



European Parliament

Bruxelles,  
PS/mjd/IPOL-COM-PETID(2017)48134

The Chair  
Committee on Petitions

D 319081 07.12.2017

Ministro Gian Luca Galletti  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 Roma  
ITALIA

p. c.  
Ministro Graziano Delrio  
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Via Nomentana, 2,  
00161 Roma  
ITALIA

**Oggetto:** Petizione n. 0090/2017, presentata da A. G., cittadina italiana, a nome dei comitati "No-Tangenziale Parco del Ticino" e "Parco Agricolo Sud-Milano", firmata insieme ad altre 655 persone, sulla costruzione di una complessa infrastruttura stradale in aree protette.

Egregio signor Ministro,

Con la presente mi prego informarla che i membri della commissione per le petizioni del Parlamento europeo, nella riunione dell'11.10.2017, hanno esaminato e discusso la petizione in oggetto in presenza di alcuni cittadini firmatari e di un rappresentante della Commissione europea.

La nostra commissione ha deciso di tenere aperta la petizione poiché dall'audizione dei cittadini firmatari e di alcuni Sindaci presenti, nonché dal dibattito fra i Membri della commissione, è emerso un insanabile vizio della procedura di impatto ambientale riguardante il progetto di superstrada, che sarebbe stato modificato rispetto al piano iniziale del 2008 e, quindi, necessiterebbe una nuova VIA. In particolare, gli eurodeputati condividono le critiche dei cittadini sull'opera stradale in questione, anacronistica e sovradimensionata, perché penalizza le alternative di mobilità sostenibile (trasporto pubblico e piste ciclabili) e provoca effetti devastanti sul sistema idrico, la biodiversità, l'agricoltura e il paesaggio dei navigli lombardi e della zona del Parco del Ticino.

Mi risulta inoltre che la situazione di degrado della qualità dell'aria in Italia e nella Pianura Padana ha raggiunto livelli insostenibili. Al riguardo il 28 maggio 2015 la Commissione europea ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora (procedura di infrazione n. 2015/2043) e più recentemente, il 15/2/17, un parere motivato, per non aver ottemperato agli obblighi previsti dalla

direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria, con riferimento al mancato rispetto dei valori limite di biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) in zone e agglomerati localizzati in diverse regioni, fra cui la Lombardia.

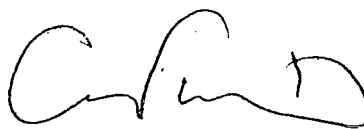
Per quanto concerne il PM<sub>10</sub>, una procedura d'infrazione (n. 2014/2147) nei confronti dell'Italia è stata avviata nel luglio 2014, con l'invio di una lettera di messa in mora, per non aver rispettato, tra il 2008 e il 2012, in diverse zone ed agglomerati, i valori limite giornalieri e annuali stabiliti nell'allegato XI della stessa direttiva sulla qualità dell'aria. E l'inottemperanza, da parte dell'Italia, alle norme sulle concentrazioni massime di PM<sub>10</sub> (e altri inquinanti gassosi) nell'aria ha già costituito oggetto di una procedura di infrazione, la n. 2008/2194, archiviata nel giugno 2013 dietro promessa, da parte italiana, dell'adozione di un cospicuo pacchetto di misure per ripristinare il rispetto dei massimali previsti dalla direttiva 2008/50/CE.

Infine con una sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea (19 dicembre 2012, C-68/11) l'Italia era già stata riconosciuta responsabile della violazione della legislazione UE in materia d'inquinamento atmosferico per gli anni 2006 e 2007.

In tale contesto il progetto in questione appare controproducente sotto tutti i punti di vista (economico, ambientale e sanitario). Ne consegue che, se fosse portato a termine sulla base di una VIA obsoleta, potrebbe contribuire a una decisione da parte della Commissione di deferire di nuovo l'Italia alla Corte di giustizia dell'Unione europea per le persistenti violazioni dei limiti d'inquinamento atmosferico.

Per questo motivo la prego di intervenire presso le autorità competenti a livello regionale affinché adottino provvedimenti idonei a scongiurare il prodursi degli effetti sopra enunciati.

Ringraziandola per la sua attenzione e confidando in una sua risposta, voglia gradire i miei più distinti saluti.



Cecilia Wikström  
Presidente della  
commissione per le petizioni

Abbiategrasso, 15 gennaio 2017



All'attenzione dell'On. Cecilia Wikström,

Presidente della Commissione per le petizioni del Parlamento europeo

**Oggetto: Petizione dei Comitati No Tangenziale del Parco del Ticino e del Parco Agricolo Sud Milano per la cancellazione del progetto denominato "Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano - Variante di Abbiategrasso sulla S.S.n.494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino - 1° Stralcio Funzionale"**

## INTRODUZIONE

La presente petizione è inviata dai Comitati No Tangenziale del Parco del Ticino e del Parco Agricolo Sud Milano che si oppongono al progetto in oggetto per le ragioni illustrate di seguito e, con maggior dettaglio, nei documenti allegati.

## PETIZIONE

*Consapevoli* che la petizione n. 1079/2003, relativa alla mancata valutazione di impatto ambientale per il progetto autostradale ANAS denominato "Collegamento SS 11 Padana Superiore - Magenta - Tang. Ovest di Milano", è stata chiusa d'ufficio dal Parlamento UE alla fine della scorsa legislatura (giugno 2014);

*Rilevando* che il "1° Stralcio funzionale" è stato inserito nel Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti della Lombardia;

*Rilevando* che il CIPE con delibera n.63 del 6 agosto 2015 ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sullo schema di Contratto di programma per l'anno 2015 e Piano pluriennale degli investimenti 2015-2019 tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e ANAS Spa. *Constatando* che in entrambi i documenti si fa riferimento al "1° Stralcio Funzionale";

*Considerando* che il "1° Stralcio Funzionale", presentato ai Comuni interessati come un nuovo progetto nell'aprile 2015, corrisponde sostanzialmente al precedente progetto ANAS di tipo autostradale del dicembre 2008 denominato "Collegamento tra la S.S. 11 Padana Superiore a Magenta e la Tangenziale Ovest di

*Milano – Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino”, temporaneamente privato della tratta Albairate – Milano (Baggio);*

*Sottolineando* che questa operazione è in aperta contraddizione con lo scopo principale per cui era nato il progetto originario, vale a dire collegare Malpensa alla Tangenziale Ovest di Milano;

*Osservando* che l'importo di € 118 milioni assegnato a quest'opera su un costo totale previsto di € 220 milioni non è assolutamente sufficiente a garantire il completamento della stessa;

*Ricordando* che i costi totali dell'opera originaria in seguito alle prescrizioni dei Ministeri competenti (Ambiente, Trasporti e Beni Culturali) ammontavano nel 2009 a oltre € 419 milioni e che già tra il 2011 ed il 2013 il quadro finanziario dell'opera era stato ridimensionato determinando una mancanza di coperture per fabbisogno residuo di € 137 milioni;

### DENUNCIAMO CHE

Il progetto denominato “1° Stralcio funzionale”, volto a collegare il Comune di Vigevano con l'Aeroporto di Malpensa, mette in grave pericolo l'integrità territoriale dell'area sud-ovest della Città metropolitana di Milano e, in particolare, del Parco del Ticino e del Parco Agricolo Sud Milano che saranno attraversati dall'infrastruttura.

Il progetto inciderà negativamente sulle iniziative poste in essere per garantire la tutela ambientale nel Parco Lombardo della Valle del Ticino, istituito nel 1974 su iniziativa popolare come primo parco fluviale italiano, designato dall'UNESCO come riserva MAB (“*Man and biosphere reserve*”) dal 2002 e comprensivo di numerosi Siti Natura 2000 (SIC e ZPS) istituiti dall'Italia in attuazione della direttiva Habitat (92/43/CEE) e della direttiva Uccelli (147/2009/CE).

Il progetto non sarà altresì compatibile con le misure adottate per preservare la vocazione, prettamente agricola, del fertillissimo territorio (47 mila ettari) all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, dove è in corso una progressiva transizione verso l'agricoltura biologica, insieme a numerosi interventi di riqualificazione paesistica e potenziamento dei servizi eco-sistemici (es. allargamento della superficie boschiva, miglioramento della rete irrigua ed estensione delle zone umide), in linea con i nuovi orientamenti della Politica agricola comune dell'UE (PAC).

Il “1° Stralcio funzionale” cancellerà i risultati positivi ottenuti mediante diversi progetti come “*LIBRARI, potenziamento della connessione ecologica attraverso la matrice agro-ambientale tra il Parco del Ticino e il Parco Agricolo Sud Milano*”. Finanziato da Fondazione Cariplo e promosso da Legambiente Lombardia Onlus insieme ai Comuni di Vittuone, Abbiategrasso, Albairate e Cislano, il progetto è caratterizzato dalla partecipazione attiva e creativa degli agricoltori nella realizzazione della connessione ecologica. Un'alleanza tra mondo agricolo e mondo ecologista per la tutela della biodiversità che è già valsa alle aziende agricole partecipanti il premio “Paesaggio 2014-2015” del Consiglio d'Europa.

Il progetto che prevede la realizzazione di viadotti di dimensioni considerevoli, specialmente all'altezza dei Comuni di Abbiategrasso, Albairate e Robecco sul Naviglio, comprometterà irrimediabilmente il paesaggio dei Navigli Lombardi, in particolare lungo il Naviglio Grande e il Naviglio di Bereguardo. Ciò vanificherà tutti gli sforzi compiuti per rendere fruibili le rispettive alzaie a fini ciclo-turistici, di svago e per valorizzare il patrimonio storico-artistico della zona, beneficiato anche di finanziamenti europei.

Il progetto comporterà un enorme consumo di suolo, quasi tutto ricadente in area agricola. I dati forniti parlano un consumo di suolo agricolo totale pari 1.266.844 mq (99%) a fronte di un consumo di suolo in area urbana di appena 10.598 mq (1%). I comuni più colpiti dal consumo di suolo agricolo sono nell'ordine:

Robecco sul Naviglio (218.613 mq, 100%), Cassinetta di Lugagnano (97.225 mq, 100%), Albairate (389.215 mq, 99%), Abbiategrasso (344.699 mq, 99%) e Magenta (133.320 mq, 96%).

Il progetto non risolverà i problemi di traffico locale, anzi, li aggraverà. In particolare, sulla SP114 e sulla SS494 il traffico subirà un aumento significativo e gli effetti più importanti di tale aumento si manifesteranno ad Albairate. Questo "1° Stralcio funzionale", infatti, è pensato per collegare Vigevano e la Lomellina a Malpensa, non per alleviare il traffico pendolare, orientato quasi totalmente verso Milano.

Il progetto, che si basa su proiezioni dei flussi di traffico irreali o comunque superate, poiché pensate in un'epoca (inizio anni 2000) in cui si riteneva che l'aeroporto di Malpensa sarebbe diventato il principale hub italiano per il traffico aereo di merci e passeggeri, non risponde alle esigenze degli abitanti.

Il progetto non contribuirà a migliorare la qualità dell'aria. All'aggravarsi delle congestioni di veicoli sulle strade già esistenti, che saranno comunque utilizzate da chiunque debba recarsi a Milano, corrisponderà un ulteriore aumento dei rilasci di PM10 e NOX in una zona pesantemente caratterizzata da continui superamenti dei valori limite (giornalieri e annuali) degli inquinanti fissati nella direttiva per la qualità dell'aria (2008/50/CE). Di conseguenza, la realizzazione del "1° Stralcio Funzionale" non contribuirà in alcun modo al miglioramento delle condizioni ambientali né apporterà alcun beneficio per la salute delle persone.

Questo "1° Stralcio funzionale", di un progetto originario, risulta basato su dati e necessità previsti da un progetto vecchio di 15 anni e non tiene conto del fatto che, nel frattempo, è stato completato il raddoppio della linea ferroviaria da Milano ad Albairate, che costituisce una seria alternativa al trasporto pendolare automobilistico, togliendo dalla strada migliaia di auto ogni giorno.

Il progetto non considera un altro fatto importante, ossia che un nuovo raddoppio della ferrovia da Albairate a Mortara è previsto sia nei programmi di Regione Lombardia sia dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (delibera CIPE del 6 agosto 2016) per un costo stimato di circa € 400 milioni. Questo raddoppio, se realizzato, contribuirebbe a diminuire nettamente il pendolarismo automobilistico dei cittadini della Lomellina e di Vigevano verso Milano, a favore dell'utilizzo di un servizio pubblico ferroviario efficiente.

La Città di Milano, inoltre, sta inoltre applicando con successo politiche che hanno ridotto il traffico automobilistico all'interno della cerchia cittadina, potenziando i mezzi pubblici, le piste ciclabili e il *car sharing* e *car pooling*. La stessa Expo 2015, tenutasi a Milano, ha visto prevalere le scelte di mobilità su ferro da parte dei visitatori. Il "1° Stralcio funzionale", invece, corrisponde a un'idea di mobilità ormai assolutamente superata che va in una direzione totalmente opposta.

Il progetto, che non considera le esigenze della viabilità locale, che penalizza l'attività agricola, che risulta completamente estraneo al contesto storico-ambientale dell'Abbatense e del Magentino, deve essere fermato. Qualsiasi autorizzazione che non sia basata sulla corretta applicazione della direttiva concernente la valutazione di impatto ambientale (VIA) di determinati progetti pubblici e privati (2011/92/UE) deve essere considerata illegittima.

Il "1° Stralcio funzionale", che formalmente è un progetto diverso dal precedente progetto di ANAS presentato nel 2008, non può in alcun modo essere autorizzato sulla base di delibere di VIA risalenti a ormai 10 anni fa, che non tengono conto degli "effetti cumulativi" che questo "Stralcio" potrebbe avere con altri progetti che nel frattempo sono stati realizzati o che sono in corso di realizzazione sul territorio.

I flussi di traffico, nonché i potenziali effetti del "1° Stralcio funzionale" sulle diverse matrici ambientali, devono essere necessariamente rivisti e aggiornati, affinché rispecchino le reali condizioni del territorio e affinché le valutazioni ambientali alla base dei processi decisionali siano accurate e credibili.

Facciamo presente che ai sensi delle modifiche introdotte alla disciplina sulla VIA dalla direttiva 2014/52/UE - che è entrata in vigore il 15 maggio 2014 e che l'Italia deve rendere applicabile entro il 16

maggio 2017 - la VIA deve individuare, descrivere e valutare, in modo appropriato, per ciascun caso particolare, e rispetto alla sensibilità dei luoghi, gli effetti significativi, diretti e indiretti, di un progetto su diversi fattori, tra cui: la popolazione e la salute umana; la biodiversità; il territorio; il suolo; l'acqua, l'aria e il clima; i beni materiali, il patrimonio culturale, il paesaggio (Art. 3).

Osserviamo anche che la direttiva, come emendata, garantisce (Art. 6) un ruolo "accresciuto" alle autorità locali, attribuendo loro una maggiore centralità. La nuova direttiva, infatti, stabilisce che a tali autorità sia fornita la possibilità di esprimere il proprio parere sulle informazioni fornite dal committente e sulla domanda di autorizzazione.

Pensiamo perciò che la Legge n. 443/2001 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (c.d. "Legge Obiettivo") abbia perso ogni attualità e non possa essere considerata conforme alla vigente normativa in materia di valutazione di impatto ambientale.

Non capiamo, infatti come le procedure di verifica e di ottemperanza - piuttosto semplificate - previste dalla suddetta Legge, che definisce il quadro autorizzativo per il "1° Stralcio funzionale" (considerato dal Governo e da Regione Lombardia come un'infrastruttura "strategica"), possano essere viste come adeguate per garantire la corretta applicazione degli obblighi stabiliti dal diritto dell'UE, in particolare dalla direttiva 2011/92/UE come modificata dalla direttiva 2014/52/UE.

Pertanto, alla luce di quanto precede,

## CHIEDIAMO

Al Parlamento europeo, in particolare alla Presidenza della Commissione per le petizioni, di farsi carico del problema qui sollevato, accogliendo questa nostra nuova petizione e intervenendo presso le competenti autorità nazionali al fine di ottenere chiarimenti sulla sostenibilità dell'opera dal punto di vista economico-finanziario e ambientale;

Al Parlamento europeo, in particolare a tutti i Membri della Commissione per le petizioni, di fare pressione sulle competenti autorità italiane affinché siano considerate alternative al progetto denominato "1° Stralcio funzionale" che, a partire dalla riqualificazione e dall'ammodernamento delle strade esistenti, consentano di abbandonare definitivamente tale progetto (insieme al progetto originario presentato da ANAS S.p.A.), di promuovere effettivamente la mobilità sostenibile, di rispettare l'ambiente e il clima, di non arrecare pregiudizio alla salute umana;

Alla Commissione Europea di verificare che l'Italia proceda al recepimento della direttiva 2014/52/UE, di chiarire se la Legge Obiettivo è conforme alla normativa UE vigente in materia di VIA e di specificare se, visto che siamo di fronte a un nuovo progetto, esso debba essere sottoposto a una nuova procedura di valutazione di impatto.

*Comitati NO Tangenziale del Parco del Ticino e del Parco Agricolo Sud Milano*

[www.notangenziale.org](http://www.notangenziale.org)  
[info@notangenziale.org](mailto:info@notangenziale.org)