

Nuove superstrade, Legambiente lancia l'allarme: "Cambiare rotta"

Pubblicato: Venerdì 27 Gennaio 2012



Riceviamo e pubblichiamo il documento di Legambiente Gallarate che analizza e si esprime sul progetto del raccordo tra la Pedemontana e la variante alla Statale 341 per Samarate-Malpensa. In particolare preoccupa l'impatto sulle zone di allagamento dei torrenti tra Cassano Magnago e Gallarate: le nuove vasche previste sono considerate – secondo i calcoli svolti – insufficienti ad assorbire eventuali piene, anche a causa della progressiva edificazione di nuove strutture. Per questo Legambiente Gallarate "si attende un nuovo atteggiamento dalla nuova Amministrazione, nell'ambito della revisione del PGT".

Premesse

Il tracciato proposto è altamente invasivo sotto il profilo ambientale.

In particolare invade le zone destinate dal PAI (Piano di Assetto Idrogeologico – redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Po) al contenimento delle piene dei torrenti Rile e Tenore.

Va evidenziato che questa "invasività", sottrae ulteriore suolo agricolo in una zona altamente compromessa sotto il profilo ambientale e produce ulteriore cementificazione e/o impermeabilizzazione di suoli che, oltre alla primaria funzione di polmone verde, assolvono anche all'importante funzione quale il disperdimento delle acque di pioggia nel sottosuolo.

Come noto il problema idraulico è di rilevanza fondamentale proprio in queste aree, non a caso soggette ai vincoli del Piano di Assetto Idrogeologico, tra cui il divieto di realizzare opere in grado di sottrarre volumi a quelli destinati all'accumulo delle piene.

Il progetto di cui trattasi è strettamente collegato, almeno nel territorio di Cassano M. e Gallarate, a quello della Pedemontana, costituendone un prolungamento verso sud. Tant'è che lo "Studio di compatibilità idraulica", allegato al progetto di esecuzione della SS 341 – redatto in data 2011, fa riferimento agli stessi dati riportati nello "Studio del rischio idraulico" – del febbraio 2009.

Come da normativa PAI si fa riferimento ad eventi meteorici eccezionali aventi un tempo di ritorno di 100 anni, eventi peraltro non del tutto insolito se, come riporta lo studio idraulico del 2009, ciò è accaduto in occasione dell'evento alluvionale del 1995.

Ciò induce a pensare, specie alla luce dei recenti disastrosi fenomeni alluvionali (e che sembrano aver assunto un carattere di ordinari età) che le analisi che finora hanno portato alla determinazione dell'entità delle piene e dei vari tempi di ritorno (fin qui calcolati su dati meteorologici rilevati nei decenni antecedenti agli anni 2000) siano da ritenersi superati o quantomeno da aggiornare.

Orbene, dagli studi citati risulta che, in caso di piena centenaria, nell'area attualmente compresa fra l'Autolaghi, la SS 336 e l'insediamento Hupac, è stata prevista dal PAI una zona su cui si dovrebbe poter accumulare un volume d'acqua di circa 2.100.000 metri cubi, cui corrisponde una superficie di allagamento di circa 2 milioni di metri quadrati.

La quota di massimo riempimento arriverebbe a m. 244,70, contenuta da arginature artificiali costituite dal rilevato della stessa A9, dagli argini recentemente realizzati a monte della SS 336 e, ad ovest, da quelli a protezione dell'insediamento Hupac.

Mentre, come risulta dagli studi, lo svincolo Pedemontana/Autolaghi, non interferirebbe sul volume di accumulo, ciò avverrebbe viceversa per la bretella S.S. 341, che ricade esattamente all'interno dell'area allagata sottraendo così un volume di oltre 100.000 metri cubi alla disponibilità di invaso.

Da qui la previsione nel progetto in esame di realizzare, a compensazione, una nuova vasca artificiale di pari volume, da costruire evidentemente al di sotto del piano di campagna, che avrà una profondità di circa 5 metri, essendo la superficie, all'altezza del piano campagna, di circa 27.000 mq.

Le obiezioni/osservazioni a questo punto sono le seguenti:

Le previsioni del rischio idraulico, alla luce delle modifiche climatiche (ormai accertate) e dell'influenza delle precipitazioni (in particolare degli eventi di forte intensità) risultano non del tutto cautelative. In realtà anche la quota di massimo invaso di 244,70 m.s.l.m. rappresentano una sottostima per le seguenti ragioni:

per tale quota gli studi Pedemontana/S.S.341 fanno riferimento ad un invaso di circa 2.000.000 di mc. Più esattamente il volume da accumulare corrisponde a 2.100.000 mc.: la quota di massimo invaso sarebbe di 244,80 m.

nei vari studi non vengono tenuti in conto altri interventi in grado di ridurre il volume effettivamente invasabile (impianto distributore carburanti lungo la S.S. 336, conterminazione (messa in sicurezza) prevista per le case a foce Tenore, conterminazione per impianto di trattamento rifiuti urbani Ricicleco, ... essi comporteranno inevitabilmente incrementi da valutare con la dovuta attenzione e precisione.

gli input idrologici sono datati. Nel frattempo le curve di possibilità pluviometriche si sono notevolmente spostate verso l'alto con riduzione dei tempi di ritorno delle piene di progetto, o, a parità di tempi di ritorno, con aumento delle portate di piena.

Come si vede il margine di sicurezza, che nell'ambito di simili opere dovrebbero avere un livello significativo non risulta adeguatamente quantificato (ad esempio non esiste margine di sicurezza fra la quota di massimo invaso e quella degli argini di contenimento);

Il volume della nuova vasca di compensazione potrebbe anche rivelarsi non del tutto o sempre disponibile. Essendo soggiacente al piano di campagna esistente e quindi alla quota di fondo delle vasche, anch'esse artificiali, esistenti, si potrebbe verificare che la vasca anziché vuota possa essere riempita dai volumi provenienti da infiltrazioni;

Va poi tenuto conto che la presenza di manufatti così impattanti induce alterazioni di non poco conto sui tempi di corrivazione e sui coefficienti di afflusso per quanto riguarda le portate meteoriche intercettate dalle nuove superfici impermeabili e/o impermeabilizzate (costituite dal sedime delle nuove strade) che vanno a sostituire zone verdi e pertanto oltremodo impermeabili. Anche di ciò non sembra venga tenuta sufficientemente considerazione.

L'onere economico, specie se riferito ai costi/benefici, risulta decisamente esagerato.

Pertanto, almeno in una prima fase l'intervento di prolungamento della S.S.341 potrebbe limitarsi all'innesto sulla S.S. 336, così come la Pedemontana si potrebbe limitare (come è del resto previsto in quel progetto) all'innesto sull'Autolaghi.

Il raccordo Pedemontana/S.S. 341 avverrebbe pertanto attraverso le due arterie già esistenti (Autolaghi e S.S. 336).

Ad un'eventuale insufficienza di queste ultime, da verificare anche alla luce della realtà dei fatti (vedasi in proposito la situazione della Malpensa – Boffalora, di cui la 341 costituisce un prolungamento – e realizzata sulla base delle – errate – previsioni di sviluppo di Malpensa) si potrebbe più facilmente porre rimedio mediante la costruzione di una terza corsia nel tratto dall'Autolaghi all'innesto sulla 341.

Ciò sarebbe sicuramente più fattibile sotto il profilo tecnico, ambientale ed economico.

Di certo l'ipotesi di realizzare due arterie stradali di $(4+4) \times 2 = 16$ corsie, praticamente parallele (peggio ancora che si incrociano) appare l'ipotesi più improbabile e decisamente esagerata.

La proposta è di stralciare dal progetto nuova S.S. 341 il tratto – bretella “336 – Autolaghi”, limitando la nuova S.S. 341 all'innesto sulla S.S. 336 esistente.

P.S. Legambiente ha espresso le proprie critiche a questo progetto fin dalla presentazione degli elaborati preliminari del progetto di Pedemontana (se ne parla da almeno 6÷7 anni). Ultima in ordine di tempo è l'osservazione fatta al recente PGT di Gallarate, fine 2011. L'osservazione fu respinta anche con la seguente motivazione: "non è accolta in relazione al livello di dettaglio implicato dalla proposta, che più propriamente potrà essere affrontato nella fase di valutazione del progetto definitivo della S.S. 341". Ci sembra pertanto che siamo arrivati al dunque.

Dalla nuova Amministrazione, nell'ambito della revisione del PGT, si attende quindi un nuovo atteggiamento nei confronti di un progetto di infrastrutture che pur di ambito sovraordinato non necessariamente può/deve essere approvato. A questo dovrebbe servire il parere che al comune di Gallarate è stato richiesto di esprimere.

Gallarate, 25 gennaio 2012 Legambiente Gallarate

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it