LEGAMBIENTE
Cinisello B. ONLUS

Cinisello Balsamo, 20 luglio 2017

Alla c.a. del
Sindaco del Comune di Cinisello Balsamo
Dott.ssa Siria Trezzi
Via XXV Aprile, 4
20092 CINISELLO BALSAMO

Oggetto: OSSERVAZIONI ALLA PROPOSTA DI VARIANTE AL VIGENTE P.I.I. RELATIVO ALL'AMBITO DENOMINATO "BETTOLA" di cui alle delibere di Giunta comunale n. 57/2016 e 132/2017.

L'esame della documentazione inerente quanto in oggetto ha prodotto da parte della nostra Associazione le seguenti osservazioni che si presentano ai sensi di legge. Chiediamo gentilmente che siano contro dedotte punto per punto ed accettate integralmente da parte dei competenti organi Comunali.

PIANO DEL TRAFFICO E FLUSSI VEICOLARI

Si riscontra la marcata insufficienza di un approfondito e specifico Piano del Traffico basato su dati aggiornati, soprattutto in considerazione dei recenti mutamenti che tale porzione del territorio ha subito e subirà (realizzazione di elevatissime volumetrie a destinazione commerciale, diversa organizzazione planivolumetrica rispetto solo a pochi anni fa, allocazione di nuove e diverse destinazioni urbanistiche, nuovi o cospicui rifacimenti delle infrastrutture dedicate alla mobilità etc.). Senza tale strumento [per l'appunto uno specifico ed approfondito *Studio dei flussi di traffico* inerente l'area oggetto degli interventi ed il suo contorno di zone viciniori, (costruenda altra enorme mall, Città della Salute, Moschea a Sesto San Giovanni; ulteriore edificabilità commerciale del Comune di Monza delle porzioni di territorio confinanti con Cinisello Balsamo) che tenga conto, ad esempio, sia del traffico generato dal futuro capolinea MM1 (circa 15.000 passeggeri effettivi nelle ore di punta mattutine 7,00 - 9,00) che delle centinaia di pullman che faranno capolinea nell'ambito in considerazione dove sono previsti ben 18 stalli] che ne possa attestare l'eventuale fondatezza e sostenibilità, risulta poi l'assoluta mancanza di un'approfondita analisi complessiva dei flussi viari inerenti le vie adiacenti l'area oggetto dell'intervento.

Già ora il comparto in cui ricade l'intervento (chiuso tra la A4, la A52, la SS36 e la SP 58 via Valtellina) soffre, A4, SS36 ed A52 in particolare, di traffico congestionato e code per molte ore del giorno, senza contare le migliaia di veicoli che tale edificazione comporterà ed il traffico indotto anche dal nuovo capolinea della linea metropolitana MM1 che vi si attesterà; tutto ciò senza peraltro dimenticare il futuro capolinea "di corrispondenza" della linea metropolitana "MM5". Le soluzioni proposte da parte dell'Amministrazione sono del tutto insufficienti, sia sul breve che sul medio/lungo periodo, e non riguardano appunto nemmeno l'area adiacente o prospiciente gli insediamenti previsti.

COMUNE DI CINISELLO BALSAMO
A
Protocollo N.0055856/2017 del 21/07/2017
Class: 6.3 «EDILIZIA PRIVATA»

In conclusione, onde evitare l'intasamento completo del sistema viario di importanza regionale, si chiede di attuare quanto riportato nelle seguenti Osservazioni:

- ✓ OSSERVAZIONE n. 1: la cancellazione totale della SLP prevista per la parte commerciale ancora da edificare.
- ✓ OSSERVAZIONE n. 2: la diminuzione del 70% della SLP prevista per il terziario-direzionale ancora da edificare.
- ✓ OSSERVAZIONE n. 3: il dimezzamento della SLP prevista a servizi e standard dei volumi ancora da edificare.

INQUINAMENTO ATMOSFERICO E QUALITÀ DELL'ARIA

Emissioni da traffico autoveicolare

I dati contenuti nella documentazione presentata da parte dell'Amministrazione Comunale per quanto riguarda la qualità dell'aria, pur non essendo completi ed esaustivi come invece la situazione richiederebbe, evidenziano comunque la forte criticità dell'area presa in considerazione che, si sottolinea, vede già oggi un transito giornaliero di oltre 300.000 veicoli sulle arterie che circondano il comparto chiuso tra la A4, la A52, la SS36 e la SP58 via Valtellina. Anche tutti gli Enti preposti al controllo e monitoraggio dell'inquinamento atmosferico non lasciano dubbi. Per esempio, già oggi questo territorio è uno dei più inquinati d'Europa sulla base dei dati di ARPA Lombardia, dell'ISPRA e di quanto riportato dagli organi preposti della Commissione Europea e merita la necessaria attenzione. La situazione è soggetta a così forte criticità ed i fattori che la caratterizzano sono riportati negli stessi documenti comunali. Nonostante ciò premesso, nella documentazione prodotta non viene a nostro parere poi sviluppato adeguatamente il tema soprattutto in relazione ai problemi attinenti la salute pubblica in relazione all'inquinamento prodotto da un siffatto insediamento urbanistico ed all'incremento di traffico e di emissioni atmosferiche che ulteriori ingenti volumetrie comporteranno.
Nessuna argomentazione viene di fatto sviluppata adeguatamente su di un tema così importante. Abbiamo poc'anzi ricordato che le migliaia e migliaia di ulteriori veicoli che si andranno a concentrare in una zona già densamente urbanizzata, produrranno un impatto sulla qualità dell'aria che non si può sottacere soprattutto in un contesto così critico.

Emissioni da macchine movimento terra

Le emissioni delle macchine per il movimento terra e l'impatto delle stesse sull'ambiente circostante sono state a nostro avviso sottovalutate nella documentazione esaminata, soprattutto se si tiene conto dell'enorme massa di terra che verrà trattata/scavata/spostata nella fase realizzativa dell'intervento urbanistico così come delle elevate emissioni delle macchine utilizzate, ognuna delle quali "scarica" in atmosfera un corrispettivo di gas inquinanti e PM10-PM2,5 pari a decine e decine di auto. Tutto ciò andrebbe considerato con la dovuta attenzione fornendo maggiori elementi valutativi.

Emissioni indirette dal sistema di produzione di energia

Anche dal punto di vista delle emissioni atmosferiche dovute al riscaldamento ed al condizionamento dei nuovi insediamenti commerciali, terziari e inerenti le stazioni

COMUNE DI CINISELLO BALSAMO A
Protocollo N.0055856/2017 del 21/07/2017
Class: 6.3 «EDILIZIA PRIVATA»

metropolitane che verranno realizzate in questo ambito solleviamo diverse perplessità rispetto al fatto di accettare la tesi dei relatori del Rapporto Preliminare dove viene esplicitato che le emissioni di questo tipo assommano a zero in quanto tutto sarà alimentato dalla sola corrente elettrica. Il Rapporto Preliminare infatti ci porta a sollevare forti dubbi di fondatezza nella parte in cui afferma che non vi sarà alcuna emissione in aria da parte degli impianti di riscaldamento in quanto tutti saranno alimentati da pompe di calore alimentate elettricamente. Tralasciamo in questa sede il fatto che l'alimentazione elettrica in Italia è ancora purtroppo in gran parte ricavata da fonti fossili e di conseguenza con forte degrado della qualità dell'aria, ma anche paragonare la mancata emissione di gas inquinanti sui venti anni di funzionamento dell'impianto fotovoltaico che si vorrebbe installare nel contesto da edificare, all'emissione annua di tale realizzazione, non ci pare corretto.

Non comprendiamo poi la decisione dell'Amministrazione comunale di non assoggettare a VAS questa variante di PII basandosi sul fatto che la stessa è già stata eseguita nel 2003 e che ulteriore VAS è stata prodotta con il PGT approvato nel 2014; si evidenzia che la VAS del PII originario del 2003 non può essere valida oggi con un progetto che è passato dagli allora 130.000 mq. agli attuali 200.000 mq di SLP. Anche la VAS del PGT non può essere un riferimento a causa dei dati obsoleti e datati a 5/10 anni prima, sia per i riferimenti di superamento degli inquinanti atmosferici ed acustici che questo progetto aggraverà ulteriormente. L'ambito territoriale in cui ricade il progetto, e più in generale tutta la città, ha una quantità elevata di criticità che questo intervento aggraverà ed è venuta meno sia la vigilanza sulla salute pubblica che compete al Sindaco, sia il buon senso dell'Amministrazione comunale di espletare tutte le procedure possibili per dimostrare ai cittadini la sostenibilità ambientale dell'opera che si vuole assentire.

A fronte di quanto appena esplicitato, si pongono le seguenti ulteriori Osservazioni:

- ✓ OSSERVAZIONE n. 4: si richiede il ridimensionamento delle superfici e della SLP da edificare nei termini riportati alle Osservazioni precedenti (1-3) e comunque, a prescindere dall'accoglimento o meno delle stesse, si richiede che, per limitare almeno in luogo l'inquinamento atmosferico, l'accesso all'area sia limitato e riservato per almeno al 50% del numero totale di mezzi in ingresso a veicoli elettrici o ibridi.
- ✓ OSSERVAZIONE n. 5: la creazione di fasce verdi di alberi o arbusti tese a mitigare/filtrare gli effetti negativi di inquinamento dell'aria. Questi spazi verdi devono essere maggiori del 50% della superficie territoriale del comparto del PII Bettola AUCHAN.
- ✓ OSSERVAZIONE n. 6: si richiede che l'Amministrazione Comunale chieda perentoriamente che in tale ambito, a cura degli operatori privati che vi opereranno, si ricorra per almeno il 50% al ricorso di energia rinnovabile prodotta in loco o, al massimo, attinta da Produttori specializzati nella fornitura di energia pulita e rinnovabile (solare, eolica, geotermica).

CONSUMO DI SUOLO

Nei documenti allegati e collegati all'approvazione del PGT da parte dell'Amministrazione Comunale di Cinisello Balsamo, viene più volte riportato che il PGT vigente prevede un consumo di suolo pari a zero. Affermazione da più parti contestata nella sua veridicità e

COMUNE DI CINISELLO BALSAMO
A
Protocollo N.0055856/2017 del 21/07/2017
Class: 6.3 «EDILIZIA PRIVATA»

oggetto anche di ricorsi amministrativi (TAR della Lombardia), ad esempio dalla nostra stessa Associazione, in quanto il consumo di suolo è stato fortemente regolamentato in questi ultimi anni e dagli atti attinenti non solo questo intervento urbanistico ma nello stesso PGT ci pare evidente che la normativa vigente sia stata disattesa.
Come è evidente, questa Variante al PII approvato nel 2003 (e prevista/compresa nel PGT sopra menzionato) comporta un chiaro e consistente consumo di suolo, esplicitato più volte anche nello stesso Rapporto Preliminare, contraddicendo nella sostanza tutte le indicazioni presenti nella più recente normativa urbanistica di scala metropolitana, regionale e nazionale che tendono ad escludere o limitare al massimo il consumo di questo bene non più rinnovabile. Limitazioni che diventano molto stringenti nei casi, come il nostro, dove esiste già un consumo di suolo pregresso di enormi proporzioni: circa il 75% di suolo consumato in ambito Comunale.
Nel Rapporto Preliminare sono poi contenute alcune affermazioni lesive della buona fede del lettore, quando in particolare si lascia intendere che, in fondo, il consumare suolo nel contesto analizzato sia un bene visto che lasciarlo vuoto sarebbe stato uno "spreco", anzi quello che si sta facendo "è positivo" perché si va verso una "densificazione urbanistica" 9 (pag. 41). Paradossale poi che la "valutazione assoluta" nella Matrice Sintetica di Valutazione (pag. 49) riporti come valore POSITIVO il giudizio inerente il maggiore consumo di suolo nel comparto. Sulla base di quanto esplicitato su questo argomento, presentiamo le seguenti ulteriori Osservazioni.

- ✓ OSSERVAZIONE n. 7: si richiede che nessun ulteriore consumo di suolo venga perpetrato con l'intervento in esame e che eventuali volumi aggiuntivi siano edificati (sempre nel rispetto delle leggi vigenti) solo in altezza elevando gli edifici già presenti. E' di basilare importanza lasciare tutto il suolo attualmente disponibile ed inedificato alla rinaturazione e riforestazione anche (e soprattutto) in ambito interno all'area oggetto dell'intervento.
- ✓ OSSERVAZIONE n. 8: si richiede che l'area AT-F che si vorrebbe retrocedere agli operatori privati, rimanga di proprietà pubblica, inedificata e con destinazione verde/servizi ad uso pubblico.

COMUNE DI CINISELLO BALSAMO
A
Protocollo N.0055856/2017 del 21/07/2017
Class: 6.3 «EDILIZIA PRIVATA»

BENEFICI AMBIENTALI A COMPENSAZIONE DELL'INTERVENTO

I redattori di questo progetto urbanistico fondano tutte le loro considerazioni per quanto riguarda i benefici ambientali dell'intervento sulla premessa fondamentale (e "strutturale" di questo progetto) dell'acquisizione di una Parte del Parco Grugnotorto Villoresi con le risorse economiche che deriveranno in seguito all'accordo tra operatori ed Amministrazione Comunale.

Ciò genera molte perplessità alla nostra Associazione per i seguenti motivi:

- gli interventi necessari all'ottenimento di benefici ambientali in un'area (tra l'altro di notevoli dimensioni e soggetta a pesante cementificazione, sia in superficie che nel sottosuolo) vengono traslati in un'altra zona ad alcuni chilometri di distanza, senza alcun significativo effetto nell'ambito oggetto dell'intervento;

- Non c'è nessuna certezza (e nessuna referenza o evidenziazione di dati) che le dimensioni dell'area che si dovrebbe poter acquistare siano sufficientemente grandi o di valore naturalistico tale da compensare qualitativamente e quantitativamente dal punto ecosistemico l'insediamento che si verrà a realizzare;
- In nessun documento a nostra disposizione sono riportati i tempi certi di acquisizione delle aree esterne poste a compensazione, al contrario la realizzazione delle volumetrie edificatorie avverrebbe in termini molto più veloci e definiti;
- Non vi è nessun obbligo (e non vi può essere) da parte degli attuali proprietari privati, che detengono la proprietà della maggioranza delle aree del Parco Grugnotorto Villoresi, di vendere le loro aree. Così come non sono chiari i prezzi di vendita e quali aree sarebbero vendute (valore agricolo di circa 8 €/mq o ipervalutazione di 28 €/mq con conseguente danno erariale?). Di conseguenza valutare i benefici ambientali correlati all'attuazione di questo progetto in un quadro adimensionale, atemporale e non legato a determinate e specifiche aree individuabili a priori se non su larga scala, rimane di difficile compimento e ciò rende inattuabile una corretta e specifica redazione di quanto necessario al riguardo.
- Trattasi nel complesso di un'azione ipotetica contenente *in fieri* un elevato grado di incertezza relativamente al suo effettivo compimento.

Sulla base di quanto esposto presentiamo le seguenti Osservazioni:

✓ OSSERVAZIONE n. 9: si richiede che venga definito preliminarmente la fascia di prezzo di acquisizione al metro quadrato delle aree verdi a compensazione dell'intervento edificatorio in questa area e comunque prima del rilascio del la concessione edilizia a costruire.

✓ OSSERVAZIONE n. 10: si richiede che le aree interessate all'acquisizione siano individuate e definite con precisione nel contesto dell'approvazione definitiva del progetto.

PARCHEGGI PREVISTI

Si evidenzia, a nostro parere, una insufficienza dei parcheggi di interscambio, soprattutto in relazione alle esigenze prospettiche temporali ed a quanto fatto in simili circostanze sia da Milano (Lampugnano oltre 1.800 posti auto, Molino Dorino oltre 1.600 posti auto, Famagosta 2.200 posti auto etc.) che da altre municipalità in situazioni confrontabili per dimensionamento e dei flussi di passeggeri che non avranno nello stesso sedime territoriale quello che si vorrebbe far diventare uno dei più grandi Centri Commerciali d'Italia.

Va considerato infatti che, se si assommano alla necessità del commercio e delle altre destinazioni urbanistiche previste anche quelle del capolinea delle diverse linee di TPL (autobus, metropolitane, etc. che nel comparto avranno una potenzialità di circa 30.000 passeggeri nelle ore di punta mattutine 7,00 – 9,00), pare del tutto evidente l'insufficienza di quanto proposto. Anche le indicazioni della Regione sono insufficienti a nostro parere perché non tengono in considerazione le zone limitrofe all'area di intervento ed il traffico autoveicolare da esse derivante.

COMUNE DI CINISELLO BALSAMO
A
Protocollo N.0055856/2017 del 21/07/2017
Class: 6.3 «EDILIZIA PRIVATA»

- ✓ OSSERVAZIONE n. 11: si richiede che i parcheggi asserviti a uso pubblico serventi le esigenze di interscambio siano portati ad almeno 4.000 posti, questo sulla base delle necessità che si prevedono con l'attuazione del progetto.
- ✓ OSSERVAZIONE n. 12: si richiede il raddoppio dei posti adibiti a parcheggio biciclette.
- ✓ OSSERVAZIONE n. 13: si richiede l'incremento del 20% dei parcheggi e delle aree adibite al Trasporto Pubblico Locale (autobus e mezzi similari).

INATTUALITÀ DEI DATI

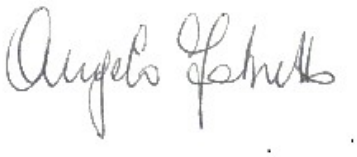
I dati di base che accompagnano questo progetto e quelli a corredo del PGT sono spesso molto vecchi (in alcuni casi di quasi vent'anni!) rispetto alla situazione attuale, e ciò comporta una impossibilità di studiare, descrivere ed affrontare correttamente una situazione che si è trasformata pesantemente negli ultimi anni e soprattutto negli ultimi due decenni. La normativa al riguardo prescrive chiaramente l'obbligo di attenersi a dati veritieri e realmente descrittivi della situazione sotto osservazione, per questo siamo a presentare la seguente Osservazione:

- ✓ OSSERVAZIONE n. 14: si richiede il rifacimento delle analisi con dati e software più attuali per quanto riguarda gli impatti sull'ambiente e le relative azioni di mitigazione degli stessi, soprattutto studiando il combinato generato dal capolinea MM1 e Centro Commerciale, al fine di assicurare stime più veritiere delle incidenze della presente proposta di insediamento urbanistico.

CONCLUSIONI

Sulla base del mancato aggiornamento di molti dati ambientali utilizzati, della mancanza di diverse ed importanti caratterizzazioni ambientali, della loro insufficienza e parzialità quando presenti, nonché in riferimento a quanto precedentemente esposto**, si chiede pertanto l'accoglimento delle nostre Osservazioni in modo completo e puntuale.**

per Legambiente Cinisello Balsamo ONLUS
Angelo Fabretto
(Presidente)



COMUNE DI CINISELLO BALSAMO
A
Protocollo N.0055856/2017 del 21/07/2017
Class: 6.3 «EDILIZIA PRIVATA»