree commerciali.

Notiamo infine che tutta l'area che il progetto di B2-veloce lascerebbe libera dalle tracce autostradali potrebbe essere funzionalmente collegata al Plis di Seregno ed essere difesa e valorizzata come ultimo polmone verde tra gli abitati di Desio e Cesano e come fondamentale connessione con le aree verdi del Parco del Grugnotorto; un'area che verrebbe invece compromessa irreparabilmente dalla presenza dell'autostrada e dalla mastodontica area di servizio prevista.

4.4 Vantaggi funzionali e viabilistici

Chiunque analizzi la concentrazione abitativa dell'area tra Meda e Seregno si rende conto che l'ingresso proposto a Meda Est rappresenta un punto baricentrico rispetto alle due città.

Questo è un vantaggio importante per entrambi i comuni che non dovranno più essere interamente attraversati da coloro che, per raggiungere Pedemontana, la Milano-Lecco o la Milano-Meda, dovrebbero raggiungere lo svincolo di Via Vignazzola o la statale 36 e quindi attraversare ampie porzioni abitate.

Per Meda, in particolare, realizzare il progetto definitivo significa mantenere un territorio soggetto a perenni flussi di attraversamento Nord-sud ed est-ovest su tutte le vie centrali come viale Brianza, Via Indipendenza, via Piave, Via 3 Venezie e Via Vignazzola.

Se si realizzerà il progetto definitivo, questi flussi avranno come punti di concentrazione gli svincoli di Via Cadorna e di Via Vignazzola.

I problemi viabilistici di Seregno sarebbero ancora più marcati: dalle aree industriali e residenziali poste ad est del centro, i flussi di accesso a Pedemontana continuerebbero ad attraversare l'abitato di Seregno per raggiungere Pedemontana attraverso gli ingressi di Seregno alla Milano-Lecco non avendo alcuna convenienza ad usare l'ingresso a pagamento di Meda e la successiva barriera a pagamento di Desio per dirigersi poi verso Bergamo.

Al contrario la possibilità di avere un accesso diretto alla B2-veloce posizionato tra Meda e Seregno, permetterebbe percorsi più brevi e marginali alla zona Polo di Meda soprattutto per il traffico commerciale riducendo i passaggi dal centro di Meda e migliorando molto la situazione attuale.

Anche Seregno ne avrebbe un chiaro vantaggio ottenendo un ingresso talmente conveniente e rapido a Pedemontana che difficilmente, soprattutto per il trasporto merci, potrebbe rinunciarvi e perdere tempo nell'attraversare l'abitato.

Ma i vantaggi funzionali riguarderebbero anche la Superstrada: non si realizzerebbe alcuna sovrapposizione di flussi Nord-sud ed est-ovest per i 4 km da Meda a Bovisio con la conseguente riduzione del rischio di congestione dell'autostrada.

Portare più a nord l'intesezione tra Pedemontana e Superstrada significa avere 4 km in più per ammortizzare le eventuali code su Superstrada e salvaguardare la fluidità del collegamento tra Superstrada e statale 36.

Si ritiene inoltre importante attuare una forma di pedaggiamento selettivo a carico dei veicoli provenienti dai comuni esterni a quelli rientranti nel gruppo B2: questo da un lato

per avere uno strumento che generi risorse per opere infrastrutturali nei comuni che soffrono del passaggio di Pedemontana, dall'altro per limitare l'uso di una risorsa scarsa come è la capacità attuale di Superstrada.

Un'ultima possibile obiezione alla B2 Veloce è rappresentata dall'opinione secondo cui il tracciato Vimercate-Desio-Cesano-Rho, utilizzabile in direzione fiera, sarebbe una delle principali funzioni di Pedemontana, e per questo viene ritenuto vantaggioso l'innesto a Cesano invece che a Meda.

Noi crediamo che questa obiezione sia inconsistente in quanto chi andrà in fiera da Vimercate preferirà comunque usare la SS 36. I due percorsi, infatti, avrebbero chilometraggio identico ma il passaggio da Cesano Maderno verrebbe comunque scartato per il pagamento di Pedemontana a Desio e l'aggravante di accedere ad una Superstrada già congestionata prima di Varedo.

Inoltre, chi scende sulla ss 36 per andare in fiera, in alternativa alla tangenziale di Milano potrà usare la tangenziale nord di cui è stato approvato recentemente il potenziamento fino a Rho

Altri vantaggi funzionali riguarderebbero gli attuali 70.000 veicoli circolanti oggi ogni giorno su Superstrada nel tratto Meda-Bovisio Masciago che non soffrirebbero di alcun disagio viabilistico durante i lavori di costruzione di Pedemontana perchè tutte le opere di costruzione tra Meda e la Milano-Lecco sarebbero estranee a Superstrada.

Il progetto definitivo prevede infine un tracciato molto ricco di curve, sbalzi altimetrici e innesti.

La B2 veloce prevede invece un tracciato più rettilineo che riduce la pericolosità dell'autostrada e i tempi di percorrenza.

4.5 - Vantaggi economici

Secondo le statistiche ACI, il risparmio per carburanti di 70.000 veicoli/giorno che percorrono 3,5 km in meno rispetto al progetto preliminare ammonta a 25 milioni di euro ogni anno.

Si riducono anche i costi di costruzione.

L'uso di gallerie naturali è già previsto nel 20% del tracciato di Pedemontana.

I costi complessivi del tratto B2 sono stati valutati da Società Pedemontana in 400 milioni

di euro. La nostra valutazione è che, con questo tracciato più breve, pur avendo 2 km in galleria naturale anziché artificiale, vi possa comunque esserci un risparmio sul costo di costruzione.

I vantaggi non sono solo legati alla riduzione della lunghezza del tracciato ma anche alla semplificazione delle opere : non servirà allargarne il terrapieno per 30 metri o costruire nuove trincee, come previsto nel progetto definitivo, con l'immenso vantaggio che, da Meda a Bovisio, Superstrada manterrà la sua attuale funzionalità.

Altri vantaggi economici derivano dal fatto che il progetto sarebbe realizzato senza necessità di creare corsie provvisorie parallele su cui spostare il traffico di Superstrada, operazione necessaria per il progetto definitivo.

Ma vi sarebbe anche un vantaggio economico rilevante per chi userà Pedemontana, evidenziabile facendo riferimento al sistema dei pedaggi.

Nell'ipotesi approvata da Regione Lombardia, chi entra a Meda verso Bergamo pagherà un euro e mezzo all'ingresso di Meda e un euro e mezzo alla barriera di Desio; realizzando la B2 veloce si potrebbe ipotizzare un solo pedaggio (di importo ridotto, stante i minori costi) alla barriera di Seregno, conseguendo così, oltre al risparmio di carburante e al risparmio nella costruzione, per l'accorciamento del tracciato, esisterebbe anche un ulteriore risparmio per gli utenti.

4.6 - Vantaggi costruttivi

La necessità di avere 3 corsie per senso di marcia nel tratto di Pedemontana da Meda a Desio, nasce in gran parte dalla sovrapposizione tra flussi di Superstrada e flussi di Pedemontana nel tratto Meda-Bovisio.

Gli studi viabilistici eseguiti fino ad oggi attribuiscono a questo tratto un carico complessivo tra i 70 e gli 80 mila veicoli giorno.

Eliminare questa sovrapposizione ridurrebbe il carico di questo collegamento a 60/70 mila veicoli/giorno, un flusso che può essere gestito con 2 corsie come infatti avviene tra Lazzate e Meda dove sono previste 2 corsie per flussi che sfiorano i 70 mila veicoli/giorno. Conseguenza positiva della necessità di sole due corsie di transito e una di emergenza è che la costruzione della B2-veloce potrebbe avvenire in galleria profonda senza interferenze superficiali.

Questo può essere fatto con tecnologie tradizionali o con una TBM di sezione 12 metri, come, ad esempio, previsto nel progetto di tunnel urbano per il collegamento tra la zona Garibaldi e le tangenziali di Milano dalla stessa società che ha realizzato i tunnel ferroviari di Castellanza.

Seguendo questa ipotesi costruttiva, che non comporterebbe alcun disagio superficiale, si scaverebbero prima le trincee che conducono ai pozzi di ingresso e uscita della fresa per poi procedere allo scavo della prima galleria e, fatta avanzare la fresa fino al pozzo successivo, si scaverebbe la galleria di Meda.

Riposizionata la TBM all'inizio della seconda canna, verrebbe scavata la seconda serie di gallerie.

I costi di questa ipotesi sono in linea con i 108 milioni di euro a km previsti da Pedemontana per le gallerie naturali. Una cifra ben capiente se si pensa che il tunnel di 1850 metri a doppia canna scavato con TBM lo scorso anno a Castellanza, pur se di sezione di 7,85, è costato 26 milioni di euro a km, cioè un quarto del parametro usato da Pedemontana.

Qualora si intendesse invece realizzare l'opera a costi inferiori utilizzando gallerie artificiali scolorari con 3 corsie per senso di marcia, sarebbe necessario riallocare i 6 edifici esistenti sul tracciato.

In ogni caso, non esistono problemi tecnici insormontabili che impediscano di realizzare questo tracciato: esistono invece soluzioni tecniche diverse in funzione del costo e dei disagi superficiali sopportabili.

Visto che le parti in trincea tra la SS35 e la SS 36 corrispondono per lunghezza a quelle che si realizzerebbero con i progetti di Regione Lombardia i vantaggi costruttivi della B2-veloce rispetto progetto definitivo derivano dal fatto che

- non serve scavare 5 milioni di metri cubi di terre;
- non serve creare per 5 anni problemi alle viabilità comunali come previsto dal progetto definitivo;
- non serve allargare un terrapieno di 3 km per 30 metri muovendo circa mezzo milione di mc di terre;
- non serve costruire 1 km di trincea muovendo altri 200 mila mc di terre;

- non serve neppure il grande svincolo tra Bovisio e Cesano ;
- né servono i 500 metri di galleria artificiale finale sull'innesto di Pedemontana in Superstrada.

Con la B2veloce il progetto si semplifica, si riducono gli imprevisti e si garantiscono tempi di costruzione più brevi e più certi.

4.7 – Le controdeduzioni di Regione Lombardia

In data 18 Maggio 2009 Regione Lombardia, nella persona dell'Assessore alle infrastrutture e Mobilità Raffaele Cattaneo, ha inviato alle associazioni scriventi una lettera nella quale faceva riferimento agli impegni pubblicamente assunti durante l'incontro pubblico del 25 Novembre tenuto a Cesano circa la volontà di far valutare ai propri tecnici l'alternativa di tracciato B2 Veloce.

Alla lettera è stata allegata una nota tecnica di due pagine nella quale questa alternativa, anche se non ne viene esclusa la possibilità tecnica di realizzazione, viene comunque presentata come caratterizzata da tutta una serie di forti criticità esecutive.

Al riguardo va subito evidenziato come la stessa premessa della nota tecnica risulti del tutto fuorviante, rendendo quindi del tutto ridimensionabili le osservazioni tecniche sviluppate.

Al secondo capoverso della nota infatti si precisa che "Le valutazioni sono state fatte considerando la B2 Veloce a tre corsie per senso di marcia più emergenza, cioè con lo stesso calibro autostradale previsto per i tratti di autostrada Pedemontana che andrebbe a sostituire".

E' evidente l'incongruità di questa premessa, dal momento che il tratto B2 Meda - Bovisio di Pedemontana è previsto a tre corsie proprio perché dovrà sopportare il traffico di Pedemontana assieme a quello attuale della Milano-Meda! Nel caso invece della B2 Veloce il tratto Meda - Desio, appunto perché separato da Superstrada, dovrà far fronte ai soli flussi provenienti da Lentate (dove Pedemontana è prevista a due corsie per senso di marcia), mentre Superstrada, con le esistenti due corsie per senso di marcia, continuerà a svolgere il suo ruolo attuale.

Chiarita questo aspetto, è evidente che la progettazione e realizzazione di gallerie a tre piuttosto che a due corsie, dal momento che come noto le sezioni di scavo variano con il

quadrato del raggio, comporta problematiche completamente differenti, nonostante poi la stessa nota voglia precisare che " ..in ogni caso, la maggior parte delle osservazioni () valgono anche nel caso di una sezione a due corsie più emergenza". Riteniamo quindi, a fronte di questo chiarimento sulla fuorviante premessa della nota di risposta, che le comunque non negate possibilità tecniche di realizzazione della B2 Veloce possano ancora di più risultare estremamente vantaggiose rispetto al progetto attuale dal punto di vista tecnico, ambientale ed economico.

4.7 - Sintesi

La proposta di B2-veloce qui sostenuta presenta numerosi ed evidenti vantaggi sia rispetto al progetto definitivo.

1. una minore occupazione di suolo: oltre 200 mila metri quadri in meno rispetto al progetto definitivo con un percorso inferiore di 3,5km
2. Vantaggi ambientali: 2 tonnellate di PM10 e oltre 15.000 tonnellate di CO2 in meno immesse in atmosfera ogni anno rispetto ai progetti di Regione Lombardia; meno inquinamento da code su Superstrada; maggiori fondi reinvestibili su ambiente e infrastrutture ferroviarie.
3. Vantaggi viabilistici: una rete autostradale senza pericolose sovrapposizioni, più efficiente, meglio distribuita, più rettilinea meno soggetta a congestioni, senza intralci per le viabilità comunali e di Superstrada durante la costruzione.
4. Vantaggi economici: un evidente risparmio nella costruzione dell'opera rispetto al progetto preliminare, un costo di percorrenza inferiore a quello imposto dai progetti di Autostrada Pedemontana Lombarda
5. Vantaggi costruttivi: meno imprevisti nei lavori, nessuna necessità di toccare Superstrada e terreni contaminati da diossina e un minor tempo di costruzione che compensa ampiamente gli ipotizzabili tempi delle necessarie procedure amministrative per le variazioni del progetto.

5 - Conclusioni

La S.S.35 ha rappresentato il più grande fattore di sviluppo della valle del Seveso degli ultimi 40 anni. Pedemontana nel tratto B2, realizzata secondo il progetto definitivo rappresenterebbe invece l'inizio di un grave disagio e del conseguente decadimento già

nelle prime fasi di costruzione per un'area che da Lentate a Desio coinvolge oltre 200.000 abitanti.

Le motivazioni per giustificare la necessità di una revisione del tracciato di Pedemontana appaiono così evidenti, numerose, semplici e convincenti che è ragionevole chiederne una seria considerazione.

Una grande trasparenza e il privilegio evidente e documentabile del bene collettivo, rappresentano il solo modo per ottenere, non solo l'approvazione dell'opera, ma il pieno consenso dei cittadini a realizzare grandi infrastrutture come Autostrada Pedemontana.

Tanto premesso, gli scriventi formulano le osservazioni tutte di cui in premessa e, in particolare, chiedono:

- 1) che sia consentito e favorito l'accesso alla documentazione da parte degli scriventi e la partecipazione degli stessi al procedimento amministrativo volto alla definizione degli aspetti viabilistici del progetto;
- 2) che sia rivisto lo SIA e, conseguentemente, implementata la procedura di VIA, in modo da verificare l'esistenza di impatti ambientali significativi, anche cumulativi e indiretti, sulle aree residenziali circostanti al tracciato, e intervenire per eliminarli, mitigarli o compensarli;
- 3) che siano verificati altresì gli impatti ambientali connessi all'attività di cantiere;
- 4) che sia svolta, in ragione della criticità e della rilevanza dell'opera, un'inchiesta pubblica per l'esame dello studio presentato dal proponente, dei pareri forniti dalle p.a. e delle osservazioni del pubblico, ai sensi dell'art. 29 D.lgs. 152/2006;
- 5) che siano accolte le osservazioni di carattere tecnico di cui al presente atto.

Restano in attesa di un riscontro puntuale a tali osservazioni e, in caso di mancato accoglimento delle stesse, si riservano di adire le sedi giudiziarie competenti, ivi compresa la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, per tutelare i propri diritti.

avv. Veronica Dini

