



**LEGAMBIENTE**

Circolo Terre di Parchi  
www.terrediparchi.org

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le valutazioni e  
autorizzazioni ambientali

DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

**Oggetto:** osservazioni alla Valutazione ambientale strategica dell'Allegato Infrastrutture 2015 al DEF del 13.11.2015

L'associazione Circolo Legambiente Terre di Parchi – iscritta all'albo comunale delle associazioni del Comune di Abbiategrasso e all'albo regionale delle organizzazioni di volontariato di Regione Lombardia – con sede ad Abbiategrasso, invia a codesta amministrazione le proprie osservazioni relative all'avvio della consultazione ai sensi degli artt. 13, comma 5 e 14 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica dell'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015.

**ALLEGATO INFRASTRUTTURE 2015**

**Lo schema di Contratto di programma Anas 2015 (CDP ANAS)**

Il quadro programmatico dell'Allegato non identifica il percorso di valutazione ambientale strategica a cui dovrebbe essere sottoposto il CDP ANAS 2015 che pure ha tutte le caratteristiche di un programma da sottoporre a VAS. Le opere in esso incluse fanno parte della programmazione strategica risultante dall'Allegato XI al DEF e comprende pure il nuovo Programma quinquennale degli investimenti da realizzarsi nell'arco temporale 2015-2019, piani/programmi che non risultano agli atti essere oggetto di VAS. Si chiede di chiarire questo aspetto perché in caso contrario si configurerebbe l'elusione di quanto previsto della direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

A questo proposito si sottolinea che il CDP RFI 2012-2016 include un'opera come il "Raddoppio ferroviario Milano-Mortara" che costituisce di fatto la priorità infrastrutturale su cui investire in alternativa a un'opera stradale come "Collegamento SS11 Padana Superiore e 494 Vigevanese" previsto nel CDP ANAS 2015 e che interessa lo stesso ambito geografico, anche al fine di raggiungere più compiutamente gli obiettivi ambientali definiti nella VAS in parola.



**LEGAMBIENTE**

Circolo Terre di Parchi  
www.terrediparchi.org

In attesa di tali chiarimenti, nel proseguio includeremo pertanto l'opera "SS.SS. 11-494 "Padana Superiore e Vigevanese" 1° stralcio da Magenta a Vigevano" – inclusa nel CDP Anas 2015 e che interessa il territorio abbiatense-magentino - nelle nostre considerazioni relative a questa VAS.

## **RAPPORTO AMBIENTALE - DOSSIER VALUTATIVI**

### **Analisi della scelta delle alternative**

Nel RA non è presente una analisi della scelta delle alternative che era prevista nel Rapporto Preliminare di VAS e che doveva far parte delle prestazioni del modello valutativo adottato.

### **Piano di Monitoraggio Ambientale**

Si chiede di provvedere alla pubblicità dei dati provenienti dal monitoraggio mediante un sistema informativo su base geografica.

### **Schede funzionali**

Nell'ambito delle valutazioni espresse dal RA in merito alle aree funzionali:

- 5.B.1 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO DEI TRE GATE INTERCONTINENTALI,
- 5.C.1 INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI SCALI ESISTENTI IN CORSO E GIÀ PIANIFICATI
- 5.C.2 IMPOSIZIONE DI VINCOLI NEL TERRITORIO O DELOCALIZZAZIONE FUNZIONALE

l'analisi ambientale è priva di riferimenti alla elevata sensibilità ecologica del territorio interessato da tali opere, in particolare quella lungo il corridoio del fiume Ticino e circostante all'aeroporto Malpensa – provata dalla mancanza di riferimenti programmatici adeguati (ad es. mancano le Aree Prioritarie per la biodiversità in Pianura Padana) - e pertanto **ciò ha portato a sottovalutare gli impatti negativi** indotti dagli interventi pianificati nelle schede, di fatti giudicati solo come "moderati effetti negativi"; per questo si chiede di elevare il livello di impatto negativo e citare nelle schede la valenza naturalistica delle aree circostanti (Parco del Ticino, Parco Agricolo Sud Milano, Rete Natura 2000, pSIC Brughiere di Malpensa e Lonate ecc.).

Analogamente è da rigettare il principio di valutazione riportato nell'OAS5 (Tutelare il paesaggio e i beni culturali) dell'area funzionale 5.C.1 INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI SCALI ESISTENTI IN CORSO E GIÀ PIANIFICATI del Dossier: "trattandosi di interventi di potenziamento di complessi aeroportuali già esistenti, tali impatti interesseranno un paesaggio già



**LEGAMBIENTE**

Circolo Terre di Parchi  
www.terrediparchi.org

in qualche modo compromesso". Come detto sopra, persistono i significativi valori ecologici dell'area nonostante gli impatti fortemente negativi delle opere infrastrutturali che insistono a Malpensa e di questi se ne deve dare riscontro nella valutazione. E' oltretutto aberrante il concetto secondo cui si sottovalutano (e quindi si giustificano) ulteriori effetti negativi in zone già fortemente impattate, **contravvenendo al principio comunitario della valutazione cumulativa degli impatti.**

Si rileva una **forte contraddittorietà** tra l'obiettivo OAS 1 ("Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti indirizzando la quota di gas climalteranti rilasciati in atmosfera verso un incremento e non una diminuzione del sistema") e i progetti di incremento delle infrastrutture stradali previste a servizio di Malpensa (es. SS. 11-494 "Padana Superiore e Vigevanese" 1° stralcio da Magenta a Vigevano) e il potenziamento dell'area Cargo city di Malpensa. L'Annuario ISPRA indica infatti che relativamente alle emissioni di gas serra, i trasporti risultano essere, dopo le industrie di produzione e trasformazione dell'energia, il settore maggiormente responsabile delle emissioni (25,5% nel 2014).

In coerenza con quanto espresso dal RA l'analisi deve esplicitare questo contrasto tra obiettivi e opere strategiche indicate, indicando invece come **priorità i collegamenti ferroviari, l'intermodalità e la riqualificazione delle infrastrutture esistenti.**

Con riguardo al capitolo "3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE", in ragione di quanto detto sopra, si chiede che i temi di attenzione evidenziati siano espressi **in termini perentori e prescrittivi** e non di semplice raccomandazione o suggerimento, e che ne sia assicurato il recepimento in ogni passaggio approvativo delle opere comprese nell'Allegato Infrastrutture e all'interno di contratti di programma ANAS, RFI e con i gestori degli scali aeroportuali.

#### **Osservazioni specifiche:**

- **OAS 1** : *Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti*

Punteggio proposto: - 1

- **OAS 2**: *Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico.*

Punteggio proposto: - 2



**LEGAMBIENTE**

Circolo Terre di Parchi  
www.terrediparchi.org

- **OAS 3:** *Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine*

Punteggio proposto: -3

- **OAS 4:** *Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti*

Punteggio proposto: - 3

- **OAS 5:** *Tutelare il Paesaggio e i Beni Culturali inclusi i geositi*

Punteggio proposto: -3

- **OAS 6:** *migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano*

Punteggio proposto: - 2

- **OES 1:** *Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni della UE incluse le più distanti e scarsamente popolate*

**Osservazione:** Irrilevante, l'intervento è locale

Punteggio proposto: 0

- **OES 2:** *Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità*

Punteggio proposto: - 2

- **OES 3:** *realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne "i colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere*

Punteggio proposto: - 2

- **OES 4:** *promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità*

Punteggio proposto: - 3

- **OES 5:** *migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di accessibilità alle diverse categorie sociali inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio ; di continuità dei flussi di traffico.*



**LEGAMBIENTE**

Circolo Terre di Parchi  
www.terrediparchi.org

Punteggio proposto: - 1

- **OES 6** : *implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative*

Punteggio proposto: 0

- **OES 7** : *rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano in particolare l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza*

Punteggio proposto: 0

### **CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS – TABELLA 22 “Collegamento tra la SS11 Padana Superiore e 494 Vigevanese – 1. Stralcio da Magenta a Vigevano”**

#### **Osservazioni generali:**

Il fatto di generalizzare la valutazione sugli interventi considerando i tre aeroporti come unica identità e senza peculiarità specifiche di ognuno di essi dimostra la sottovalutazione delle caratteristiche diverse delle aree in cui sono previste le opere connesse. Di fatto Malpensa è situata in un'area di grande pregio ambientale che non viene tenuta in debito conto quando, sul documento, si afferma che *“il paesaggio è in qualche modo già compromesso”* .

Dall'analisi delle altre osservazioni depositate in sede di VAS, emerge che l'Agenzia Tutela della Salute (ATS) della Città Metropolitana di Milano e il Parco della Valle del Ticino ritengono si debba privilegiare il collegamento ferroviario rispetto a quello stradale proprio per compensare i gas climalteranti prodotti dal trasporto aereo.

Considerata quindi la sottovalutazione delle sensibilità ambientali e paesaggistiche dell'area interessate dalle opere citate, e la sottovalutazione degli effetti negativi delle stesse, si contribuisce al percorso di VAS proponendo una differente scala di valutazione dei punteggi attribuiti ai singoli OAS ed OES relativi all'opera *“Collegamento tra la SS11 Padana Superiore e 494 Vigevanese – 1. Stralcio da Magenta a Vigevano”*. La rimodulazione dei punteggi così come da noi proposta è in grado di evidenziare il bilancio fortemente negativo sulle componenti ambientali, economiche e sociali prodotte da tale infrastruttura.

Inoltre si sottolinea che il CDP RFI 2012-2016 include un'opera come il *“Raddoppio Milano-Mortara”* che costituisce di fatto la priorità infrastrutturale su cui investire in alternativa alla suddetta opera *“Collegamento SS11 Padana Superiore e 494 Vigevanese”*, anche al fine di raggiungere più compiutamente gli obiettivi ambientali definiti nella VAS in parola.



**LEGAMBIENTE**

Circolo Terre di Parchi  
www.terrediparchi.org

### Osservazioni specifiche:

- **OAS 1** : *Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti*

**Osservazione:** si considera negativa una infrastruttura senza che ne sia comprovata la necessità. Di fatto nell'area interessata i flussi di traffico sono per stessa ammissione del proponente esigui. Inoltre moltiplicando le strade a percorrenza veloce si incoraggia il traffico privato su gomma in conflitto con la Decisione nr. 1386/2013/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20/11/2013 (7° programma di azione per l'Ambiente)

Punteggio proposto: - 1

- **OAS 2**: *Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico.*

**Osservazione:** il rischio idrogeologico nel progetto in questione è stato affrontato in maniera superficiale; nella costruzione della infrastruttura si interferisce pesantemente con la falda e con un antico e efficiente sistema irriguo. Tutto ciò in contrasto con gli obiettivi della Direttiva 2000/60/CE del 23/10/2000 aggiornata dalla Dir. 2009/31/CE (per un'azione comunitaria in materia di acque) e dalla Direttiva 2006/118/CE (sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e deterioramento)

Punteggio proposto: - 2

- **OAS 3**: *Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine*

**Osservazione:** l'area interessata all'Infrastruttura è interamente situata in due parchi: Parco lombardo del Ticino (MAB – Riserva della Biosfera) e Parco Agricolo Sud Milano, e interferisce con importanti corridoi ecologici, in contrasto con la “Strategia Europea per la Biodiversità verso il 2020” (COM (2011) 244) provocando effetti di frammentazione degli ecosistemi tutelati dalla Direttiva 92/43/CE relativa alla conservazione degli Habitat naturali e minacciato specie tutelate dalla Direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Punteggio proposto: -3

- **OAS 4** : *Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti*



**LEGAMBIENTE**

Circolo Terre di Parchi  
www.terrediparchi.org

**Osservazione:** il valore paesaggistico, agricolo e turistico dell'area interessata richiedono necessariamente la costruzione di gallerie che comporterebbero lo smaltimento di ingenti quantità di smarino e una ingente sottrazione di suolo agricolo, in contraddizione con i principi della Comunicazione della Commissione (COM/2006/231) "Strategia tematica per la protezione del suolo e Attuazione della Strategia Tematica per la protezione del suolo" (COM (2012) 46 def.) nonché degli "orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo" (SWD (2012) 101 def.)

Punteggio proposto: - 3

- **OAS 5 :** *Tutelare il Paesaggio e i Beni Culturali inclusi i geositi*

**Osservazione :** Il territorio in questione è situato a pochissimi chilometri dal capoluogo milanese, il reticolo stradale esistente, per quanto non strutturato razionalmente, è fittissimo. Obiettivo principale dovrebbe essere quindi valorizzare la rete esistente evitando la costruzione di nuove infrastrutture che danneggerebbero il grande valore paesistico ambientale dell'area. Va ricordato che nell'area sono presenti i Navigli Lombardi e una fitta rete irrigua storica sottoposta a vincoli di tutela paesaggistica. Le infrastrutture previste comportano numerose interferenze negative non considerate dal RA, senza perciò coerenza con gli obiettivi dello stesso RA e più in generale della Convenzione Europea del Paesaggio – Consiglio d'Europa, Firenze, 20/10/2000

Punteggio proposto: -3

- **OAS 6 :** *migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano*

**Osservazione:** l'infrastruttura comporterà la segmentazione del territorio, l'apposizione di barriere di comunicazione tra comuni attigui, l'interruzione delle vie poderali delle aziende agricole e l'interruzione di numerosi canali di irrigazione e aste di fontanili. Inoltre quest'opera stradale incoraggerà il traffico privato su gomma e lo farà a discapito del trasporto collettivo, in contrasto con i principi di mobilità sostenibili perseguiti dal Programma Ambientale della Commissione Europea vigente.

Punteggio proposto: - 2

- **OES 1 :** *Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni della UE incluse le più distanti e scarsamente popolate*

**Osservazione:** Irrilevante, l'intervento è locale



**LEGAMBIENTE**

Circolo Terre di Parchi  
www.terrediparchi.org

Punteggio proposto: 0

- **OES 2** : *Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità*

**Osservazione:** l'intervento è, come già detto, puramente locale e non influenza i flussi di traffico verso Malpensa, per altro modesti.

Punteggio proposto: - 2

- **OES 3** : *realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne "i colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere*

**Osservazione:** allo stato attuale del progetto non c'è alcun collegamento con le reti transfrontaliere.

Punteggio proposto: - 2

- **OES 4:** *promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità*

**Osservazione:** nella valutazione del Rapporto Ambientale si afferma che prioritariamente si deve aumentare la capacità delle infrastrutture esistenti e solo in caso di necessità realizzarne di nuove. Al contrario questa infrastruttura ignora l'esistente e disegna percorsi nuovi che spesso allungano le tratte creando difficoltà alla mobilità dolce (ciclisti e pedoni), creando barriere e interrompendo i collegamenti tra gli abitati.

Punteggio proposto: - 3

- **OES 5:** *migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di accessibilità alle diverse categorie sociali inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio ; di continuità dei flussi di traffico.*

**Osservazione:** come al punto precedente non vi sono miglioramenti nel territorio che non possano essere realizzati con interventi puntuali sulla viabilità esistente e con interventi di miglioramento nel trasporto su ferrovia che allo stato attuale non offre adeguati servizi

Punteggio proposto: - 1

- **OES 6** : *implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative*



**LEGAMBIENTE**

Circolo Terre di Parchi  
www.terrediparchi.org

**Osservazione:** del tutto ininfluente

Punteggio proposto: 0

- **OES 7** : *rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano in particolare l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza*

**Osservazione** : ininfluente

Punteggio proposto: 0

PUNTEGGI TOTALI: sulla base dello schema del documento di Rapporto Ambientale relativamente al "Punteggio di Strategicità Ambientale", si propone un punteggio pari - **14** .

Per quanto concerne invece il "Punteggio di Strategicità Economico sociale e trasportistica" si propone un punteggio pari - **8**.

**BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA ricalcolato: - 22.**

In conclusione, la rimodulazione dei punteggi così come da noi proposta è in grado di evidenziare il **bilancio fortemente negativo sulle componenti ambientali, economiche e sociali** prodotte da tale infrastruttura. Si chiede pertanto di rivedere in tal senso i punteggi.

Circolo Legambiente Terre di Parchi  
Via XI Febbraio 47  
20081 Abbiategrasso (MI)

[terrediparchi@pec.it](mailto:terrediparchi@pec.it)  
www.terrediparchi.org