



COMUNE DI BOFFALORA SOPRA TICINO

Prot. n. 9629/21.08.08

Li, 21 agosto 2008

Spett.le
Regione Lombardia
Via F. Filzi n. 22
20124 Milano
c.a. Ass. alle Infrastrutture
Raffaele Cattaneo

Anticipata via fax 0267655817

Spett.le
Provincia di Milano
C.so di Porta Vittoria n. 27
20122 Milano
c.a. Ass. alla Viabilità
Paolo Matteucci

Anticipata via fax 0277403902

Spett.le
Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino
Via Isonzo n. 1
20013 Pontevecchio di Magenta
c.a. Presidente
Milena Bertani

Anticipata via fax 0297950607

Spett.le
ANAS S.P.A.
Via Corradino D'Ascanio
20142 Milano
c.a. Ing. Claudio De Lorenzo
c.a. Ing. Giuseppe Salerno

Anticipata via fax 02-82685501

Oggetto: Accordo di programma in materia di Trasporti"Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto Malpenza 2000- Collegamento tra la SS11"Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest – Studi sulla Variante di Pontenuovo- Ulteriori considerazioni e precisa istanza del Comune di Boffalora Sopra Ticino

Si fa seguito al Tavolo tecnico dello scorso 15 luglio c/o la sede della Regione, avente ad oggetto la presentazione degli studi preliminari “Variante di Pontenuovo- Analisi tecnica” e “Variante di Pontenuovo- Analisi multi –criteri (documentazione preliminare)” e alla lettera pervenuta in data 1 agosto u.s. del Comune di Magenta, ns prot. 8987, contenente le considerazioni del Comune di Magenta stesso, per trasmettere il contributo di questa Amministrazione in merito alla volontà di individuare una soluzione condivisa ma contemporaneamente di salvaguardia del territorio del Comune di Boffalora.

L'Amministrazione comunale di Boffalora sostiene fermamente che il **disassamento della ex SS11**, richiesto dal Comune di Magenta per risolvere una criticità della propria frazione di Pontenuovo è **un'esigenza locale**, non sovracomunale: ciò è reso palese anche nel documento trasmesso dal Comune di Magenta, in data 1 agosto 2008 ns prot. 8987, in cui si dichiara l'importanza di spostare il tratto della ex statale 11-zona Pontenuovo di Magenta- in particolare per favorire l'investimento di un'importante operazione immobiliare.

La soluzione da adottare non dovrà semplicisticamente spostare il problema dal territorio del Comune di Magenta a quello del Comune di Boffalora S/T.

Di seguito le ulteriori considerazioni di questa Amministrazione, in particolare in merito all'ipotesi definita nella documentazione consegnata “Soluzione 1”-tracciato che riguarda il Comune di Boffalora Sopra Ticino:

1. Dal punto di vista degli **strumenti urbanistici comunali**, si sottolinea che la “Soluzione 1” prevede il passaggio del tracciato nelle **vicinanze del contesto residenziale del paese** nonché su **aree di pregio e di tutela** del territorio del Comune di Boffalora sopra Ticino (come da più preciso riscontro tecnico -All. 1- dell'esperto geologo Dr. F. D'Elia) protette da precise scelte urbanistiche e viabilistiche da parte dell'Amministrazione comunale.

Si rileva inoltre che, nelle zone di attraversamento della “Soluzione 1”, la **destinazione d'uso delle aree coinvolte** è diversa rispetto a quella indicata nel materiale messo a disposizione; le aree in questione sono classificate dal PRG comunale- approvato con delibera di Giunta provinciale n. 491/08 del 30.6.2008- non più come “Aree industriali esistenti”, ma come **“Aree soggette a Ridefinizione Urbanistica”**, in cui lo strumento urbanistico/edilizio di intervento sarà un **P.I.I.** (Piano integrato d'intervento) che per sua natura programma una **pluralità di funzioni quali residenziale, del settore terziario e innovativo, con una particolare attenzione alla qualità della vita e alla fondamentale necessità di tutela della salute sul territorio** .

Il tracciato indicato come “Soluzione 2”, invece, attraversa solo aree agricole che sono già state deturpate dall'attraversamento della linea ferroviaria MI-TO.

2. Vale la pena riflettere ulteriormente sull'oggettività della valutazione circa l'**uso del territorio**, considerando che la “Soluzione 1” ipotizza l'**utilizzo** anche di **un tratto di strada esistente** : la SP225 nel segmento Boffalora-Magenta.

In realtà questo **vantaggio è puramente apparente, anzi va a costituire una complicazione di fatto**.

Il percorso della SP 225 nel tratto del Comune di Boffalora S/T. attraversa due aree industriali:

- ✓ una a nord, dove ci sono insediamenti prevalentemente artigianali, frutto di una lottizzazione i cui accessi erano stati a suo tempo programmati, con particolare cura, di concerto con l'Autorità provinciale;
- ✓ l'altra a sud, dove insistono il grande complesso industriale ex Saffa e un importante investimento di cogenerazione.

Questa seconda area in particolare è importante per lo sviluppo del territorio del Comune di Boffalora; in un'ottica di revisione dell'attività industriali in essa potrebbero trovare collocazione nuove funzioni insediative, peraltro, come già detto, previste dal PRG comunale, senza determinare consumo di territorio.

Il collocamento in tale contesto della ex SS11 andrebbe a dividere il territorio di Boffalora S/T e a rendere gli attuali accessi pericolosi per i residenti e per gli altri utenti, obbligando a progettare una viabilità alternativa per il traffico che ora si immette sulla SP225 tratto Boffalora- Magenta, con **ulteriore consumo del territorio diverso da quello stimato nella "Soluzione1"**.

Trasformare la SP 225 tratto Boffalora-Magenta in strada statale ha semplicemente un effetto paralizzante sulle attività in essere e crea impedimenti fisici e normativi alle attività di nuovo sviluppo. Inoltre l'unico collegamento diretto (SP 225) da Boffalora verso Magenta - sede di alcuni principali servizi alla persona (scuole secondarie di secondo grado, Ospedale, FS, Inps, Carabinieri, ecc..) - diventerebbe altamente pericoloso e insicuro.

Sottolineiamo, poi, che la presenza sul territorio di Boffalora di **un importante insediamento industriale ex Saffa** rende imprescindibile che **qualsiasi studio che determini il passaggio a nord dell'attuale ex SS11 debba essere armonizzato con il riuso di tale aree** e debba rispettare il percorso della S.P. 225 Boffalora -Magenta.

3. Costi aggiuntivi non considerati nella "Soluzione 1"

Da aggiungere, a sfavore della "Soluzione1", che negli studi consegnati non sono stati considerati:

- ✓ protezione da inquinamento acustico ed atmosferico nonché l'impatto visivo della strada che dovrà essere totalmente in trincea;
- ✓ raccordo tra SP 225 e la "Soluzione 1";
- ✓ viabilità alternativa per il traffico che ora si immette sulla SP225 nel tratto Boffalora/Magenta;
- ✓ interventi ad hoc sull'attuale SP 225 che non è stata progettata e realizzata per sostenere il traffico di una statale;
- ✓ verrebbe dismesso il tratto di strada recentemente costruito, come opera compensativa da CAVTOMI e di proprietà della Provincia, che invece è funzionale per la viabilità di Boffalora.

Mancando la stima di questi interventi, sia in termini economici che d'impatto ambientale, **si ritiene sottostimata la valutazione formulata in merito alla "Soluzione1" e di conseguenza di grave pregiudizio.**

4. Per quanto riguarda la valutazione **dell'inquinamento acustico** si nota che è stato utilizzato come criterio il semplice conteggio di edifici presenti nelle fasce di 250 mt ai lati della strade. Ci si pone il **dubbio dell'adeguatezza del criterio**, in quanto con questa modalità si considerano maggiormente importanti gli edifici sul territorio del Comune di Magenta che, negli anni '80, sono stati costruiti senza

osservare le fasce di rispetto. In questo modo **si sposta il problema sul territorio di Boffalora, sottoposto a tutela e rispettoso dei limiti richiesti dalla normativa** .

Da considerare inoltre che il terrapieno su cui insiste l'attuale ferrovia è di fatto una forte barriera antirumore, già esistente; anche per questa valutazione i risultati del calcolo utilizzato per la definizione dell'inquinamento acustico della "Soluzione 2" non possono considerarsi affidabili e comparabili con quelli della "Soluzione 1".

5. **Linearità del tracciato.** E' un **dato** che **non** è stato **considerato**. Visivamente dalla tavole è evidente che il **tracciato di cui alla "Soluzione1" è meno lineare rispetto agli altri tracciati proposti**.

Il tracciato ottimale di una strada è la linearità in quanto permette il raggiungimento della destinazione percorrendo una distanza inferiore ma soprattutto è elemento fondamentale di eliminazione delle cause di pericolo per l'utenza stradale medesima.

E' assolutamente necessario quindi intervenire sull'esistente tracciato della ex SS11 oppure focalizzare l'attenzione sulla "Soluzione2".

6. **Motivazioni ambientali**

Il tracciato della "Soluzione1" è previsto su un'area naturale e non deturpata ambientalmente. Si andrebbe a danneggiare, interrompendoli, i numerosi flussi di falda esistenti, impattando pesantemente su un'area di alto pregio geomorfologico del territorio (si allega -All.1- la relazione del dott. Geol. D'Elia Francesco sugli aspetti geologici, geomorfologici e idrogeologici del territorio di Boffalora Sopra Ticino interessati dalla Soluzione 1).

Il tracciato della "Soluzione2" invece si distende su un'area agricola già condizionata a livello ambientale, in quanto su di essa insiste il tracciato ferroviario della linea MI-TO ed i flussi di falda che esistevano sono già stati tutti interrotti.

Occorre mutuare l'attenzione, che si sta ponendo ambientalmente per la realizzazione della quarta corsia dell'A4 e il tracciato TAV, di utilizzare corridoi infrastrutturali già esistenti.

Per quanto sopra esposto e argomentato, qualsiasi soluzione di mitigazione proposta - tra cui il contributo del Comune di Magenta, peraltro non condiviso da questa Amministrazione - per la realizzazione del disassamento a nord della ex SS11 non può essere accettata da questo Comune perchè:

- ✓ contrasta con la volontà del Consiglio comunale di Boffalora S/T espressa in data 23 aprile 2008 in cui all'unanimità ha manifesto la contrarietà al disassamento sul proprio territorio della ex SS11;
- ✓ porta sul territorio di Boffalora, che ad oggi non ha particolari criticità viabilistiche, grazie alle scelte oculate delle Amministrazioni che hanno governato il paese, la criticità di un'arteria viaria statale e quindi ad alta percorrenza di traffico;
- ✓ viene trasferito da un territorio (Comune di Magenta) ad un altro (Comune di Boffalora S/T) il problema e non risolto;
- ✓ è un controsenso voler realizzare la "Soluzione 1" che impatta significativamente sul territorio di Boffalora e poi pensare di mitigarla; risulta inopinatamente più di buon senso mitigare la viabilità esistente.

L'Amministrazione comunale chiede che la soluzione al problema della ex ss11, sollevato dal Comune di Magenta, **sia risolto sul territorio di Magenta** perchè:

- ✓ di interesse del Comune di Magenta e non sovracomunale. Il comune di Boffalora non intende scontare le errate scelte urbanistiche fatte dal Comune di Magenta nell'ultimo ventennio e nemmeno subire le conseguenze per favorire l'investimento di un'importante operazione immobiliare sul territorio limitrofo alla ex SS11, come segnalato nella lettera pervenuta dalla Città di Magenta l'1 agosto u.s ns prot. 8987, che avrà una significativa valorizzazione in assenza di un'arteria viaria importante come l'ex statale. Come il Comune di Magenta rivendica interessi strategici sul proprio territorio anche il Comune di Boffalora ha già in essere i propri piani strategici di sviluppo del proprio territorio che sarebbero mortificati dalla "Soluzione 1" ;
- ✓ la stessa Regione nella propria deliberazione n. 14403 del 30 settembre 2003 riconosce che le varianti alla ex SS11 richieste dal Comune di Magenta sono varianti migliorative ma non essenziali per il proseguimento del tracciato principale della superstrada Boffalora/Malpensa. Pertanto ogni richiesta di mitigazione formulata da qualsiasi Amministrazione comunale deve trovare realizzazione sul territorio comunale dell'Amministrazione richiedente e non su quello dei Comuni limitrofi;
- ✓ la "Soluzione 1" risolve le esigenze del Comune di Magenta ma crea pesanti criticità alla comunità di Boffalora, vanificando gli sforzi che negli anni le Amministrazioni di Boffalora hanno profuso per garantire uno sviluppo urbanistico e viabilistico adeguato al contesto territoriale locale;
- ✓ la "Soluzione 2" è quella che nell'ultimo tavolo tecnico ha riscontrato la maggiore convergenza di consenso, ipotesi peraltro che vede pure la condivisione del Consiglio Comunale di Magenta, non avendo escluso tale soluzione;
- ✓ lo stesso dicasi per la soluzione di intervento sull'esistente che pur avendo minore consenso della "Soluzione2" è stata comunque più condivisa della "Soluzione1".

Distinti saluti.

f.to IL SINDACO
Anna Maria Garavaglia

All. 1-Relazione del dott. Geol. D'Elia Francesco sugli aspetti geologici, geomorfologici e idrogeologici del territorio di Bofaflora Sopra Ticino interessati dalla Soluzione 1.