



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot. DVA - 2012 - 0027012 del 09/11/2012

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

Direzione generale per le Valutazioni Ambientali

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma (RM)

Fax : 06.57223042

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto ambientale - VIA e VAS

Via Cristoforo Colombo, 112

00147 Roma (RM)

Fax : 06.57223082

Comune di Bollate

Ufficio protocollo

Piazza Aldo Moro, 1

20021 Bollate (MI)

Fax : 02.35005303



OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DEFINITIVO RELATIVO ALLA RHO - MONZA

RICHIESTA DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

PREMESSA

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria ha presentato, con nota prot. 9303 del 03.09.2012, richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto in oggetto. Successivamente con nota prot. 9482 del 10.09.2012 ha completato il deposito della documentazione necessaria dell'avvio del procedimento. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito Ministero dell'Ambiente), con nota prot. DVA_2012_0022815 del 24.09.2012, ha richiesto all'Amministrazione comunale di Bollate e alle altre Amministrazioni interessate di voler trasmettere il proprio parere di competenza nei termini previsti dalla vigente normativa. Inoltre ha richiesto di inviare copia delle eventuali osservazioni del pubblico.

In sintesi il progetto prevede il rifacimento completo dell'attuale SP 46 Rho - Monza attraverso la riqualifica con caratteristiche autostradali dal termine della tangenziale Nord al sistema autostradale esistente - raccordo A8-A52; in affiancamento è prevista la realizzazione di una nuova viabilità complanare a collegamento dei vari comuni attraversati. Il progetto esecutivo relativo alla tratta interessata è scaturito da appalto concorso sullo sviluppo delle tratte 1 e 2 del "progetto preliminare della viabilità di adduzione autostradale esistente A8/A52 Rho - Monza".

INTRODUZIONE

I territori a Nord di Milano rappresentano un continuum territoriale metropolitano che meriterebbe un approccio progettuale maggiormente attento agli aspetti ambientali, alla salute delle persone e l'adozione di soluzioni capaci di risolvere le problematiche presenti nell'area di intervento sulla base di esempi già adottati in situazioni simili sul territorio italiano, che sono oggi di esempio a livello europeo. Il passaggio dal progetto preliminare all'esecutivo attraverso la procedura dell'appalto concorso sulla base di uno studio di impatto ambientale condotto sul progetto preliminare esclude a priori l'esame delle possibili alternative. La pressione esercitata attraverso la conferenza dei servizi, richiamando i tempi di EXPO, rappresenta un nuovo tentativo di portare avanti una nuova autostrada che per una serie di ragioni dovrebbe essere realizzata interrata in diversi tratti, non solo per sottopassare la ferrovia F.N.M. ma anche per tutelare la salute dei cittadini attraverso il trattamento dei gas di scarico emessi dai veicoli e per ridurre l'inquinamento acustico da essi generato.

Inoltre è utile ricordare alcune questioni. In primis i lavori si finanziano in buona parte con i pedaggi autostradali e gli aspetti economici non possono e non devono costituire un ostacolo ai miglioramenti del progetto. Il progetto è stato articolato in due lotti di competenza per pure ragioni di convenienza procedurale in termini di affidamento delle opere e la scelta condotta a monte non può e non deve essere motivo di esclusione delle proposte di miglioramento al progetto. Fatte queste premesse, con riferimento al progetto esecutivo dell'autostrada Rho- Monza, destinata a connettere la A52 con l'Autolaghi ed il nodo viabilistico della Fiera di Rho - Pero si osserva che rimangono irrisolti il tema dell'interruzione che la nuova infrastruttura accentuerebbe all'unico corridoio ancora aperto tra Parco delle Groane e Parco della Balossa, nonché la sottrazione di una notevole superficie di quest'ultimo per consentire l'inserimento dell'opera. Oggi ci troviamo ad analizzare il progetto proposto ed il suo elevato impatto ambientale che ci ha spinto a chiedere la realizzazione in trincea di un tratto autostradale di rilevanza non solo nazionale ma addirittura europea. Giovi ricordare che in data 11.03.2010 presso la Provincia di Milano e presso il Ministero delle Infrastrutture Provvt.o interregionale OD.PP. Lombardia Liguria - Milano è stato protocollato un progetto alternativo presentato dal Comune di Novate, Comune di Bollate e PLUS Parco Balossa, a firma dell'ing. Calcinati. Tale progetto, ancorché ignorato per via del parere contrario espresso in sede di conferenza dei servizi, è stato dapprima ritenuto meritevole dal Responsabile Unico del Procedimento che lo ha allegato al progetto posto a base di gara condizionando le possibili proposte dei concorrenti e successivamente ripreso dal vincitore della gara d'appalto che lo ha solo parzialmente recepito nella propria proposta.

Il fatto stesso che il progetto di gara, realizzato con oneri a carico dell'aggiudicatario, sia stato rielaborato senza incremento dei costi complessivi è sufficiente a dimostrare la convenienza economica della soluzione in trincea (nel tratto di Novate Milanese e Bollate) rispetto alla proposta di realizzazione in rilevato.

1) Sottopasso in galleria della linea ferroviaria Milano-Varese (collegamento tra il lotto 3 e il lotto 2)

Purtroppo in occasione della pre-conferenza dei servizi tenutasi presso il Provveditorato alle Opere Pubbliche della Lombardia e Liguria in data 22.04.2010 il soggetto proponente ha ritenuto di non prestare attenzione alle proposte presentate nascondendosi dietro presunti incrementi di costo che non sono mai stati puntualmente confutati, tant'è che lo stesso Ministero dell'Ambiente ha dovuto richiederne nuovamente la valutazione in occasione della VIA del 3° Lotto, rimarcando quanto richiesto da Regione Lombardia in materia di "valutazione di fattibilità tecnico economica" e di coordinamento con il lotto oggi in esame.

Il 10 agosto 2012 il Ministero dell'Ambiente ha decretato la compatibilità ambientale del 3° tratto di autostrada A8-A52, variante di Baranzate, chiedendo tra le prescrizioni di "approfondire la valutazione di fattibilità tecnico economica della soluzione alternativa del sottopasso in galleria della linea ferroviaria, anche tramite la predisposizione di specifico studio".

Si osserva che, in seguito a questa prescrizione, debba essere riconsiderata la scelta dello scavalco in rilevato della ferrovia, scelta così riassunta a pag. 8 della Relazione di accompagnamento: "il P.E. è stato impostato nel pieno rispetto delle previsioni piano-altimetriche di sezione trasversale di cui al P.P.B.G. in corrispondenza del raccordo con la tratta 3 dell'intervento". Si ricorda che esistono le tecnologie per eseguire a costi ridotti questo tipo di sottopassaggi ferroviari (denominata "a spinta"), che presenta indubbi vantaggi ambientali e paesaggistici.

La Provincia di Milano ha perseguito la scelta di portare avanti il progetto complessivo dell'opera disarticolando i lotti in modo da poter affidare la progettazione a due distinti concessionari che a loro volta hanno percorso procedure di gara completamente diverse; da un lato la procedura dell'appalto di lavori a seguito del progetto esecutivo e dall'altra la realizzazione dell'opera previa presentazione del progetto esecutivo in sede di gara. La scelta condotta ha creato una profonda spaccatura del progetto in un tratto che ha reso impossibile, fino ad ora, affrontare scelte alternative alla prevista realizzazione dell'opera in rilevato ed allo scavalco ferroviario della linea Milano - Varese.

Il tema è stato posto più volte all'attenzione del Ministero dell'Ambiente nell'ambito della procedura di VIA del 3° Lotto ed ha portato alla richiesta di approfondimento nei confronti del soggetto promotore (Autostrade per l'Italia). La situazione ad oggi non è cambiata e non sono state ancora presentate proposte, soluzioni né avviati tavoli di coordinamento dei soggetti proponenti e l'unico interlocutore competente in materia che può definire ed imporre adeguamenti in materia rimane il Ministero dell'Ambiente.

Stante le premesse di cui sopra, si ritiene essenziale la prescrizione espressa dalla regione Lombardia con D.G.R. n. 2607 del 30.11.2011 in merito alla necessità di (pag.12, punto C. b1) "approfondire la valutazione di fattibilità tecnico - economica della soluzione alternativa del sottopasso in galleria della linea ferroviaria "Milano. Saronno" anche tramite la predisposizione di specifico studio. Contrariamente a quanto affermato dal Comune di Bollate con D.G.C. n. 66 del 29.04.2012 concernente osservazioni alle integrazioni del concessionario (Autostrade per l'Italia - ASPI), si ribadisce all'assoluta contrarietà alla realizzazione di una fase funzionale con scavalco della ferrovia con due sole corsie per senso di marcia (stralcio funzionale). Inoltre in merito all'ipotesi di attraversare la ferrovia in sottopassaggio all'altezza della via IV Novembre / via Bollate, si ritiene che tale soluzione debba rivestire carattere di priorità rispetto a qualsiasi altra scelta in quanto garantirebbe un minor impatto ambientale e acustico, in particolare in corrispondenza degli istituti Primo Levi ed Erasmo da Rotterdam, nonché di tutti gli abitati limitrofi. A tal proposito si richiede la costituzione di un tavolo tecnico che dovrà valutare tale progettazione e che veda la presenza anche di esperti nominati dai comuni di Novate milanese e di Bollate al fine di confutare le decisioni finali in merito a tale intervento in un'ottica di partecipazione e trasparenza delle scelte da effettuare per il bene della collettività.

2) Tracciato della A52

Si prevede un'articolazione del tratto dall'altezza di via La Cava fino alla rotatoria di via IV Novembre tenendo fermi i punti di partenza e di arrivo, articolando il percorso in trincea anziché in rilevato come previsto dal progetto esecutivo. Questa soluzione non presenta aggravio di difficoltà realizzative ma addirittura permette di gestire agevolmente le fasi transitorie del cantiere volte a garantire la continuità di

servizio della rete stradale. L'andamento planimetrico si mantiene sostanzialmente identico tranne il tratto in corrispondenza dell'intersezione con il fascio dei binari delle F.N.M. dove l'asse principale è spostato più a sud in modo da avere la carreggiata in direzione Monza al di fuori dell'ingombro dell'attuale ponte. Tale spostamento consente di realizzare il relativo manufatto a spinta senza intervenire sul ponte esistente.

Dal punto di vista altimetrico si prevede, come detto, di realizzare il tratto in trincea. Partendo dallo svincolo di via La Cava, l'autostrada scende in trincea fino a quota - 4.00 m dal piano di campagna per poi abbassarsi ulteriormente per sottopassare il fascio dei binari, garantendo che l'estradosso del manufatto a spinta sia a - 1.00 m dal piano del ferro dell'asta di manovra e infine raccordarsi con il tratto in trincea di Baranzate. L'ingombro complessivo della struttura viaria si riduce; l'impatto acustico e visivo viene sicuramente migliorato e viene mantenuta in ogni zona la possibilità di collegare i territori dei comuni interessati creando una continuità di lettura del paesaggio che sarebbe definitivamente impedita con la realizzazione dello scavalco di via Per Bollate o della Ferrovia. Il tracciato della A52 non dovrà prevedere ingressi o uscite su via La Cava.

3) Sistema delle complanari

Si propone di eliminare il ramo sud del sistema complanare riunificando le due direzioni sul solo lato nord. Ciò consentirebbe di ridurre la sottrazione di suolo ineditato al Parco della Balossa e di costruire un sistema stradale di supporto al traffico locale più semplice e adeguato alle funzioni assegnate. Le due direzioni complanari, riunificate sul solo lato nord, non dovranno avere ingressi o uscite su via La Cava.

4) Interramento del collegamento tra Parco della Balossa e Parco delle Groane

Il progetto esecutivo ha recepito solo parzialmente quanto richiesto dai comuni per la realizzazione del collegamento ecologico in corrispondenza del PLIS della Balossa in quanto la soluzione ottimale prevede l'interramento e quindi la copertura totale del tratto in oggetto.

CONCLUSIONI

La richiesta di coordinamento dei lotti di cui al DVA DEC - 2012 - 0000437, riportata al primo capoverso di pag. 13, il Ministero dell'Ambiente richiede di "coordinare il più possibile la realizzazione del lotto 3 dell'itinerario Rho - Monza e dei lotti 1 e 2 di competenza di Milano Serravalle e Milano Tangenziali S.P.A. " ma tale disposizione non ha ancora portato ad alcun confronto tra i proponenti e le amministrazioni locali

La soluzione alle criticità evidenziate si risolverebbe con la realizzazione del progetto alternativo di cui sopra. Pertanto intendiamo ribadire la volontà di vedere realizzato l'intervento in trincea per l'intero progetto

I. D. V. BOLLATE 