



**LEGAMBIENTE**

Milano, 29 febbraio 2015

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

Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali

DGSalvanguardiaAmbientale@PEC.minambiente.it

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

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

Legambiente Lombardia, organizzazione regionale dei circoli Legambiente della Lombardia e affiliata a Legambiente ONLUS, invia a codesta amministrazione le proprie osservazioni nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica dell'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015.

Preme in questa sede esprimere un apprezzamento di metodo per quanto riguarda l'impostazione generale del provvedimento: pare infatti di vedersi delineare una via d'uscita da quella che è stata, per troppo tempo, una 'industria delle infrastrutture', sviluppantesi secondo logiche interne connaturate alla dimensione della spesa pubblica per investimenti, prive di adeguate considerazioni circa gli standard di gestione delle opere nella successiva vita utile, con ampi margini di discrezionalità circa i processi decisionali e la valutazione della congruità dei benefici in relazione ai costi (economici, ma anche ambientali e territoriali) da sopportare. Una 'industria' che ha conosciuto la propria più alta e retorica consacrazione con la Legge Obiettivo e la sua lista infinita di grandi opere del tutto avulse da un pertinente scenario programmatico. Ma che si alimenta, anche in condizioni ordinarie, dalla pessima pratica della proroga delle concessioni autostradali in cambio di opere: il che consolida il ruolo monopolista delle società concessionarie a loro esclusivo vantaggio e 'forza' le decisioni in materia di destinazione delle risorse rispetto a un'equilibrata ripartizione a valle dell'individuazione di priorità condivise e trasparenti: non possiamo che auspicare la fine di questo regime di proroghe a favore di una certa restituzione delle concessioni alla scadenza, per una eventuale riassegnazione con bandi che mettano i poteri pubblici nelle condizioni di definire condizioni di ingresso funzionali all'interesse collettivo e non a quello dei concessionari.

A fronte di queste considerazioni, spiace però evidenziare come gran parte dello scenario di previsioni infrastrutturali risulti in buona sostanza poco o per nulla accessibile dalla valutazione dell'allegato infrastrutture, essendo predefinito a monte all'interno dei contratti di programma ANAS e RFI i quali, pur configurandosi come programmi complessi di opere di rilevanza strategica, che vanno ben oltre la manutenzione straordinaria di opere esistenti, non sono sottoposti a VAS, in patente contrasto con la



**LEGAMBIENTE**

---

disciplina comunitaria. Ciò vale ad esempio per quanto riguarda le opere previste nel quadrante abbiatense-vigevanese dell'area metropolitana lombarda, su cui si sovrappongono previsioni stradali ("Collegamento SS11 Padana Superiore e 494 Vigevanese" previsto nel CDP ANAS 2015) e ferroviarie ("Raddoppio ferroviario Milano-Mortara" previsto nel CDP RFI). Quest'ultima è senza dubbio un'opera a cui deve essere assegnata elevata priorità, considerato che attualmente tale collegamento a doppio binario, che sopporta un servizio suburbano ad alte prestazioni, è assurdamente terminalizzato alla stazione ferroviaria del piccolo centro di Albairate, ovvero appena prima dell'ingresso all'area urbana di Abbiategrasso che, insieme a Vigevano, determina una concentrazione di utenza pari a circa 100.000 abitanti che attualmente lamentano una forte insufficienza dei collegamenti TPL verso il capoluogo regionale. Al contrario, l'opera stradale di nuova realizzazione dovrebbe essere valutata alla luce dello scenario di domanda che si determinerebbe a valle dell'apertura di un collegamento ferroviario suburbano, e che potrebbe solo determinare un ulteriore indebolimento del suo livello di priorità, considerato che già attualmente tale nuovo collegamento stradale appare fortemente sovradimensionato in rapporto ai bisogni e alle situazioni puntuali di congestione, che potrebbero essere risolte con interventi puntuali sulla viabilità esistente, di assai minor costo e di minor impatto sugli ambienti naturali e rurali estremamente vulnerabili e protetti da ben due istituti di conservazione (il Parco Lombardo della Valle del Ticino e il Parco Agricolo Sud Milano). Aver sottratto queste due opere ad una valutazione congiunta e di carattere strategico è sicuramente un grave errore, foriero di evitabili impatti ambientali e di maggiori costi pubblici, sia in fase di investimento che nella successiva gestione (ad esempio, per quanto riguarda la copertura da tariffa dei costi del servizio ferroviario sulla tratta a fronte di un'offerta concorrente di viabilità ad alte prestazioni), che non mancheremo di sottoporre a sedi di arbitrato per quanto riguarda la *compliance* al diritto comunitario sulla valutazione ambientale e l'appropriatezza della spesa.

Riguardo alle grandi opere programmate nel territorio regionale, preme in questa sede richiedere un supplemento istruttorio per quanto riguarda

1) il collegamento ferroviario AV Treviglio-Verona, che per quanto ci consta continua a prevedere l'assurdo shunt di Montichiari (che elude il nodo urbano di Brescia) e il tracciato su nuova linea nella tratta collinare gardesana, con gravi e immotivati impatti (nuovamente, sia economici che ambientali) rispetto all'auspicato quadruplicamento in sede della linea Rovato-Verona. In questa sede ripetiamo quanto già affermato in altre occasioni: il nuovo tracciato AV Milano-Venezia non ha alcuna fondata ragione per basarsi sulla logica del collegamento interpolo praticato sull'asse Torino-Salerno. Infatti tra i due capoluoghi di regione sussiste un tessuto della domanda che vede città di media grandezza (oltre al distretto turistico del Garda) con funzioni di aggregatori di domanda tutti sostanzialmente equivalenti, ad una distanza reciproca media di ca. 50 km o anche meno: Brescia, Desenzano, Verona, Vicenza, Padova e Venezia sono le città della 'sequenza pedemontana' lombardo-veneta, hanno popolazione e connesse funzioni generatrici di domanda sostanzialmente equivalenti, e giustificano un servizio ferroviario sicuramente irrobustito (dal quadruplicamento dei binari) in considerazione dei volumi di traffico e dalla concorrenza delle percorrenze merci, ma che trova il suo migliore (e più compatibile) sviluppo, per quanto possibile, nel raddoppio in sede, con riduzione dei costi delle opere d'arte e degli oneri espropriativi, ovviamente con un esercizio ad alta velocità compatibile con la sagoma esistente,



**LEGAMBIENTE**

---

ma anche con forte riduzione di impatto ambientale rispetto al tracciato ex-novo. Nessuno di questi poli urbani può essere ragionevolmente eluso o sacrificato ad un esercizio ad alta velocità 'spinta', pena la perdita di attrattività per l'utenza. Per questo è anche assolutamente inconcepibile la diversione dei binari AV da Brescia (seconda città lombarda per popolazione) per localizzare la stazione a Montichiari, a 10 km dal capoluogo a cui è malamente collegato da una linea a singolo binario, per servire un aeroporto che, nella migliore (e auspicata) ipotesi, potrà svolgere funzioni significative solo per la componente cargo oltre che per un numero assai limitato di destinazioni passeggeri domestiche.

2) Sulla Pedemontana lombarda è necessario prendere seriamente in esame una revisione complessiva del progetto. E' infatti ormai chiarissimo come la grande opera, sicuramente affetta da gigantismo fin dalle prime fasi progettuali, non possa in alcun modo traguardare un equilibrio dei costi che giustifichi la affluenza dei capitali privati previsti dalla finanza di progetto, nonostante l'estremamente favorevole regime di esenzione fiscale stabilito dal Governo. E' d'altro canto noto che la realizzazione delle prime due tratte dell'opera (per quanto si tratti di segmenti privi di carattere strategico in quanto esterne all'area centrale per cui l'opera è stata concepita, in altre parole di opere tanto gigantesche quanto vistosamente sproporzionate ai bisogni di una viabilità di carattere sostanzialmente locale) abbia esaurito l'intera provvista finanziaria pubblica. Non risponde a ragionevolezza l'appostamento di ulteriori risorse o previsioni finanziarie sul progetto di Pedemontana lombarda, senza che prima sia stata avviata una completa rivisitazione dell'opera secondo logiche di spending review ma anche di efficientamento e messa in rete dell'offerta complessiva di servizi di mobilità, particolarmente densi nel quadrante nord milanese. E' chiaro che esiste un deficit di infrastruttura stradale trasversale nell'area Brianza, ma è altrettanto chiaro che tale deficit è riferito ad una domanda, per quanto densa, di collegamento a breve o brevissima gittata, tale quindi da non giustificare una grande infrastruttura autostradale di attraversamento, ma semmai da un progetto di riassetto viabilistico complessivo, che giustifichi la ricalibrazione di infrastrutture esistenti ma insufficienti ovvero la realizzazione di tronchi di collegamento di viabilità speciale, nonché di servizi per l'intermodalità finalizzati a facilitare il trasbordo di passeggeri verso i servizi ferroviari. In questa fase dunque il progetto stradale di Pedemontana lombarda dovrebbe essere semplicemente espunto dall'Allegato Infrastrutture.

Barbara Meggetto

Presidente Legambiente Lombardia