

Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse - Integrazioni e modifiche tratta B1 (ex B) e tratta B2 (nuova).

Parere della Provincia di Milano

nell'ambito delle procedure per l'espressione del parere regionale ai sensi e per le finalità di cui al d.lgs 20 agosto 2002 n° 190 art. 3 e nell'ambito delle procedure di espressione della pronuncia di compatibilità ambientale di cui all'art. 18 del medesimo decreto legislativo.

Premessa

La Provincia di Milano è chiamata ad esprimere il proprio parere e le proprie osservazioni in merito al Progetto Preliminare ed allo Studio di Impatto Ambientale del Sistema Viabilistico Pedemontano, relativamente alle Tratte B1 e B2 oggetto di integrazioni e modifiche rispetto a quanto già pubblicato a febbraio 2004, successivamente alle prescrizioni deliberate della Regione Lombardia a maggio 2004.

La Provincia di Milano, nel richiamare l'importanza che il Sistema Viabilistico Pedemontano rappresenta ai fini del potenziamento e della riqualificazione dell'assetto infrastrutturale del nord Milano e della Brianza, evidenzia la necessità:

- a) che vengano realizzati, contestualmente agli interventi sulla rete stradale, gli interventi riguardanti il trasporto pubblico ferroviario, in attuazione degli accordi sottoscritti da tutti gli Enti Pubblici interessati ("Protocollo del ferro per la Brianza") al fine di garantire il riequilibrio modale e la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti;
- b) che vengano risolte le situazioni di grave criticità ambientale ancora aperte: svincolo con la SS 36, passaggio in Lissone Macherio, collina di Arcore, Vimercatese e ponte sull'Adda, integrazione con il progetto della Gronda Ferroviaria. Per tali situazioni la Provincia di Milano è impegnata ad agire in collaborazione con i Comuni interessati al fine di conseguire i necessari miglioramenti e modifiche progettuali;
- c) che si proceda alla ripubblicazione delle parti di progetto del Sistema Viabilistico Pedemontano (tratte C e D) che contengono le situazioni di criticità sopra evidenziate e che dovranno essere riviste anche in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera Regionale del maggio 2004. Ciò al fine di assicurare la verifica e il confronto sulle soluzioni progettuali da adottare e al fine di garantire la regolarità delle procedure relative alla VIA e dell'intesa Stato-Regione per la conformità urbanistica.

Come detto, le osservazioni ed il parere di seguito espressi riguardano specificatamente le sole tratte oggetto di nuova pubblicazione, per le quali è stata elaborata una soluzione progettuale quanto mai impegnativa sotto il punto di vista tecnico ingegneristico ed economico finanziario, ma che risponde alle richieste e alle aspettative dei Comuni interessati, salvo la questione ancora aperta relativa al Comune di Barlassina di cui si dirà in seguito.

Tale progetto, inoltre, va a colmare un'evidente carenza del disegno di rete, lasciata irrisolta dal precedente Progetto preliminare, rappresentata dal tratto di ex-SS35 tra Cermenate e Cesano M., per la quale viene ora proposta una soluzione di autostradalizzazione che riporta continuità all'itinerario del Sistema Pedemontano.

Poiché il progetto in esame (in particolare per quanto riguarda la tratta B2) si inserisce in un contesto densamente edificato ed abitato, esso deve essere accompagnato da interventi di riqualificazione/valorizzazione ambientale ed urbanistica che travalicano il semplice corridoio

autostradale. Pertanto, la Provincia di Milano è impegnata a collaborare con i Comuni interessati per promuovere un più ampio progetto di carattere urbanistico e ambientale, coordinato, unitario e condiviso, finalizzato alla riqualificazione del sistema lineare degli spazi aperti ed alla ricucitura dei sistemi urbani collocati lungo l'asse stradale. Nell'ambito di tale progetto integrato sarà possibile meglio definire anche gli interventi relativi alla viabilità di carattere locale che fanno parte del progetto Pedemontana e che sono stati oggetto di osservazioni da parte dei Comuni (es. Cesano Maderno e Seveso).

Elenco delle prescrizioni, raccomandazioni e cautele.

Si elencano di seguito le prescrizioni, raccomandazioni e cautele alla cui ottemperanza la Provincia di Milano subordina il proprio parere favorevole.

1 Potenziamento-riqualificazione della superstrada Milano-Meda.

Si ritiene che il tratto di superstrada S.P. "ex S.S. 35 dei Giovi" (cosiddetta superstrada Milano-Meda), nel tratto tra il progettato svincolo della Pedemontana e lo svincolo della autostrada A4 a Cormano, necessiti di potenziamento e riqualificazione (realizzazione di una terza corsia per senso di marcia) a carico del soggetto attuatore della Pedemontana e senza introduzione di ulteriore barriere o caselli di esazione.

***Motivazione:** la motivazione del potenziamento risiede nell'elevatissimo volume di traffico già oggi esistente¹ e nella stretta connessione che si verrebbe a creare tra la superstrada Milano-Meda e il sistema viabilistico pedemontano, come evidenziato nell'allegato (Fig. 1). La riqualificazione della superstrada dovrà avvenire senza l'introduzione di ulteriori caselli/barriere, in quanto gli utenti della superstrada (da e per Milano) si troverebbero comunque già a dover pagare un pedaggio a Pedemontana SpA per effetto dei caselli che il progetto prevede a Meda e a Lentate. A questo proposito si precisa che la Provincia di Milano, al cui demanio appartiene la superstrada Milano-Meda², intende subordinare la cessione della strada al soggetto attuatore del progetto al rispetto delle prescrizioni riportate.*

2 Adempimenti e cautele per la gestione dei movimenti terra nelle aree contaminate da diossine a seguito dell'incidente ICMESA (10 luglio 1976).

Per la parte del tracciato della Pedemontana che si sviluppa sulla zona delimitata come "B" a seguito dell'incidente ICMESA (10 luglio 1976) (vedi Fig.2), le aree relative devono essere classificate quali "siti inquinati" ai sensi del D.M. 471/1999. La legge prevede, pertanto, la realizzazione di interventi di messa in sicurezza d'emergenza, di bonifica e ripristino ambientale per ridurre le concentrazioni delle sostanze inquinanti a valori non superiori a quelli stabiliti per legge. In alternativa la Legge altresì prevede la possibilità di valutare mediante analisi di rischio specifica

¹ Il Traffico Giornaliero Medio (TGM) misurato sulla superstrada a due corsie per senso di marcia a Paderno Dugnano è pari a oltre 110.000 veicoli/giorno (Fonte: Provincia di Milano, dati di traffico del 2003).

² Il sedime della superstrada Milano-Meda, dal km 128+950 (Cormano) al km 145+500 (Lentate sud) appartiene al demanio della Provincia di Milano dal 1° ottobre 2001, in coerenza con il D.Lgs. 112/98 art. 101 e la L.R. 1/2000 art. 3 comma 118, che hanno disposto il trasferimento di parte della rete strade nazionale dal demanio statale a quello provinciale.

l'opportunità di una messa in sicurezza permanente dell'area in relazione alla salute dei residenti, dei lavoratori e dell'ambiente circostante. Si chiedono quindi le seguenti azioni e cautele.

- Analisi particolareggiata delle problematiche connesse con la movimentazione dei terreni più superficiali in relazione alla loro possibile tossicità per la salute dei residenti, dei lavoratori e dell'ambiente circostante.
- I terreni contaminati interessati da escavazione dovranno essere gestiti e smaltiti secondo le norme di legge³ ed in particolare in conformità all'art. 2 comma 2 lettera d) che stabilisce un limite di 0,0001 mg/Kg per il conferimento in discarica di rifiuti inerti dei terreni contenenti diossine.
- Occorrerà sviluppare un'analisi economica dei costi connessi alla gestione del problema della presenza di diossina nei terreni interessati dal tracciato della Pedemontana. Alla problematica, come sinteticamente illustrata con le proposte di soluzione, consegue la ragionevole ipotesi di un significativo aggravio dei costi rispetto al progetto e ai finanziamenti definiti.

La realizzazione della Pedemontana può tuttavia determinare, rispetto a questo territorio, un'occasione virtuosa per un ulteriore progetto, in cui siano fortemente impegnati Comuni Provincia e Regione, che continui e migliori l'opera di risanamento della ferita inferta dall'incidente di Seveso.

Motivazione: si ricorda che a seguito dell'incidente ICMESA di Seveso (10 luglio 1976) venne rilasciata una nube tossica contenente diossine con conseguente loro ricaduta sui terreni che interessano parte del tracciato della Pedemontana. Indagini, anche recenti, effettuate sull'area di Seveso⁴ hanno mostrato che la concentrazione di diossina equivalente è nella maggior parte dei punti compresi nella zona a suo tempo individuata quale Zona B (Vedi allegato Fig. 2) superiore a 10 ngI-TEQ (kgSS)-1.

A seguito del recepimento della direttiva comunitaria 91/156/CEE et al., meglio noto come "Decreto Ronchi"⁵ (1997) e del suo decreto attuativo D.M. 471/99⁶, i terreni compresi nell'area B superano i limiti tabellari per la destinazione d'uso a verde residenziale e in qualche caso anche per la destinazione d'uso industriale/commerciale. Infatti i valori di concentrazione limite accettabili nel suolo e nel sottosuolo, per la sommatoria delle diossine convertita in tossicità equivalente (TEQ), sono stati fissati pari a 10 ngI-TEQ (kgSS)-1 per i siti a destinazione d'uso verde pubblico, verde privato e residenziale e a 100 ngI-TEQ (kgSS)-1 per i siti a destinazione d'uso commerciale ed industriale. Poiché, come ricordato, parte del tracciato della Pedemontana si sviluppa su tale zona, si deve concludere che tali aree devono essere classificate quali "siti inquinati" ai sensi del D.M. 471/1999.

3 Indicazioni per la verifica progettuale del tracciato in corrispondenza del Comune di Barlassina.

La Tratta B2 in territorio comunale di Barlassina ha caratteristiche plano-altimetriche che riconfermano in buona parte l'attuale andamento della ex-S.S. 35. Si tratta di un tracciato in rilevato che si sviluppa in prospicenza ad aree edificate, al fianco del quale (sul lato est) verrà ulteriormente

³ D.Lgs. n 36 13 gennaio 2003 di recepimento della direttiva 1999/31/CE e D.M. 13 marzo 2003 attuativo.

⁴ "The Seveso accident History and consequences" Giuseppe Pastorelli Fondazione Lombardia per l'Ambiente Politecnico di Milano - Miami Univ. European Center - 11 aprile 2003.

⁵ D.Lgs. 5 febbraio 1997, n.22 "Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e rifiuti di imballaggio".

⁶ D.M. 25 ottobre 1999, n. 471 "Regolamento recante criteri, procedure e modalità per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale dei siti inquinati, ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni e integrazioni", che ha attuato il comma 1 dello stesso art. 17 del D.Lgs. 22/1997.

realizzato un itinerario di viabilità locale, con il rischio di aggravare l'impatto già oggi generato dall'infrastruttura.

La Provincia di Milano comprende e condivide le fondate osservazioni e le richieste di interrimento avanzate dal comune di Barlassina.

In effetti, tale tratto rappresenta il problema più critico di tutto il sistema Pedemontano, soprattutto in ragione della vicinanza del centro abitato al tracciato e in ragione della presenza di ricettori sensibili all'inquinamento acustico.

Pertanto, si richiede al soggetto attuatore di verificare e approfondire con uno studio di fattibilità tecnica ed economica l'ipotesi dell'interrimento del tracciato, così da permettere agli Enti Territoriali coinvolti di assumere decisioni sulla base di un'attenta valutazione dell'effettiva fattibilità dell'intervento e del rapporto costi/benefici.

Solo se, a seguito della valutazione suddetta, venisse dimostrata l'impossibilità di procedere all'interrimento, si dovrà operare per correggere il progetto in esame, attuando tutti quegli interventi e misure che consentano di migliorare dal punto di vista ambientale il disegno progettuale presentato, partendo dalle soluzioni tecniche già analizzate dalla Provincia.

4 Riduzione del consumo di aree boscate e spazi agricoli aperti, connettività ecosistemica.

Si richiede di spostare più a nord⁷ il tracciato e le relative opere connesse (rampe e svincolo) nel tratto compreso nel territorio di Lazzate, al fine di evitare l'interferenza con l'area boscata del Battù, prevedendo comunque un "ponte verde su strada in trincea" (scheda 27 del Repertorio B del PTCP) per ridurre la frammentazione del territorio attraversato.

Si richiede inoltre un "ponte verde su strada in trincea" (scheda 27 del Repertorio B del PTCP) di almeno 200 mt. posto a ovest dello svincolo di Cermenate – interconnessione con ex S.S. 35 per collegare le residue aree agricole poste a nord e a sud del tracciato.

Analogamente si chiede la modifica del progetto della barriera di esazione del pedaggio posta nell'area del "Bosco delle querce" a Seveso, al fine di ridurre, o risolvere definitivamente, l'interferenza con il bosco.

Qualora per qualunque motivo, si sia costretti a individuare soluzioni che interferiscono con le aree boscate citate, si ricorda che la perdita e la frammentazione di formazioni boschive deve essere compensata con la ricostituzione di boschi a carico del soggetto attuatore con un fattore di moltiplicazione rispetto all'ampiezza delle aree perdute, secondo la normativa vigente del Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Milano.

Motivazione: il tracciato in progetto interferisce con il bosco del Battù situato in Comune di Lazzate tagliandolo esattamente in due. Tale bosco è compreso nel P.I.F. (Piano di Indirizzo Forestale) che è andato in attuazione ad aprile del 2004 (L.R. 27/2004) ed inoltre è interessato dal vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923). Si nota che, rispetto al tracciato pubblicato ad inizio 2004, il nuovo tracciato è peggiorativo dal punto di vista ambientale in quanto taglia esattamente in due il bosco, anche se occorre riconoscere che le aree occupate dallo svincolo sono state ridotte. Per ciò che concerne l'area a ovest dello svincolo di Cermenate, l'infrastruttura produce un'interruzione della "Diretrice di permeabilità" della Rete Ecologica della Provincia di Milano di raccordo tra le due Province.

Analogamente in Comune di Seveso il "Bosco delle Querce" risulta interessato dal tracciato e dalle opere connesse alla Pedemontana. Anche questo bosco è inserito nel P.I.F. della Provincia di Milano (L.R. 27/2004).

⁷ Si ritiene possibile ripristinare il tracciato pubblicato ad inizio 2004 riprogettando tuttavia lo svincolo allora progettato, che risultava troppo invasivo, spostandolo al di fuori dell'area del bosco.

5 *Accorgimenti da intraprendere durante le fasi di cantiere a Lentate sul Seveso e lungo la tratta B2.*

Si richiede che l'esecuzione dei lavori previsti sulla cosiddetta variante di Lentate non avvenga con chiusura al traffico della strada, ma mantenendo sempre aperta al traffico almeno una corsia per senso di marcia.

Inoltre si chiede di approfondire con uno studio specifico le problematiche legate alla mobilità intracomunale est-ovest in fase di cantiere, di concerto con i Comuni di Seveso e Cesano Maderno, per la connessione delle porzioni di abitati divisi dall'area di cantiere della infrastruttura e in ragione della durata prolungata dei lavori. Potranno, in quella sede, essere studiati approfondimenti progettuali miranti a ridurre i disagi nello spostamento est-ovest (a puro titolo esemplificativo: passerelle ciclopedonali).

Motivazione: *l'analisi delle fasi di cantierizzazione illustrate nel progetto evidenziano due criticità. La prima, laddove si prevede di intervenire sulla variante di Lentate mediante chiusura della strada per l'intera durata dei lavori (previsione di un anno e mezzo di chiusura), tale chiusura renderebbe necessaria la deviazione del traffico sulla viabilità urbana di Lentate, assolutamente inadeguata.*

La seconda laddove il cantiere a fianco del sedime della superstrada Milano-Meda nei Comuni di Seveso e Cesano Maderno prevede, necessariamente, di chiudere progressivamente tutti i sottopassaggi che oggi collegano fra loro i centri abitati in senso est-ovest, sostituendoli con tre cavalcavia provvisori che potrebbero rivelarsi inadeguati o insufficienti alle esigenze di mobilità intracomunale.

6 *Opere connesse: redazione del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale della variante alla S.P. 133 e conseguente verifica dell'inserimento ambientale; interconnessione direttrice "Novedratese".*

Si ritiene indispensabile redigere la progettazione preliminare corredata dal necessario studio ambientale dell'opera connessa in variante alla S.P. 133 (individuata tramite il codice (TRCO11), che, anche in relazione al cronoprogramma previsto, risulta di grande importanza. La progettazione dovrà essere redatta in accordo con la Provincia e i Comuni interessati, anche con l'obiettivo di minimizzare gli effetti che il nuovo tracciato stradale potrà indurre in termini di compromissioni territoriali-ambientali.

Si chiede inoltre che lo snodo tra la nuova autostrada con la ex SS 35 e con la "Novedratese", previsto come opera connessa TRCO06, sia risolto con un'unica interconnessione che colleghi i due rami della SP 32 per Noverate/Arosio e per Cermenate/Lomazzo eliminando, in tal modo, l'attuale disassamento.

Motivazione: *nella documentazione presentata non è compreso il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale della variante alla SP 133⁸, considerata opera connessa al sistema viabilistico pedemontano. Non si può prescindere dall'esistenza di un progetto preliminare ai fini dell'assunzione di qualunque provvedimento approvativo. Si ricorda inoltre che, alla luce del cronoprogramma presentato, l'opera rappresenta una parte integrante ed essenziale del collegamento autostradale.*

Per quanto riguarda l'interconnessione dei due rami della SP 32 della Provincia di Como ("Novedratese") si segnala che esistono già studi progettuali avanzati, che interessano il territorio del Comune di Lentate sul Seveso, (Provincia di Milano); tali studi dovranno essere ripresi e sviluppati in accordo con i Comuni interessati e le Province di Milano e Como.

⁸ È stata redatta semplicemente una planimetria e un profilo longitudinale del tracciato.

7 Produzione di integrazione in merito al “Budget ambientale”.

Il progetto preliminare risulta carente in merito alla definizione ed alla stima delle opere di mitigazione e di compensazione. Nel quadro economico dei costi, quale risulta dalla Relazione generale del progetto e dal S.I.A. (Quadro di riferimento progettuale, tabella 2.8 e cap.3) non sono identificate specifiche voci di spesa per le opere di mitigazione e compensazione ambientale, in larga parte ricomprese in capitoli più generali. In tal modo non risulta possibile operare una puntuale valutazione delle risorse a disposizione, contrariamente a quanto disposto dal terzo comma dell'articolo 3 del D.Lgs. 190/02, secondo cui nel progetto preliminare deve essere reso esplicito il limite di spesa per le opere di mitigazione e le misure compensative dell'impatto sociale ed ambientale.

Tali interventi devono essere concepiti come parte integrante della progettazione infrastrutturale e del relativo impegno finanziario e si ritiene pertanto indispensabile che, ai fini dell'approvazione del progetto medesimo, venga prodotta specifica integrazione in tal senso.

8 Ulteriori adempimenti e/o approfondimenti e/o cautele.

Sono individuate inoltre le seguenti prescrizioni, richieste di approfondimenti e cautele che, a parere della Provincia, dovranno essere osservate dal soggetto attuatore:

- ampliare la luce sottostante i manufatti di attraversamento del torrente Certesa in modo da rendere possibile il passaggio faunistico;
- revisionare la progettazione delle opere di difesa idraulica lungo i torrenti Seveso e Certesa, riducendo le massicciate non oltre le opere indispensabili alle esigenze di staticità dell'infrastruttura stradale e sostituendo la tipologia prevista (massi ciclopici con talee) con tipologie miste mirate a singoli comparti (es. a monte dell'attraversamento, sulle spalle, etc.), sulla base delle indicazioni del Repertorio B allegato al PTCP e ai principi del Quaderno 20 “Linee guida per interventi di ingegneria naturalistica lungo i corsi d'acqua”;
- individuare le localizzazioni delle vasche di trattamento e delle acque di piattaforma in quanto previste nello studio di impatto ambientale ma non individuate nelle planimetrie di progetto⁹;
- dimensionare le vasche di raccolta degli sversamenti accidentali considerando la somma delle portate dell'evento accidentale e di quello meteorico;
- arretrare l'area di cantiere B212 rispetto all'orlo di terrazzo per una distanza non inferiore all'altezza dello stesso, in ragione del vincolo esistente sull'area in oggetto ai sensi degli artt. 31 e 51 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- istituire un “osservatorio ambientale-progettuale” al fine di verificare l'effettiva risoluzione delle criticità evidenziate nel corso dell'istruttoria e monitorare lo sviluppo dei progetti e della realizzazione delle misure di mitigazione e compensazione. Ai lavori dell'osservatorio dovranno partecipare rappresentanze degli Enti territoriali interessati dai progetti, tra cui la Provincia di Milano;
- rilevata l'interferenza con la fascia di rispetto, delimitata con il metodo geometrico (200m) del pozzo pubblico ad uso idropotabile cod. n 0150750010, in comune di Cesano Maderno, si propone di ridefinirla utilizzando il metodo delle isocrone o altro analogo, garante comunque della necessaria tutela, salvaguardia e monitoraggio delle acque sotterranee ad uso idropotabile;
- concertare con i soggetti competenti le soluzioni dei punti interferiti il progetto della nuova linea ferroviaria Milano-Chiasso, inserita tra le opere di interesse strategico nazionale;
- concertare, ai fini della realizzazione dell'opera connessa denominata variante alla SP 133, il coordinamento dei lavori e delle opere con il soggetto attuatore delle opere viabilistiche

⁹ Nel progetto sono individuate solamente le vasche di laminazione.

connesse al raddoppio della ferrovia Saronno-Seregno (anch'esso inserito tra le opere strategiche di interesse nazionale);

- redigere un progetto unitario, condiviso dai diversi Enti Territoriali ed elaborato in regime di intesa per la riqualificazione del sistema lineare degli spazi aperti e la ricucitura fra sistemi urbani collocati lungo la tratta B2.

Riserve in merito al dimensionamento a 2 corsie per senso di marcia nel tratto tra Lentate e Meda.

La Provincia di Milano esprime, infine, le proprie riserve in merito al dimensionamento della sezione del tratto stradale tra Lentate e Meda, prevista, nel Progetto Preliminare, a 2 corsie per senso di marcia. Nell'ambito dello studio di fattibilità da realizzare per l'interramento di Barlassina, si richiede di attuare ulteriori e più approfondite verifiche in merito allo studio di traffico per questa porzione del tracciato, al fine di riconsiderare in modo critico la soluzione adottata.

Infatti, trattandosi di un intervento che presenta notevoli problematiche, sia di inserimento del tracciato nel contesto territoriale, che di cantierizzazione, dovrà essere ponderata al meglio la soluzione progettuale da intraprendere, tutelando il territorio e la rete infrastrutturale nel suo complesso anche nei futuri scenari evolutivi del traffico.

Il Direttore Centrale Trasporti e Viabilità
Arch. Luciano Minotti

Il Direttore Centrale Ambiente
Dott. Renzo Compiani

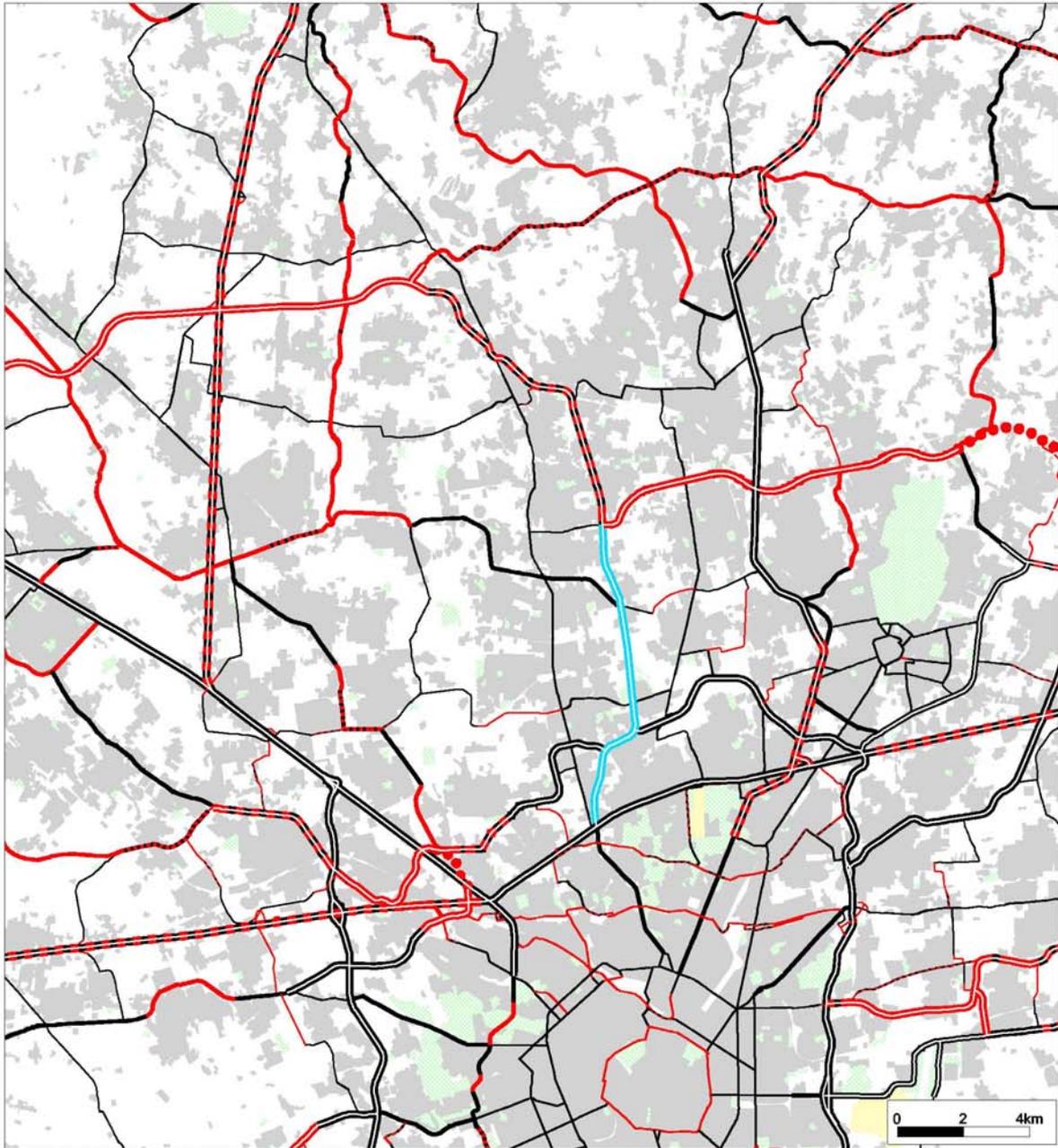
Il Direttore Centrale Pianificazione e Assetto del Territorio
Dott. Emilio De Vita



Provincia di Milano

Fig. 1

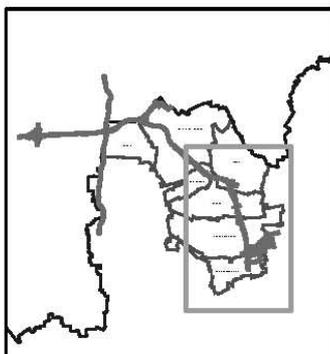
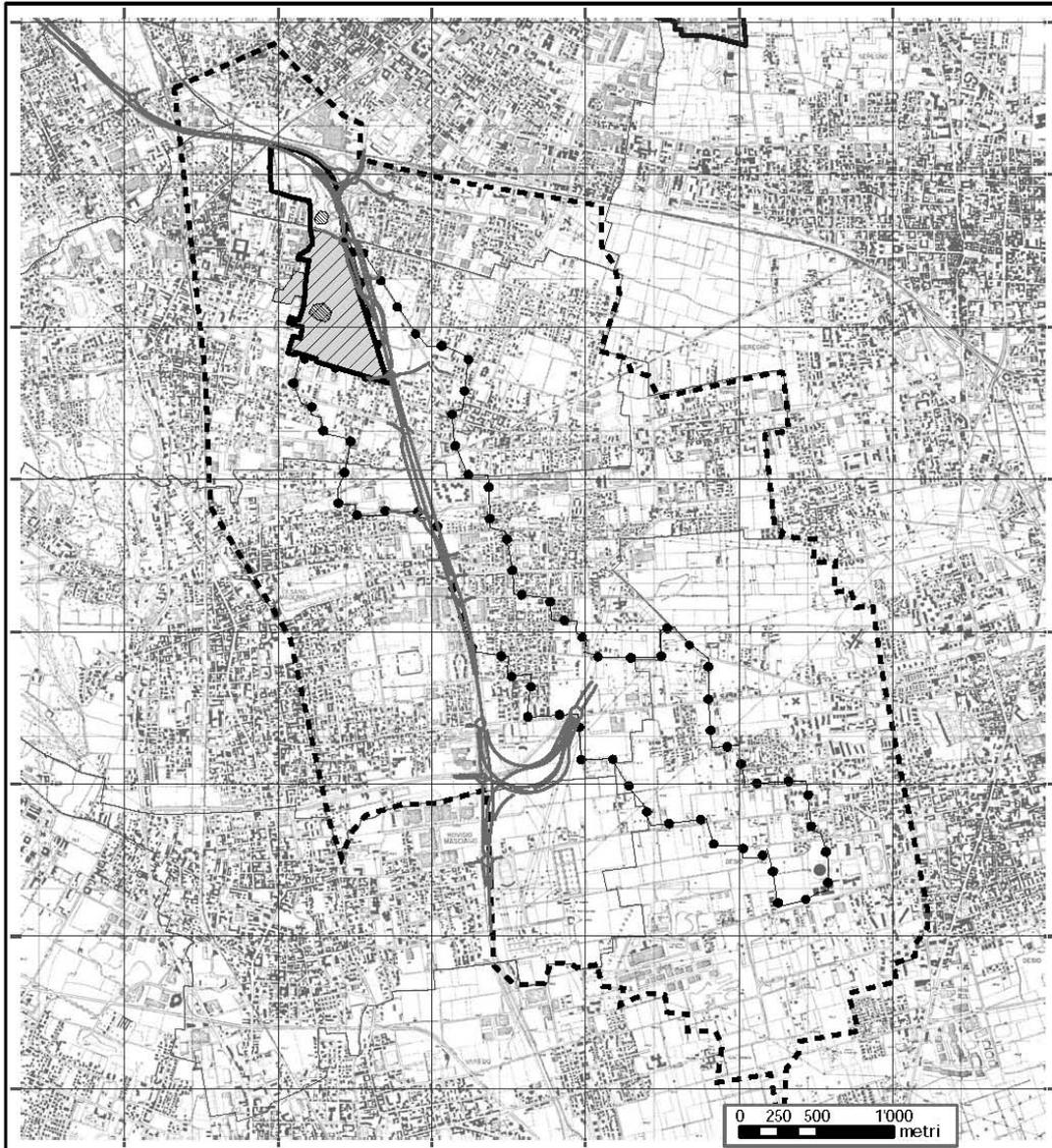
Il tratto mancante del potenziamento della ex-SS35 (da Cesano M. a Milano)



	Esistenti	Da riqualificare o potenziare	Nuovi tracciati
Autostrade e strade extraurbane principali			
Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale			
Restante parte della ex-SS35 verso Milano			



Fig. 2 *Relazione spaziale esistente tra la tratta del Sistema Viabilistico Pedemontano e zonazione delle aree contaminate dall'incidente che coinvolse l'ICMESA nel 1976*



— Tracciato del Sistema Viabilistico Pedemontano

Aree di contaminazione da diossine - perimetrazione del Bosco delle Querce

□ ZONA A

● ZONA B

□ ZONA R

▨ Vasche

▨ Bosco delle Querce