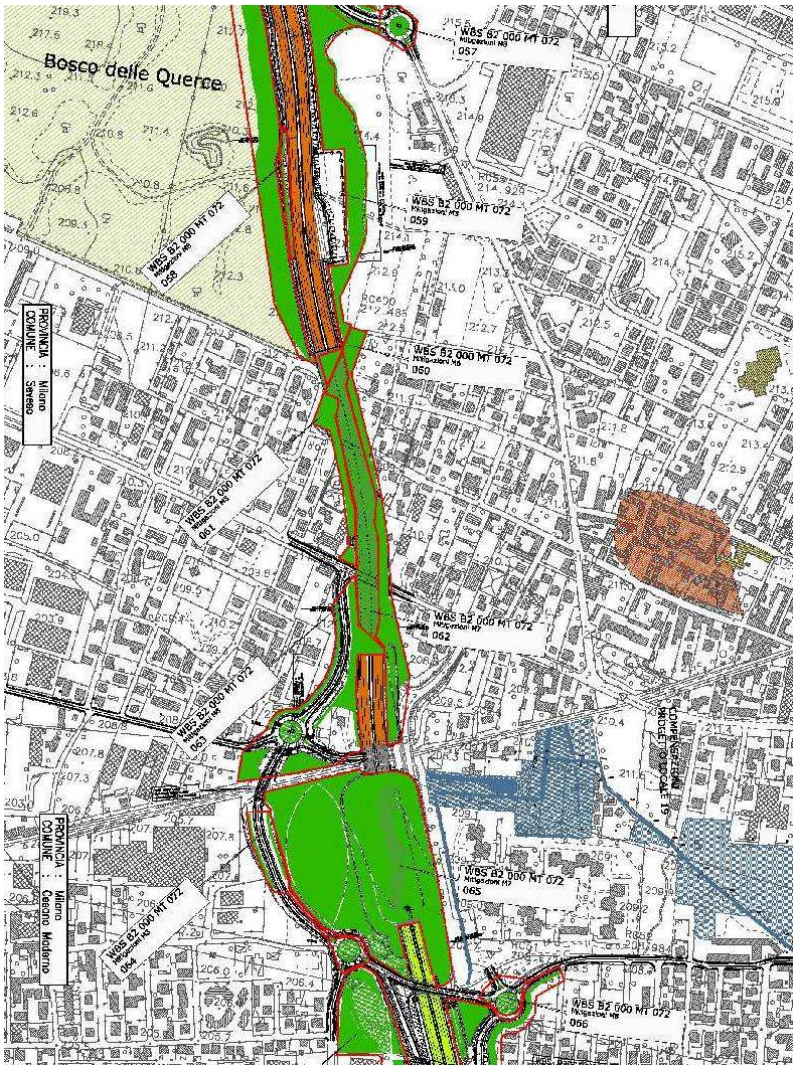
Comitati Cives
Bovisio Masciago – San Giorgio Desio - Seveso
civesseveso@libero.it

associazione
Noi per Cesano
info@noipercesano.it

LEGAMBIENTE
DESIO

Con delibera del 6.11.2009, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 18.2.2010, il CIPE ha approvato il progetto definitivo per la realizzazione del *Collegamento autostradale della Pedemontana Lombarda.* Si tratta di un'opera assai imponente, destinata ad avere forte impatto sul territorio. Infatti, essa comprende un c**ollegamento autostradale lungo circa 87 Km**, articolato nella Tangenziale di Varese, in quella di Como e nell'asse trasversale principale da Cassano Magnago sino a Osio Sotto/Brembate. Ben **94** sono i **Comuni** interessati, compresi nella Provincia di Varese, Como, Milano, Bergamo e Monza – Brianza.

In questo contesto progettuale nella presente audizione ci dedicheremo alle tratte definite "B2" e inizio della "C", in quanto risultano essere nuove arterie autostradali destinate a inserirsi in un territorio fortemente urbanizzato e già sensibilmente compromesso (si pensi, ad esempio, all'area del Comune di Seveso, teatro dell'incidente della ditta Icmesa del 1976): in molti casi, come quello che si illustra a Codesta Commissione, **il tracciato stradale si collocherebbe a pochissima distanza da abitazioni private preesistenti, creando non solo un peggioramento delle condizioni abitative,** ma anche un grave peggioramento delle condizioni ambientali del territorio.



Stralcio della tratta B2 – Il previsto asse autostradale in superficie che si insinua tra gli abitati di Seveso e Cesano Maderno

In tal senso, i cittadini che risiedono nei territori interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura in oggetto hanno rilevato che uno dei profili di illegittimità più significativi attiene alla violazione della normativa, nazionale e comunitaria, in materia di tutela ambientale e, in particolare, di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Secondo il D.lgs. 152/2006 e della direttiva 2001/42/CE, **i piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente sono soggetti ad una valutazione ambientale,** laddove per "piani e programmi" devono intendersi "***gli atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale****, regionale o* ***locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative*** ".[1]

Sebbene la prevista autostrada sia stata sottoposta ad una procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), dal punto di vista procedurale, è noto che – a differenza della VIA che viene effettuata successivamente alla redazione di un determinato progetto - la VAS è un processo di valutazione cui sono sottoposti i Piani/Programmi, che ha carattere costante e continuo e deve essere svolto durante le fasi di elaborazione del piano. In tal modo, le opzioni disponibili vengono valutate prima che venga assunta la decisione finale e non dopo come avviene nella VIA. La VAS del resto è una evoluzione nella tutela dell'ambiente rispetto alla VIA, la quale è stata ritenuta come non sufficiente e garante dalla stessa Comunità Europea, altrimenti non si comprenderebbe la sua emanazione (!)[2]

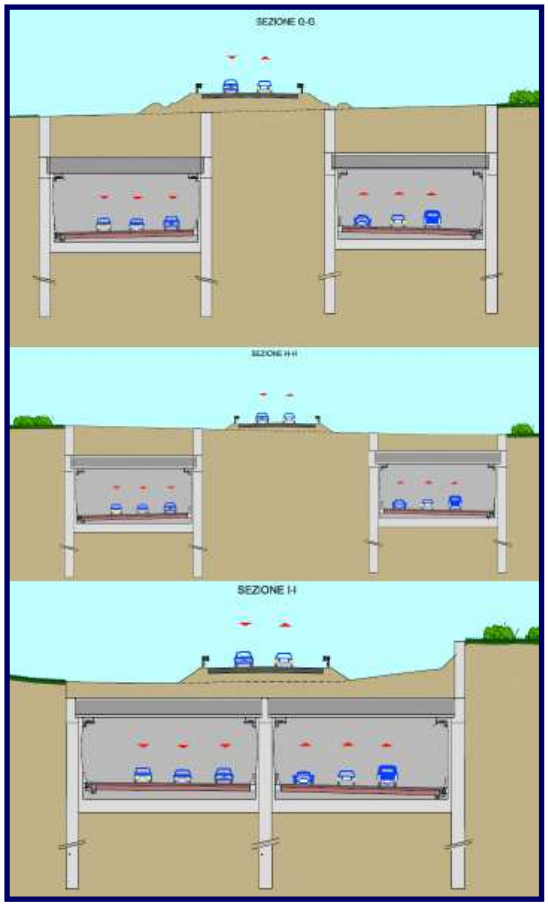
Con specifico riguardo al caso di specie, si rammenta che la direttiva 42/2001/CE è stata recepita dallo Stato Italiano attraverso il D.Lgs 152/2006 e il suo decreto modificativo n° 4/2008 del 16.01.2008 - precedenti non solo alla delibera di approvazione del progetto definitivo, emessa il 6.11.2009, ma altresì all'introduzione delle varianti sostanziali al progetto preliminare del 2006, come si illustrerà nel seguito.

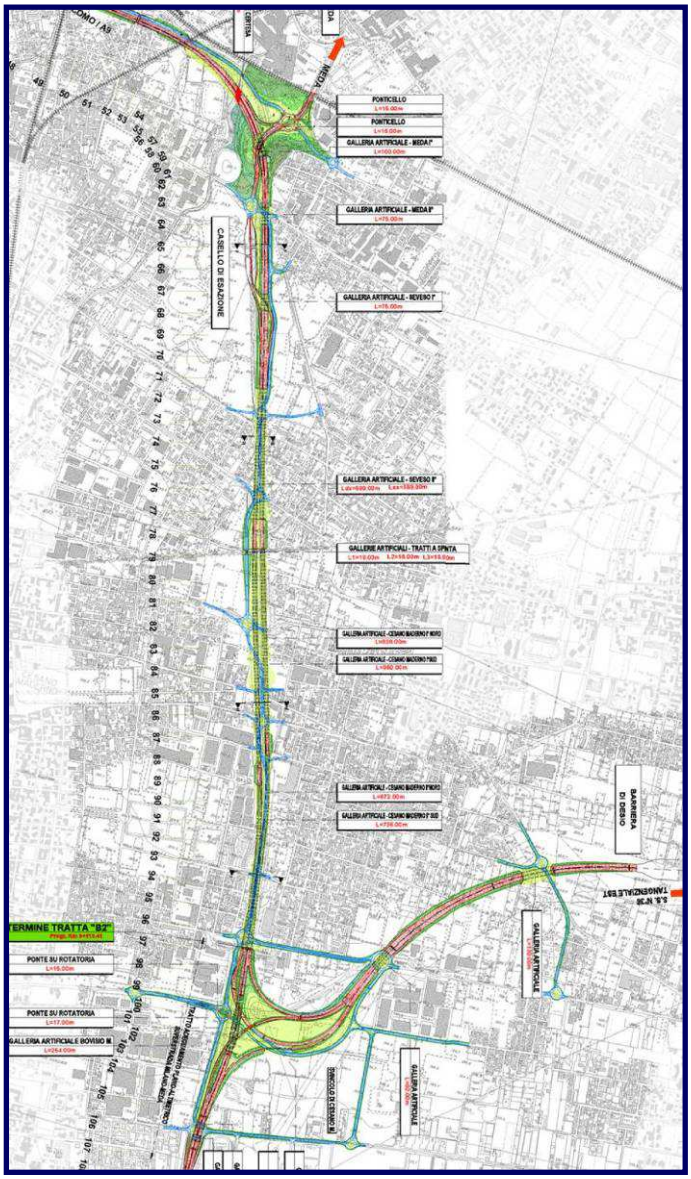
L'approvazione del progetto definitivo in oggetto doveva, dunque, essere preceduta dall'effettuazione della procedura di VAS. Così non è stato (!), nonostante la rubrica del progetto fa espresso riferimento al "***Programma delle infrastrutture strategiche*** *(L. 443/2001) Pedemontana Lombarda: collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese –Valico del Gaggiolo ed opere connesse …* ".

Ciò posto, il progetto autostradale in questione ben avrebbe potuto e dovuto essere sottoposto a Vas: è indubbio, infatti, che la realizzazione della nuova arteria stradale determinerà **nuovi e significativi impatti ambientali sulle aree contermini.** Ciò, soprattutto, **a seguito della modifica del progetto preliminare, che prevedeva, per il tratto di interesse, l'interramento della sede stradale**, oggi abbandonato.

[1] Confronta art. 6 del D.Lgs 152/2006

[2] Confronta art. 11 D.Lgs 152/2006 e art. 4 direttiva 2001/42/CE





Stralcio della tratta B2 in interrato del progetto preliminare tra gli abitati di Meda, Seveso, Cesano Maderno e Bovisio Masciago

Nonostante sussistessero tutti i requisiti di forma e sostanza, nulla di quanto previsto è stato compiuto: il progetto è stato oggetto solo della "*pronuncia di compatibilità ambientale (VIA) relativamente alle parti dell'opera oggetto di variazione*", ove n**eppure si è proceduto alla valutazione delle possibili alternative di piano, ivi compresa l'alternativa zero**.

Analoghe doglianze e preoccupazioni emergono anche in relazione al procedimento di VIA esperito, nel caso di specie, dall'art. 184 D.lgs. 163/2006, secondo cui "*la valutazione di impatto ambientale* ***individua gli effetti diretti e indiretti di un progetto e delle sue principali alternative, compresa l'alternativa zero, sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione fra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale e ambientale e valuta inoltre le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti***".

A tale proposito, si è già accennato al fatto che **il progetto definitivo per la tratta B2 – oggetto di tale parere - è profondamente diverso da quello preliminare** e che tali modifiche non discendono dalla necessità di ottemperare ad alcuna prescrizione.

Ebbene nel lontano febbraio 2004 (circa 10 anni fa), venne presentata la proposta di progetto preliminare che consisteva nella riqualificazione delle 2 corsie per senso di marcia nella tratta tra Lentate sul Seveso e Meda e nel potenziamento a tre corsie nella tratta tra Meda e Bovisio Masciago dell'esistente tracciato della SS 35

Milano-Meda. **Questa proposta venne bocciata dalla Regione Lombardia per carenza progettuale e ritenuta inammissibile con la DGR 7/17643 del 21/05/2004. (!)**

A seguito di questa bocciatura venne successivamente, nel marzo 2006, presentata la nuova proposta progettuale di progetto preliminare, che consisteva, stavolta, nella riqualificazione delle 2 corsie per senso di marcia nella tratta tra Lentate sul Seveso e Meda, nel potenziamento in interrato a tre corsie nella tratta tra Meda e Bovisio Masciago e nella realizzazione in superficie, soprastante la prevista autostrada in interrato, di una strada costituita da una corsia per senso di marcia, definita strada di arroccamento. Questa soluzione è stata ritenuta adeguata tanto da essere stata approvata dalla Regione Lombardia e dal CIPE con l'approvazione del progetto preliminare con la delibera 29 marzo 2006, n. 77 e pubblicata sulla G.U. n. 219/2006. Al riguardo si rammenta che questa soluzione progettuale non aveva riscontrato la contraddittorietà dei cittadini stante la soluzione in interrato.

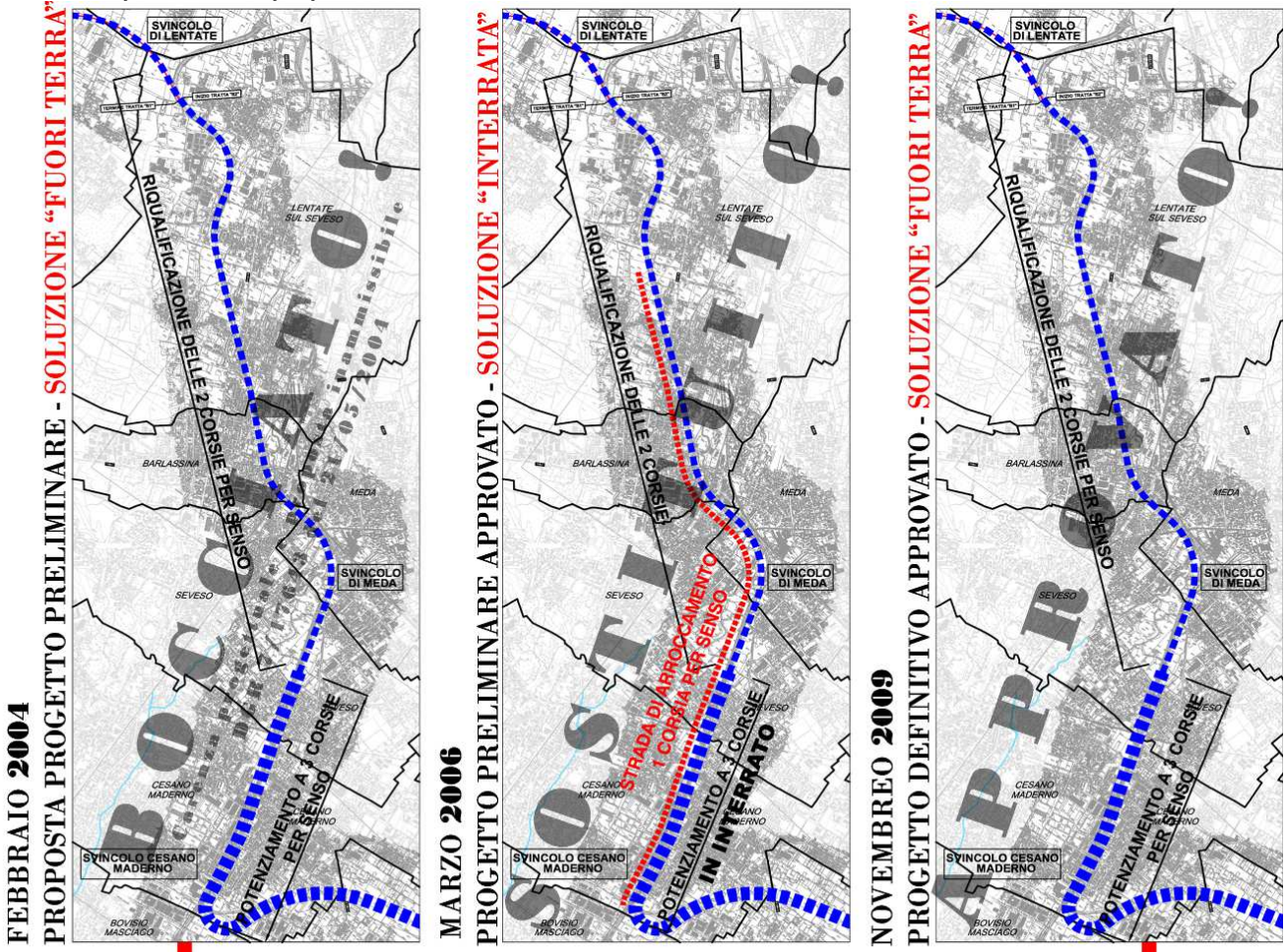
Ma questo progetto in realtà è stato poi radicalmente stravolto e modificato impropriamente, e anche in modo illegittimo, nella redazione e approvazione del progetto definitivo; progetto fortemente contestato e sul quale è stato presentato formale ricorso al TAR avverso la delibera di approvazione. Sul punto si sottolinea che analoghe doglianze sono state rilevate da parte del comitato civico Rho-Parabiago sul progetto per il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate ottenendo sia dal TAR, sia dal Consiglio di Stato l'annullamento del progetto.

Il progetto definitivo, contestato, prevede la riqualificazione delle 2 corsie per senso di marcia nella tratta tra Lentate sul Seveso e Meda e nel potenziamento a tre corsie nella tratta tra Meda e Bovisio Masciago dell'esistente tracciato della SS 35 Milano-Meda sempre in superficie, con la seguente soppressione della strada di arroccamento. Dunque questo progetto approvato, profondamente diverso rispetto al progetto preliminare, rispecchia la soluzione bocciata nel 2004. (!)

SOLUZIONE BOCCIATA
DGR 7/17643 del 21/05/2004

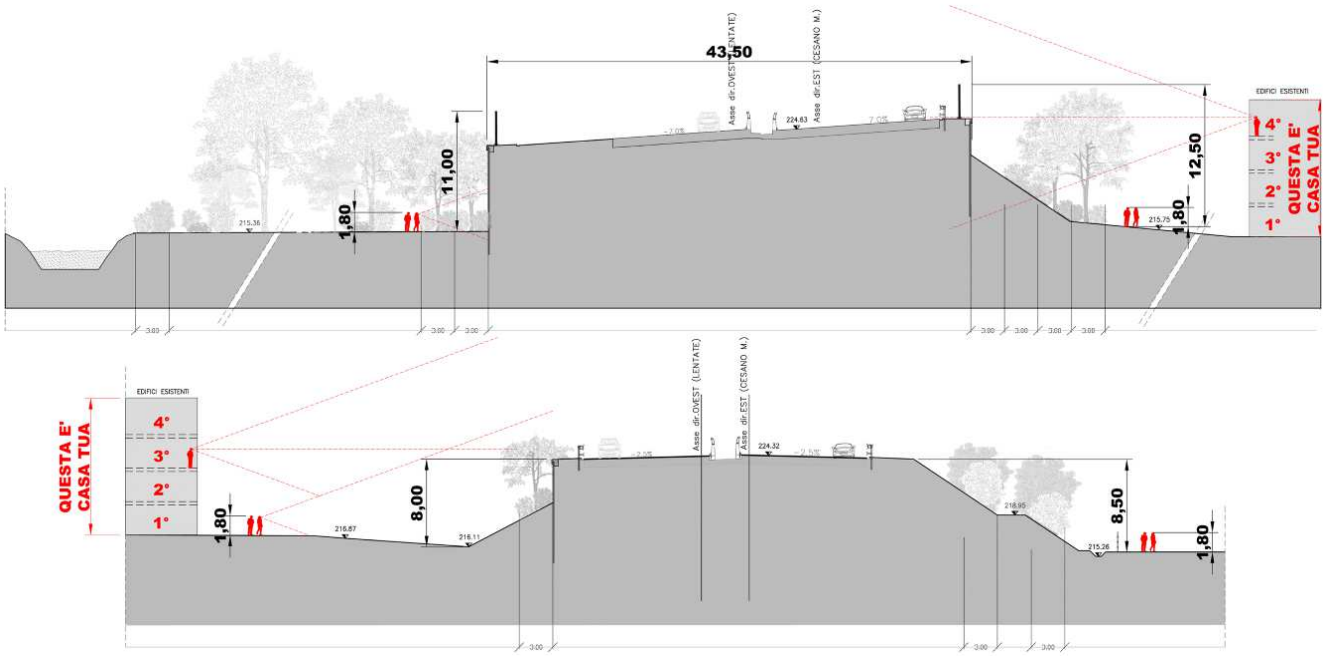
PROGETTO PRELIMINARE
APPROVATO DAL CIPE

PROGETTO DEFINITIVO
APPROVATO DAL CIPE



E' LO STESSO PROGETTO DICHIARATO INAMMISSIBILE

DA REGIONE LOMBARDIA NEL 2004!!!



Sezioni della tratta B2 del progetto definitivo tra gli abitati di Meda, Seveso, Cesano Maderno e Bovisio Masciago e l'impatto rispetto il contesto edificato immediatamente adiacente

La circostanza è confermata dalla stessa Commissione tecnica che, nel proprio parere, rileva che "*nel contesto della presente relazione* ***vengono anche trattate alcune modifiche progettuali introdotte da CAL SpA****. ….* ***Si tratta*** *difatti* ***di rilevanti interventi***". Nello stesso parere inoltre si legge che la variante B2 è"*…****la variante più importante, con conseguenze determinanti sulla logica dell'intero intervento…"****.*

Ebbene, le modifiche inserite nel progetto definitivo non sono state assunte dal recepimento delle prescrizioni o raccomandazioni impartite dal CIPE nel progetto preliminare, bensì da scelte operate in modo unilaterale dal Collegio di Vigilanza (organo politico) dell'Accordo di Programma, sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincie interessate, Autostrada Pedemontana Lombarda SpA e comuni interessati, in data 19 febbraio 2007, cioè in data ben posteriore rispetto alla data di approvazione del progetto preliminare (marzo 2006). (!)

Dunque si ritiene che l'Accordo di programma sia in realtà uno strumento per scardinare le scelte più opportune e forse più costose del progetto a scapito della buona progettazione, dell'attenzione all'ambiente e al paesaggio, nonché delle condizioni abitative in generale. Del resto l'accordo si prefigge l'obiettivo "*… che nella fase di progettazione definitiva, fosse possibile ricercare ulteriori proposte di ottimizzazione e miglioramento* ***previa valutazione ed approvazione del Collegio di Vigilanza*** *con la presenza del rappresentante del Comune interessato*". Ora se l'obiettivo è così nobile, per quale motivo non è stato formulato già in sede di predisposizione del progetto preliminare?

Di fatto, come esito di questa procedura, promossa dalla Regione Lombardia, **il Collegio di vigilanza approvava una variante sostanziale del progetto preliminare -** consistente nella modifica della localizzazione del tracciato autostradale e nella prescrizione di nuove caratteristiche prestazionali e funzionali dell'opera lungo tutta la tratta B2 - **dando mandato al Concessionario di redigere un nuovo progetto**, completamente diverso dal preliminare approvato dal CIPE.

La circostanza è rilevabile dal verbale del Collegio di Vigilanza del 20.01.2009, laddove si fa riferimento al fatto che la società Autostrada Pedemontana Lombarda chiedeva espressamente alla società Concessioni Autostradali Lombarde una "*riprogettazione della tratta*".

Ebbene, a tale proposito, va innanzitutto segnalato che l'approvazione di tali modifiche è **illegittima** sotto il profilo formale, in quanto irrispettosa dei termini e delle procedure di cui (anche) al D.lgs. 163/2006: di fatto, **il**

Collegio di Vigilanza ha indebitamente assunto decisioni di spettanza del C.I.P.E. senza averne alcuna autorità. Nel merito, poi, **le inserite nuove scelte progettuali contrastano con molte delle prescrizioni (*50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 272, 274*) contenute nella Delibera di approvazione del progetto preliminare**, relative proprio alla tratta B2.

Anche in questo caso, la circostanza è confermata dalla stessa concessionaria, laddove, negli elaborati documentali del progetto afferma che. "*…la nuova configurazione dell'opera della tratta B2* ***rientra sostanzialmente*** *nelle fasce di rispetto già approvate dal CIPE,* ***ma varia dal punto di vista tipologico e altimetrico***".

Infine le scelte operate dal Collegio di Vigilanza sono poi irragionevoli nonché in contrasto con il progetto preliminare approvato dal CIPE, in quanto il Collegio non controdeduce come dovrebbe le singole prescrizioni per verificarne l'applicazione, ma si limita a segnalare che durante la seduta del il 29/012009, **sarebbe stato deliberato di adottare una sostanziale modifica del tracciato dell'autostrada e della viabilità di arroccamento** rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare lungo tutta la tratta B2.

Questa condotta si porrebbe poi anche in contrasto con la stessa L. 443/2001 (legge obiettivo), che si pone quale obiettivo fondamentale, per l'appunto, quello di arrivare celermente alla realizzazione di tutte quelle opere fondamentali per l'ammodernamento e lo sviluppo del paese. (!)

Analogamente **le problematiche connesse all'inquinamento atmosferico non sono state trattate attentamente**, nonostante rappresentino, con tutta evidenza, l'impatto più significativo sulle popolazioni locali e **nonostante la realizzazione del tracciato fuori terra sia intuitivamente peggiorativa rispetto all'ipotesi di interramento**.

In particolare, il progetto definitivo, rispetto al preliminare comporta l'aggravamento:

- delle attuali e già critiche condizioni acustiche, dell'abitato in prossimità del tracciato stradale. Un dato indicativo è connesso al fatto che, tra le misure mitigative previste dal progetto definitivo, si ipotizza di sostituire i serramenti di diverse costruzioni: tale soluzione è indice del livello progettuale molto basso;
- delle attuali condizioni atmosferiche, anch'esse già critiche, di questa parte di territorio in termini di innalzamento delle produzioni dei gas prodotti dal traffico automobilistico. La considerazione è rafforzata dal fatto che le tratte B2 e inizio della C si inseriscono in un contesto fortemente antropizzato, incluso nella zona critica di Milano, Como e Sempione. Sul punto, si richiama quanto affermato e dichiarata sullo studio di impatto ambientale, nel quale si legge che "… *non sono stati effettuati confronti tra gli scenari preliminare e definitivo in quanto risulta impossibile alla scala locale mettere in evidenza le eventuali differenze tra i due scenari nelle mappe di isoconcentrazioni. Lo studio fa dunque riferimento alla configurazione prevista nello scenario definitivo (con il tracciato elaborato della tratta B2 nel progetto definitivo). Non viene quindi considerata la configurazione prevista nello scenario preliminare che si differenziava da quella definitiva per una diversa disposizione delle trincee e dei tratti in rilevato*";
- delle già pesanti criticità ambientali dovute alla presenza di sostanze fortemente contaminanti (diossina) a causa dell'incidente Icmesa.

L'aspetto poi speciale e del tutto inopportuno, assunto dalla Regione Lombardia proprio per consentire alla nuova autostrada di attraversare i terreni contaminati dalla diossina, è stata l'approvazione della L.R. 15/2008 denominata «*Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale*», il cui art. 4 comma 9 recita quanto segue: «***in deroga al divieto di cui all'art. 1 comma 1 della L.R. 60/1985 (Istituzione di vincoli e destinazioni d'uso nell'area bonificata ai sensi della L.R. 2/1977), nel Parco Naturale del Bosco delle Querce sono ammesse le attività per la realizzazione del "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varrese-Valico del Gaggiolo" e delle opere ad esso connesse*** *inerenti con la localizzazione dell'infrastruttura derivante dal progetto preliminare, approvato ai sensi e per gli effetti della L. 443/2001 e del D.lgs. 190/2002…con deliberazione del C.I.P.E. n° 77 del 29.3.2006, come modificato e ottimizzato dalla progettazione definitiva per minimizzare la portata delle interferenze nel Parco naturale del Bosco delle Querce. Le attività per la realizzazione dell'infrastruttura sono ammesse fermo restando il rispetto di quanto previsto dal D.lgs. 152/2006, ai fini della salvaguardia delle condizioni ambientali di efficacia e sicurezza oggi persistenti*

nell'area».

La novella legislativa, dunque, cancella il disposto della L.R. 60/1985, il cui art. 1 disponeva che «*a far data dall'entrata in vigore della presente legge nelle aree dei Comuni di Seveso, Meda, Desio e Cesano Maderno, già interessate da operazioni di bonifica e ripristino ambientale ai sensi della L.R. 17.1.1977 n° 2,* ***è fatto divieto di qualsiasi attività*** ***edificatoria o di trasformazione del suolo e del sottosuolo,*** *a eccezione degli interventi necessari alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei manufatti realizzati nell'ambito della bonifica, nonché delle attività agronomiche conservative e migliorative per l'ambiente boschivo.*

Nell'area di cui al primo comma ***possono svolgersi soltanto le attività e le iniziative previste dall'accordo transattivo intervenuto il 19.12.1980*** *fra lo Stato, la Regione Lombardia e le società Givaudan e Icmesa*».

Per queste ragioni, tecniche, amministrative e sostanziali nel ricorso presentato al TAR, si richiede la legittimità costituzionale della L.R. 15/2008 alla Corte Costituzionale, in quanto sospetta di violazione degli artt. 3, 9 e 32 della Costituzione: senza tali disposizioni, infatti, l'autostrada non avrebbe potuto essere realizzata nei termini di cui al progetto definitivo.

Quindi, l'intera riprogettazione della tratta B2, in netto contrasto con quanto approvato nel preliminare, è avvenuta per ragioni squisitamente politiche che sono state considerate preminenti rispetto a quelle ambientali, tecnico-amministrative e giuridiche. A sostegno delle ragioni che hanno indotto a tale scelta, si segnala che, durante la seduta del tavolo territoriale d'ambito – tratta A9/ex SS 35 – del 23.6.2008, l'Amministrazione Comunale di Seveso depositava una nota con la quale si chiedevano "***in ordine alla ricerca di finanziamenti volti ad eliminare la barriera costituita dalla linea ferroviaria Milano-Asso****, le seguenti modifiche al progetto CIPE:*

1. eliminazione della strada di arroccamento fra via Vignazzola e corso Isonzo;

2. nuova livelletta (sono consegnati profilo longitudinale e planimetria) che lascerebbe il tracciato prevalentemente in superficie in Comune di Seveso e in galleria, con andamento differente rispetto al progetto CIPE, nel Comune di Cesano Maderno".

Tale proposta **non veniva discussa**, neanche in sede di Collegio di Vigilanza.

Inoltre in spregio, nelle prescrizioni emesse dalla Regione Lombardia sul progetto definitivo si legge che: "*la riduzione dei costi di realizzazione della tratta B2 prevista dal progetto definitivo rispetto a quanto stimato nell'ambito del progetto preliminare dovrà confluire nell'ambito del conto economico della tratta quale costo per misure compensative.* ***Tali risorse economiche dovranno essere destinate ad opere o iniziative che interessino i Comuni*** *di Seveso, Meda, Lentate sul Seveso, Cesano Maderno e Barlassina (…) e che riguardino: opere e interventi per la qualità ambientale, politiche di governo del traffico e opere e interventi per la mobilità,* ***ivi inclusi l'abbassamento del piano del ferro delle linee FNM Milano-Asso e Seveso Camnago*** *(per garantire una maggior permeabilità viaria e un'adeguata accessibilità al sistema autostradale) e opere/centri di interscambio per la mobilità sostenibile e ciclopedonale*". Tale prescrizione veniva riportata integralmente nella deliberazione del CIPE di approvazione del progetto definitivo (prescrizione n. 51).

La nuova progettazione, dunque, nasce dall'esigenza – del tutto immotivata sotto il profilo dei vantaggi ambientali - di soddisfare la richiesta dell'Amministrazione di Seveso di individuare risorse economiche volte a perseguire il progetto dell'interramento della linea ferroviaria Milano-Asso.

L'episodio descritto, infatti, non rappresenta solo un evidente caso di sviamento di risorse, ma un ennesimo vizio procedurale: anche ammesso che interferisse con il tracciato autostradale, **la questione connessa alla linea ferroviaria Milano-Asso, avrebbe dovuto essere affrontata e discussa all'interno della specifica tematica progettuale delle interferenze**, così come previsto espressamente dal D.Lgs 163/2006 e dalle prescrizioni del C.I.P.E.

In assenza di un inquadramento procedurale chiaro, non si comprende dunque per quale motivo vengano destinate risorse economiche alla realizzazione di opere che non sono né opere connesse né opere di mitigazione o compensazione.

Quanto sopra illustrato trova ancor di più sostegno nella redazione da parte di CAL del cosiddetto progetto definitivo integrato, redatto a dicembre 2010 e di cui non si conosce l'esito approvativo, nel quale sono state

introdotte ulteriori modifiche a recepimento non di tutte le prescrizioni o raccomandazione impartite dal CIPE, ma solamente di alcune ritenute principali. Sul punto non si comprende quale sarebbe stato il criterio assunto per stabilire quale sia quella o quell'altra prescrizione o raccomandazione principale rispetto ad altra. Anche questa è una procedura "extra legem".

A conclusione si vuole citare le parole dell'Assessore all'Urbanistica, territorio e paesaggio della Regione Toscana: "*L'esperienza maturata in questi anni evidenzia invece come siano proprio gli attori sociali, spesso fortemente compositi, che si attivano in prima persona per difendere la qualità dei luoghi in cui vivono, a mettere in questione le diverse rendite, troppo spesso rese possibili da accordi pubblico-privato e sinistra-destra che non mettono nel conto i costi collettivi di medio e lungo periodo, ma solo i ritorni elettorali e di altro genere (come molte indagini giudiziarie evidenziano), socializzando le perdite e privatizzando i profitti.*

Sono gli ambientalisti a bloccare lo sviluppo, o queste rendite da vero "cachemire di lusso"?

E' comprensibile che gli imprenditori privati presentino le loro proposte, anche quelle speculative, come le migliori possibili. Inquieta invece che rappresentanti di istituzioni pubbliche, e di partiti cosiddetti progressisti, le accolgano entusiasticamente, rilanciandole con il refrain crescita eguale occupazione, evocando in modo sinistro la non così lontana – nel tempo e nello spazio - rinuncia all'ambiente e alla salute in cambio di un salario. Occupazione peraltro sempre più precaria e sottopagata, che rischia di essere un alibi per non entrare nel merito delle politiche pubbliche in questione, sempre più subordinate alle ragioni dell'economia finanziaria che ci ha portato all'attuale crisi.

In questa fase di crisi di sistema, caratterizzata da scenari molto incerti per quanto riguarda il nostro futuro, il territorio rappresenta nelle sue diverse prestazioni un bene collettivo assolutamente fondamentale. Chi toglie legittimità a quanti chiedono di comprendere chiaramente il saldo tra guadagni privati e interesse collettivo nelle operazioni di trasformazione del territorio, e di rinnovare così la politica nell'accezione autentica di cura del patrimonio comune, apre la strada a una poco oculata svendita sia del territorio che della politica".