



**PARCO LOMBARDO
DELLA VALLE DEL TICINO**



DIREZIONE

Ufficio segreteria di Presidenza e Direzione

*Sviluppo sostenibile
Tutela della biodiversità e dell'ambiente, qualità della vita*

**Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali**

**Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti**

**Spett.
REGIONE LOMBARDIA**

Alberto Cavalli

Assessore alle Infrastrutture e Mobilità

Claudia Maria Terzi

Assessore all'Ambiente, Energia e Sviluppo
sostenibile

Viviana Beccalossi

Assessore al Territorio, Urbanistica e Difesa del
suolo

Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità

Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo
sostenibile

Direzione Generale Territorio, Urbanistica e Difesa
del suolo

p.c.

Spett. Comuni del Parco

Spett. Province di Pavia e Varese

Spett. Città metropolitana di Milano

INVIO VIA PEC

Pontevecchio di Magenta, 17 giugno 2015

Prot. n. 2015/ cfr. n. assegn. PEC GG/CP/ft

OGGETTO: Progetto definitivo dei lavori di costruzione del collegamento tra la SS. 11 "Padana superiore" Magenta e la tangenziale ovest di Milano. Variante di Abbiategrasso sulla SS 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso - Vigevano" fino al nuovo ponte sul Ticino. Primo stralcio funzionale.

Premesso che in data 20 aprile 2015 (ns prot. 113-4124/2015) è pervenuta a questo Ente con nota di ANAS prot. CDG – 0047786-P del 14/04/2015 la documentazione relativa al **primo stralcio funzionale** di attuazione del Collegamento tra la SS 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano con Variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo ponte sul Fiume Ticino di Vigevano.

Tenuto conto che tale progetto costituisce lo stralcio di un progetto più ampio relativo al collegamento stradale SS 11 Padana Superiore – Tangenziale Ovest Milano su cui questo Ente ha, in più sedi, rilevato una serie di criticità e di problematiche connesse alla sua realizzazione, a partire dalle motivazioni a sostegno dell'opera.

Richiamati, a tal proposito, i precedenti pareri espressi da questo Ente e di seguito elencati:

- **nota prot.n. 5836/01 del 29.10.01** avente per oggetto "Accordo di Programma Quadro per l'accessibilità a Malpensa 2000. Mobilità del comparto sud-ovest milanese";
- **nota prot.n. 9455/02 del 10.12.02** avente per oggetto "Osservazioni al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pavia;
- **deliberazione C.d.A. n. 29 del 26.02.03** avente per oggetto "Progetto preliminare dei lavori di collegamento tra la SS. 11 "Padana superiore" Magenta e la tangenziale Ovest di Milano, della variante di Abbiategrasso e dell'adeguamento della SS. 494 "Vigevanese" da Abbiategrasso a Vigevano";
- **deliberazione C.d.A. n. 70 del 04.06.03** avente per oggetto "Costituzione di una Commissione tecnico scientifica per la Valutazione di Impatto Ambientale del progetto stradale di collegamento tra la SS. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano".
- **deliberazione C.d.A. n. 81 del 03.07.2003** "Parere in merito al progetto preliminare dei lavori di collegamento tra la SS 11 "Padana superiore" Magenta e la tangenziale ovest di Milano, della variante di Abbiategrasso e dell'adeguamento della SS 494 "Vigevanese" da Abbiategrasso a Vigevano" con cui è stato **espresso parere negativo** al suddetto progetto richiedendo alcune modifiche, fra le quali l'adeguamento in sede della S.S. 494 da Abbiategrasso a Vigevano, così come poi recepito nel progetto definitivo;
- **Deliberazione C.d.A. n. 45 del 23.04.09** "Parere in merito al progetto definitivo relativo al collegamento stradale SS 11 Padana Superiore – Tangenziale Ovest Milano", con cui sono state proposte una serie di osservazioni alle opere di mitigazione e compensazione ambientale contenute nel progetto definitivo di collegamento tra la SS.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano, sviluppato a seguito dell'approvazione CIPE del progetto preliminare del 31.1.2008.

Richiamate altresì le ns. note del 15 luglio 2014 e del 1 dicembre 2014, con cui si chiedeva di essere informati e coinvolti, auspicando la costituzione di un tavolo di confronto con gli Enti locali, nel procedimento di definizione della nuova proposta progettuale SEA ANAS per la realizzazione di una superstrada da Vigevano a Magenta.

Rilevato che a seguito di tali note, la Regione non ha fornito alcun tipo di riscontro né richiesto alcuna forma di collaborazione e di concertazione con l'Ente Parco, Ente deputato alla tutela della quasi totalità del territorio attraversato dalla nuova opera infrastrutturale.

Ritenuto che, da un confronto preliminare tra gli Enti coinvolti come auspicato, avrebbe potuto essere avviato un **percorso costruttivo e propositivo** per la risoluzione delle reali problematiche presenti sul territorio, senza gravare ulteriormente su un contesto di elevato valore ambientale e paesaggistico, si ritiene opportuno, a fronte della presentazione della proposta progettuale in oggetto, porre alla Vs Spett. attenzione **una serie di elementi di riflessione e approfondimento ai fini della valutazione circa l'opportunità e sostenibilità economica ed ambientale del proseguo dell'iter di approvazione e successiva realizzazione della suddetta infrastruttura, così come concepita.**

La Valle del Ticino, nel suo insieme (piemontese e lombardo), è stata riconosciuta nel 2002 come **Riserva della Biosfera MAB** ed è entrata a pieno titolo nella Rete Globale delle Riserve di Biosfera, comprendente aree abitate e utilizzate dall'uomo, rimaste in uno stato vicino a quello naturale grazie alla loro economia agraria o forestale. Le biosfere puntano, non solo ad incoraggiare la conservazione degli spazi naturali, ma anche a promuovere il territorio, il suo sviluppo economico e le sue specificità culturali.

Nel 2012 è stata avviata la revisione periodica decennale del dossier di candidatura della Riserva della Biosfera "Valle del Ticino", come previsto dalla Conferenza Internazionale delle Riserve della Biosfera tenutasi a Siviglia nel 1995.

Con nota prot. 12229 del 17 giugno 2014 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare ha comunicato che la **Riserva della Biosfera "Valle del Ticino" è stata considerata, a seguito della procedura di revisione periodica, come pienamente soddisfacente i requisiti della Rete Mondiale del Programma MAB/Unesco.**

La conferma di tale riconoscimento dà atto di come le esperienze messe in campo dall'inizio della gestione del Parco, spesso in forte conflitto con le scelte economiche dell'ambito regionale circostante, abbiano comunque reso possibili attività economiche, nel rispetto e nella conservazione a lungo termine delle risorse ambientali, nel mantenimento o recupero della qualità ambientale e nell'erogazione di servizi ecosistemici di importanza fondamentale per lo sviluppo dell'area metropolitana milanese e dei territori influenzati dal Parco. Ciò è possibile proprio grazie al ruolo del Parco nel mantenimento della qualità delle risorse e dell'integrità degli ecosistemi che erogano i servizi.

La designazione di Riserva della Biosfera, oltre ad essere un riconoscimento internazionale prestigioso, ha dimostrato di essere uno strumento straordinario che ha legittimato e rafforzato il modello di gestione dell'area, anche nei confronti di attività a più forte impatto ambientale, come le industrie, le vie di

comunicazione, la produzione ed il trasporto dell'energia, le grandi infrastrutture che caratterizzano la regione Lombardia, una fra le più industrializzate d'Europa.

Ciò non può che legittimare il ruolo del Parco e della sua Comunità, come **interlocutore privilegiato** nella definizione di scelte progettuali che vadano ad incidere sul proprio territorio, indirizzando la pianificazione e la progettazione verso **obiettivi di sostenibilità ambientale, di tutela del territorio e delle comunità locali, di conservazione dell'integrità degli ecosistemi e della qualità dei paesaggi**.

In questo senso si ritiene, innanzitutto, che la proposta progettuale in oggetto sia avulsa dal contesto in cui va a calarsi e, non tenendo conto dei consistenti cambiamenti nel sistema territoriale e del quadro socio economico intervenuti negli ultimi decenni, si ponga in una logica di progettazione ormai superata. Si ritiene inoltre che **non tenga in debita considerazione tematiche estremamente attuali** (peraltro recepite come **obiettivi e strategie anche dagli strumenti di pianificazione e programmazione regionale**) quali:

- la **riduzione del consumo di suolo**: la recente legge regionale 31/2014, detta *disposizioni affinché gli strumenti di governo del territorio, nel rispetto dei criteri di sostenibilità e di minimizzazione del consumo di suolo, orientino gli interventi edilizi prioritariamente verso le aree già urbanizzate, degradate o dismesse ai sensi dell'articolo 1 della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio), sottoutilizzate da riqualificare o rigenerare, anche al fine di promuovere e non compromettere l'ambiente, il paesaggio, nonché l'attività agricola, in coerenza con l'articolo 4 quater della legge regionale 5 dicembre 2008, n. 31 (Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale)*. Tali orientamenti devono obbligatoriamente trovare attuazione anche e soprattutto, in sede di progettazione di grandi opere infrastrutturali che hanno, di norma, un impatto maggiore e a scala più vasta delle singole previsioni locali. Nel Rapporto Ambientale predisposto per la proposta del Programma Regionale Mobilità e Trasporti (PRMT), oggi in fase di Valutazione Ambientale Strategica, si legge tra l'altro: **"L'infrastrutturazione è in Lombardia la principale causa del consumo di suolo agricolo e naturale dopo l'urbanizzazione (di cui peraltro è spesso causa indiretta)"**;
- la **salvaguardia delle connessioni ecologiche**: l'infrastruttura così concepita costituisce una rilevante barriera ecosistemica ed importante elemento di frammentazione del territorio; le misure di mitigazione proposte non concorrono ad un efficace inserimento ambientale dell'opera e, fra l'altro, nella maggior parte dei casi si collocano in aree intercluse, o a fianco delle opere infrastrutturali e possono configurarsi prevalentemente come opere di carattere paesaggistico, ma difficilmente si può attribuir loro una valenza ecologica ed ecosistemica, sia per la difficile accessibilità da parte della fauna (ad eccezione dell'avifauna), sia per la vicinanza con le fonti di impatto;
- la **valorizzazione del suolo agricolo**: il territorio del Parco del Ticino, così come quello del vicino Parco agricolo Sud Milano, presenta una significativa porzione destinata ad attività agricola, la quale, oltre alla sua importanza a livello economico, fornisce diversi elementi di sinergia con le finalità di tutela ambientale. L'opera in progetto depotenzia la funzione ambientale dell'agricoltura ed interferisce negativamente con gli obiettivi di mantenimento dell'agro-ecosistema del territorio del

Parco, laddove l'attività agricola viene continuamente frammentata e spezzettata rendendola poco conveniente e insidiata da insediamenti infrastrutturali; a ciò si aggiunga la presenza nel territorio interessato, di una serie di aziende ad agricoltura biologica, che vedrebbero pregiudicata la qualità dei loro prodotti e la finalità stessa delle produzioni biologiche, dalla vicinanza dell'infrastruttura e dagli impatti derivanti dal traffico indotto, soprattutto pesante, che non saranno limitati alla sola fascia autostradale, ma che si estenderanno lungo una fascia buffer che andrà a coinvolgere numerose realtà agricole. Il trasporto su strada può essere responsabile, specie in assenza di un'adeguata progettazione, oltre che dell'emissione di inquinanti per l'atmosfera, della diffusione di sostanze (fra cui metalli pesanti quali Pb, Zn, Cu, Cd, Cr, idrocarburi policiclici aromatici e sale per prevenire la formazione di ghiaccio) che possono compromettere suolo e acque in adiacenza all'infrastruttura stradale. Il deposito di tali sostanze può causare il degrado delle qualità agronomiche dei suoli, che subiscono modificazioni nella loro composizione chimico-fisica, e contaminazione del suolo stesso, delle colture e dei prodotti derivati.

La proposta del (PRMT), e lo stesso Rapporto ambientale, individuano **la frammentazione del territorio non antropizzato, come anche evidenziato dalle Linee guida per la valutazione degli impatti delle grandi infrastrutture sul sistema rurale (d.g.r. 20 dicembre 2006, n. 3838), come una delle maggiori minacce per la continuità degli habitat naturali e la compattezza delle aree agricole.** In sintesi, le dinamiche di frammentazione possono comportare i seguenti effetti:

- effetto "barriera", frazionamento degli habitat naturali, formazione di spazi interclusi, marginalizzazione di aree libere, separazione di unità funzionali;
- in ambito rurale, perdita delle trame e tessiture agrarie e poderali, riduzione delle superfici agricole, rischio di abbandono colturale delle aree;
- inquinamento delle acque, dei suoli e delle colture limitrofe per una fascia media stimabile tra i 30 e i 100 metri di profondità rispetto al bordo stradale.

Inoltre possono facilitare l'invasione e la diffusione di specie alloctone, comportare intrusione e ostruzione visiva, provocare la comparsa di nuove forme dominanti discordanti con il mosaico paesistico preesistente;

- **la promozione del trasporto pubblico:** si fa presente che uno degli obiettivi della proposta del PRMT è proprio quello di **sviluppare il trasporto collettivo in forma universale.**

Le stesse considerazioni effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale (2003) e poi di approvazione del progetto definitivo (2009) facevano riferimento a criteri di valutazione e ad un contesto socio-economico differente e meno sensibile alle tematiche sopra evidenziate, **che richiedono quindi un riesame anche degli impatti sulle varie componenti ambientali ed ecosistemiche.**

Per quanto concerne le scelte progettuali, partendo dall'assunto che vi siano delle **effettive criticità viabilistiche, di natura prevalentemente locale,** che si ritiene necessario risolvere, in particolare in corrispondenza dell'abitato di Robecco sul Naviglio e della frazione Soria di Abbiategrasso, come già più volte ribadito nei precedenti pareri, si ritiene, per ovviare alle problematiche di cui sopra e minimizzare gli impatti

sulle diverse componenti ambientali, che un'attenta progettazione dovrebbe partire **dall'individuazione di un sistema viabilistico "a rete"**, soluzione che potrebbe meglio risolvere i problemi locali di collegamento mediante **il potenziamento e la messa in sicurezza della maglia stradale esistente**. Questa ipotesi è quella che potrebbe meglio coniugare le esigenze locali di alleggerimento del traffico di attraversamento dei centri urbani, mediante brevi tratti di circonvallazione urbana da raccordare poi con la viabilità maggiore, con quelle di collegamento con le principali reti viarie e con l'aeroporto di Malpensa.

A tal proposito si sottolinea **come quest'opera, nel suo complesso, sia stata concepita a servizio dell'accessibilità a Malpensa 2000**, in un periodo storico e culturale ben diverso dall'attuale, ed in cui ancora solo si poteva ipotizzare lo scenario che si sarebbe venuto a creare a seguito dello sviluppo aeroportuale; allo stato attuale, dopo quasi 20 anni dall'avvio dell'iter amministrativo (Accordo di Programma Quadro "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000" è stato sottoscritto il 3/3/1999 dalla Regione Lombardia e dal Governo), con la stessa SEA che ha recentemente ritirato il proprio Masterplan e rimesso in discussione le proprie scelte pianificatorie strategiche, si ritiene doveroso effettuare una **verifica circa l'opportunità e l'effettiva e attuale necessità di tale opera alla luce delle evoluzioni del contesto lombardo-piemontese nel frattempo intercorse**: nuove infrastrutture entrate in esercizio, collegamento Boffalora –Malpensa, linea ferroviaria AC -AV, interventi su infrastrutture esistenti, Ammodernamento dell'autostrada A4, effettivo sviluppo dell'Aeroporto di Malpensa), sviluppo economico e urbanizzazione.

Questo ancor più alla luce dello **stralcio della previsione di collegamento con la tangenziale ovest di Milano**, di cui non si ha nessuna garanzia circa l'effettiva e futura realizzazione, che fa sì che venga a mancare un importante ed ulteriore elemento che avrebbe potuto giustificare la realizzazione dell'opera stessa e che rende l'opera progettata "sovradimensionata" rispetto agli effettivi flussi e bisogni trasportistici.

A ciò si aggiunga quanto riportato nella Deliberazione n. 16 del 30 settembre 2006 con cui l'Assemblea Consortile del Parco ha approvato integralmente i contenuti dello studio "*Valutazione Ambientale Strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto nel Parco Lombardo della Valle del Ticino*", nel quale si afferma che "*se le interferenze trasversali all'asta fluviale rappresentano una circostanza in qualche modo inevitabile per un parco fluviale collocato a separare regioni metropolitane contigue, la situazione muta sensibilmente nel caso delle **interferenze longitudinali, più "gratuite" sotto il profilo del servizio alla domanda di mobilità attuale, e certamente dotate di set di alternative meno invadenti per il territorio del Parco**. Si tratta, in ultima analisi, di una differenza realmente "strategica", della quale sarebbe opportuno tenere conto in sede di valutazione degli assetti infrastrutturali/territoriali derivanti dall'attuazione degli scenari in esame*".

Lo studio sottolinea inoltre che "ommissis... *Il confronto fra la situazione attuale e lo scenario di riferimento evidenzia, nel territorio del Parco, un forte incremento dei volumi complessivi di traffico, a sua volta correlato alle ipotesi di proseguimento delle attuali tendenze insediative verso la dispersione urbana. Si tratta di temi complessi ed articolati, ai quali si lega però la possibilità stessa di definire scenari di sviluppo per il territorio del Parco, capaci di supportare le esigenze di mobilità della popolazione, conseguendo altresì un miglioramento della qualità ambientale. È importante osservare che, al di là delle limitazioni proprie delle*

metodologie qui adottate per l'identificazione degli effetti, queste tendenze possono risentire notevolmente delle modificazioni sul lato dell'offerta di trasporto. In particolare, si può ritenere che l'effetto sprawl possa essere considerevolmente accentuato dagli interventi capaci di innalzare sensibilmente l'accessibilità delle sub-zone interne al Parco. È il caso, in particolare, delle infrastrutture stradali primarie che assumono un andamento parallelo all'asta fluviale (superstrada Boffalora-Malpensa ed eventuali proseguimenti lungo l'Est Ticino), e non già ad essa ortogonale, come storicamente avvenuto. Non è un caso, peraltro che tali interventi rappresentino, insieme alla terza pista, le azioni capaci di arrecare anche i maggiori danni infrastrutturali diretti al territorio del Parco stesso.

Ulteriore elemento di riflessione che si vuole porre alla Vs attenzione, riguarda **l'effettiva frequentazione (e quindi utilità) di collegamenti autostradali recentemente realizzati** (vedasi BreBeMi e TEM), a fronte di un elevato consumo di suolo ed impatto ambientale, oltre che di un consistente impegno economico sostenuto e manutentivo futuro, che porta a chiedersi se la strategia di realizzare nuovi collegamenti, alternativi al potenziamento della viabilità esistente, porti davvero a dei risultati positivi sia nell'ambito del quadro trasportistico generale sia in un più ampio discorso di tutela e valorizzazione del delicato territorio lombardo, specie se ricadente all'interno di un'area protetta come il Parco del Ticino.

Nel contesto socio-culturale, ambientale ed economico attuale, si ritiene un obbligo morale ed istituzionale per gli Enti coinvolti, quello di indirizzare in maniera oculata le risorse economiche disponibili al fine di **risolvere le effettive criticità ed esigenze del territorio interessato e di salvaguardare i capitali rappresentati da risorse quali il territorio, gli ecosistemi, il paesaggio e le attività esistenti, in particolare l'agricoltura, quale risorsa economica tanto preziosa quanto fragile.**

Confidando in un positivo riscontro alla presente, si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Direttore

Claudio Peja




Il Consigliere Delegato

Maddalena Gioia Gibelli
