CORTE DEI CONTI - LOMBARDIA

Esposto alla Procura Lombardia,

in tema di giurisdizione e responsabilità erariale,

inviato da Cittadini e Associazioni

Singoli Cittadini,
Legambiente Lombardia
Legambiente Circolo Terre di Parchi
Comitati No Tangenziale del Parco del Ticino e Parco Agricolo Sud Milano
Parco Agricolo Sud Milano

OGGETTO: Opera infrastrutturale viabilistica datata 21 dicembre 2001 denominata "*Collegamento tra la S.S. 11 - Padana Superiore - a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano*" e la "*Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino*". **che nei 27 anni ha creato un danno alle casse dello Stato, degli enti pubblici e dei cittadini.**

Nei fatti - 27 luglio 2026

Da Osserva Cantieri ANAS (Fonte ANAS)

Il Cronoprogramma dell'Opera al 24.07.2026

Tratta A

CRONOPROGRAMMA

Fasi	Data stimata	Data effettiva
PROGETTAZIONE		
Avvio progetto di fattibilità tecnico economica **(A-PFTE)**		
Progetto di fattibilità tecnico economica redatto per avvio procedure **(R-PFTE)**		
Iter autorizzativo e approvazione progetto di fattibilità tecnico economica **(PFTE)**		06/08/2008
Progetto definitivo redatto per avvio procedure **(R-PD)**		01/03/2020
AFFIDAMENTO		
Approvazione e validazione progetto definitivo **(PD)**	01/05/2023	05/05/2023
Progetto esecutivo per appalto - redazione progetto procedure e appalto **(PE)**	31/12/2025	15/05/2023
Gara d'appalto **(GA)**	30/06/2026	
CONCLUSIONE		
Consegna lavori **(CL)**	31/07/2029	

INDICATORI

FISICO	
Km di estensione prevista	9.7

Attualmente non siamo a conoscenza della conclusione della Gara d'Appalto e degli Espropri. Il Progetto Esecutivo è stato approvato il 20.02.2026

Tratta C

CRONOPROGRAMMA

Fasi	Data stimata	Data effettiva
PROGETTAZIONE		
Avvio progetto di fattibilità tecnico economica **(A-PFTE)**		
Progetto di fattibilità tecnico economica redatto per avvio procedure **(R-PFTE)**		
Iter autorizzativo e approvazione progetto di fattibilità tecnico economica **(PFTE)**		06/08/2008
Progetto definitivo redatto per avvio procedure **(R-PD)**		01/03/2020
AFFIDAMENTO		
Approvazione e validazione progetto definitivo **(PD)**	01/05/2023	05/05/2023
Progetto esecutivo per appalto - redazione progetto procedure e appalto **(PE)**	15/12/2023	19/12/2023
Gara d'appalto **(GA)**	31/10/2024	26/11/2024
CONCLUSIONE		
Consegna lavori **(CL)**	31/01/2029	

INDICATORI

FISICO	
Km di estensione prevista	6.9

Attualmente i lavori non sono ancora iniziati e gli espropri non ancora ultimati.
Il Progetto Esecutivo è stato approvato il 19.12.2023.

I° Motivo di Esposto

Danno Erariale

Costi Tratte "A" e "C"

La tratta "B" Albairate/Milano, ovvero la TRATTA PRINCIPALE DELL'OPERA, cancellata per mancanza di soldi.

OPERA CHE NON HA RAGGIUNTO L'OBIETTIVO!

Sfogliando nei documenti di ANAS, i Comitati No Tangenziale e Legambiente Terre di Parchi di Abbiategrasso vengono a conoscenza che in data 20 febbraio 2026 il Commissario Straordinario Eutimio Mucilli aveva approvato il Progetto Esecutivo della Tratta "A". Leggendo il documento veniamo a conoscenza che **l'importo complessivo della Tratta "A" è di 228 mln€ e non di 184 mln€ come riportato nel portale nazionale "Osserva Cantieri".**

Ad oggi possiamo certificare, **dopo 27 anni di mala gestione del Progetto voluto ad ogni costo da Regione Lombardia** "***Collegamento tra la S.S. 11 - Padana Superiore - a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano***" e la "***Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino***", che il costo della parziale opera "***Ozzero-Albairate-Magenta***" è passata **da 220 milioni dell'anno 2022 ai 400 milioni dell'anno 2026, pari ad un aumento dell'82%,** senza contare i nuovi aumenti dei costi per carburanti ed energia derivanti dalle devastanti guerre in atto.

L'infrastruttura progettata da ANAS, di Categoria C1 "*Strada Extraurbana Secondaria*" ad una corsia per senso di marcia è realizzata in pianura, per il 94% su terreni agricoli, e **costa ai cittadini ben 20,5 mln al km**, ovvero, non molto distanti dai costi di **una autostrada di Categoria A, realizzata in montagna o ad alta complessità (*Viadotti e Gallerie*), che costa dai 25 ai 30 mln al km.**

Ma il fatto più preoccupante finanziariamente è il costante abnorme rialzo **dei costi generali di una parziale opera (Tratta "A" e Tratta "C") e la gestione dei fondi gestiti dal Commissario Straordinario Eutimio Mucilli.**

Perché il costo della Tratta "A" **al 30 novembre 2025 era di 184,190 mln** e solo dopo pochi mesi, **il 20 febbraio 2026**, il costo è aumentato del 23,87 % (43,973 mln) portando il costo aggiornato **a 228,163 mln**?

Perché il costo della Tratta "C" **al 19 dicembre 2023** era di **169,435 mln** ed è stato confermato **il 30 novembre 2025** senza alcuna eccezione?

Perchè, nonostante le richieste di accesso agli atti, non è stato possibile verificare il Computo Metrico Estimativo dei progetti esecutivi, la procedura di appalto della tratta "C" aggiudicata alla RTI composto da S.A.L.C. S.p.a. (appartenente al gruppo Salini) con sede a Milano e CASTALDO S.p.a. con sede a Frattamaggiore – NA che ha indicato AUSILIO Spa con sede in IMOLA S.r.l. come prestatore del servizio di monitoraggio ambientale e EDISON NEXT ENVIROMENT S.r.l. con sede a Rivoli, e la disponibilità del laboratorio con ribasso del 9,69%?

Perché la documentazione dedicata all'ambientale, VIA-VAS e Paesaggistica, non è stata accessibile e diffusa, non abbiamo avuto modo di vedere i rendering dei passaggi più impattanti, quanti denari sono stati investirti per le mitigazioni e le compensazioni ambientali?

Quante e quali aziende hanno aderito al bando della tratta C?

Quante e quali aziende hanno aderito al Bando di Gara della tratta "A" scaduto a giugno 2026?

Ma la grande opera delle Vigevano-Malpensa non è finita qui.
Gli espropri in corso sulla tratta "A", ulteriormente incrementati e che hanno interessato anche il Comune di Corbetta (*mai coinvolto dall'opera*), riteniamo siano finalizzati a completare in futuro una strada a due corsie per carreggiata, ovviamente con ulteriori denari che rendono quest'opera mai finita.

A marzo 2022 ANAC cancella definitivamente la tratta "B", che doveva essere una strada di Cat. A (ovvero autostradale), per criticità economiche e di condivisione del territorio stabilendo che le infrastrutture verso Milano non rientrano nella funzionalità del Progetto ANAS. Il MIMS – *Struttura Tecnica di Missione* **- ha richiesto un intervento di project review del progetto ANAS.**

II° Motivo di Esposto

Danno Erariale

Non sono mai state valutate proposte alternative viabilistiche meno costose e impattanti.

Soluzioni alternative meno impattanti e soprattutto meno costose sono state proposte a partire dagli anni 2000 del ***"Laboratorio di Rosate del Politecnico di Milano"*** e successivamente dai Comuni di ***"Albairate"***, ***"Boffalora S/T", "Cassinetta di Lugagnano"***, ***"Cisliano"*** e ***"Cusago"***, dal ***"Parco della Valle del Ticino"*** e ***"Parco Agricolo Sud Milano"***, dalla *"**Città Metropolitana di Milano"***, dalle confederazioni agricole ***"Coldiretti", "CIA", "Confagricoltura"*** e dalle associazioni ***"Legambiente Lombardia"***, ***"Legambiente Circolo Terre di Parchi"***, ***"Comitati NO Tangenziale"***, ***"Parco Agricolo Sud Milano"***.

Regione Lombardia da oltre 27 anni ha da sempre perseguito la stessa strategia: "Tagliare i Treni a favore delle Auto" e RESPINGERE OGNI PROPOSTA DI VIABILITÀ ALTERNATIVE MENO IMPATTANTE E COSTOSE AVANZATE NEGLI ANNI.

La maggior parte dei pendolari non va a Malpensa, bensì vanno a Milano sul percorso della tratta "B", Albairate-Milano, che è stata cancellata. L'attuale SP 114, realizzata a partire dagli anni sessanta per raggiungere la Tangenziale Ovest di Milano, ad oggi risulta essere una strada con una corsia per senso di marcia a cui è affiancata ad una pista ciclabile attualmente in fase di realizzazione. Nonostante le numerose richieste di adeguamento della SP 114 ad oggi sono ancora presenti **passaggi pericolosi, numerosi impianti semaforici stradali e ciclabili che comportano un costante aumento del traffico veicolare e di inquinamento.**

Tra le alternative di mobilità abbiamo da sempre richiesto a Regione Lombardia e la possibilità di effettuare il raddoppio della linea Milano-Mortara che avrebbe ampiamente diminutio il traffico veicolare a sostegno del trasporto su ferro adeguando semplicemente le strade attuali e realizzando circonvallazioni dove necessario.

Ad oggi siamo ancora a 30 anni fa con un solo binario e nessun finanziamento.
Tra le ferrovie peggiore d'Italia vi è la linea ferroviaria Milano-Mortara.

Viaggiare ogni giorno sulla linea ferroviaria Milano-Mortara è un'avventura e una scommessa per i suoi 19mila viaggiatori al giorno.
Guasti ai convogli, ai passaggi a livello e agli scambi sono molto frequenti, ma a questo si aggiungono anche aggressioni ed eventi meteorologici estremi che aumentano i ritardi e le soppressioni. Al tempo di lavoro, studio, svago e altro si aggiunge un tempo di viaggio che non è mai certo: si inizia a prendere il treno ore prima per provare ad arrivare in orario, qualcuno rischia di perdere il lavoro, qualcun'altro lo ha già perso o costretto ad usare la sua "costosa" macchina.

Un servizio più affidabile e il raddoppio ferroviario su questa linea così tanto dimenticata incentiverebbe un riequilibrio demografico tra Milano e l'Abbiatense, il Vigevanese e la Lomellina e tra l'usa dell'auto o il Trasporto Pubblico.

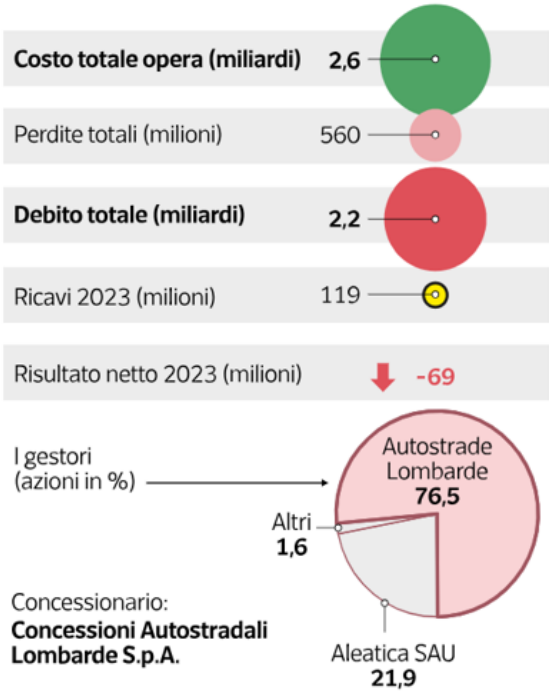
Dobbiamo investire 400 milioni di euro per una strada di soli 17 km perché qualcuno dall'alto ha deciso di realizzare la Vigevano-Malpensa senza se e senza ma o di investire nel trasporto pubblico come chiedono i cittadini?

I Cittadini, negli anni, hanno raccolto più di ***14.000 firme contrarie***, organizzato numerose **pacifiche manifestazioni, presidi e incontri pubblici, festival, mostre, video e rendering del progetto ANAS.**

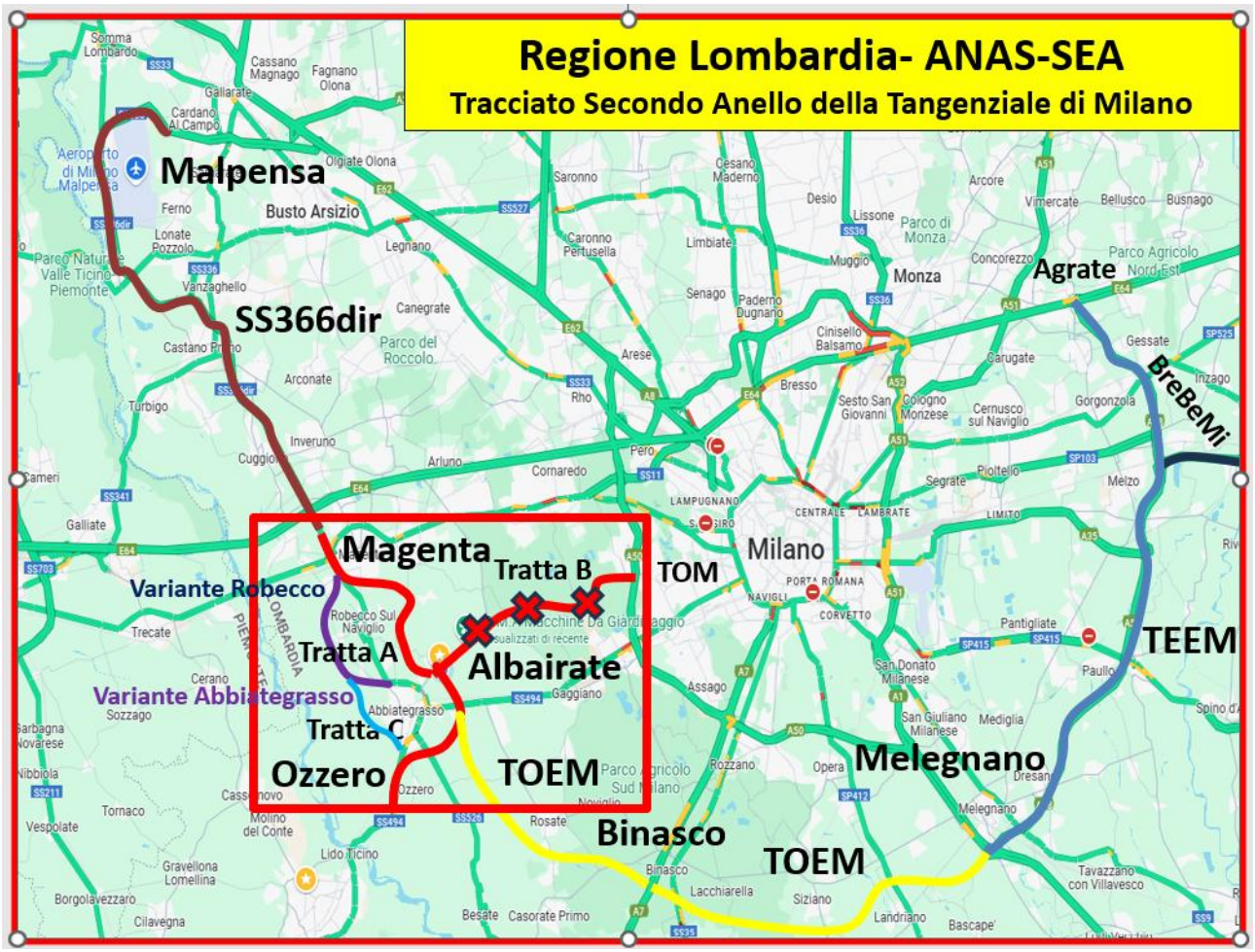
Ben 26 comuni del Sud Ovest Milanese hanno sostenuto la cancellazione del Progetto ANAS proponendo la realizzazione di una nuova opera concertata direttamente con i Comuni del territorio, per meglio rispondere alle reali esigenze di viabilità**.**

Non ci sembra utile e corretto che le perdite economiche e ambientali di autostrade come la TEEM o la BREBEMI e come la auspicata da Regione Lombardia TESM ricadano ancora sui cittadini.

TEEM



Bre.Be.Mi



SEGNALIAMO INOLTRE:

DATI E CARATTERISTICHE DELLE TRATTE

- **Tratta A:** Si sviluppa per circa 10 km da Magenta ad Albairate, includendo anche la variante di Pontenuovo di circa 0,9 km.
- **Tratta C:** Si estende per circa 7 km (6,9 km) da Albairate a Ozzero, pensata per aggirare il centro abitato di Abbiategrasso con un ponte di 700 mt alto 14 mt per superare la ferrovia, la SS494 e il Naviglio Grande.
- **Struttura:** È prevista una carreggiata unica di tipo C1 - Strada extraurbana secondaria - larga 10,5 metri, con una corsia per senso di marcia.

IMPATTI ECONOMICI

- **Perdita di produzione:** sottrazione di quintali di prodotti agricoli e calo del fatturato delle aziende agricole locali.
- **Svalutazione fondiaria:** riduzione del valore commerciale e produttivo dei fondi rustici interessati o limitrofi:
- **Costi ambientali nascosti:** Spese future per la mitigazione del dissesto idrogeologico e la perdita della capacità di drenaggio delle acque.

SUOLO:

- **Occupazione suolo agricolo**: l'occupazione di suolo agricolo e i cantieri comportano espropri e una trasformazione irreversibile dei campi coltivati nella zona sud-ovest di Milano. Per il **94,5%** dell'opera il tracciato coinvolge campi agricoli coltivati quantificati in **1.500.000 mq** - pari a circa 200 campi da calcio.
- **Il consumo di suolo agricolo**: per grandi infrastrutture, come la Ozzero-Magenta, provoca la perdita permanente di terreni fertili, la distruzione di servizi ecosistemici e un danno economico.
- **Impermeabilizzazione:** copertura irreversibile del suolo con asfalto o cemento.
- **Frammentazione:** divisione dei campi e interruzione dei corridoi ecologici naturali.
- **Rischio idrogeologico:** aumento del pericolo di allagamenti e ridotto assorbimento delle piogge intense.

IMPATTI AMBIENTALI E TERRITORIALI

- **Infrastruttura:** l'infrastruttura attraversa **zone di grande valore paesaggistico e idrografico**, con **interferenze dirette su rogge, canali e sul Naviglio Grande** superato tramite gallerie e viadotti.
- **Tracciato:** La superstrada penetrerà per diversi Km nelle campagne agricole dei comuni **di Albairate e Cassinetta di Lugagnano che da anni hanno perseguito la linea dello ZERO CONSUMO DI SUOLO**.

Invece nei Comuni di **Abbiategrasso e Magenta** stanno sorgendo **nuovi Centri Commerciali, Data Center e Aree Industriali** che affiancheranno la superstrada mettendo ulteriormente in crisi il comparto agricolo/zootecnico e dei piccoli commercianti nei Comuni con meno di 5.000 abitanti.

TRASPORTO PUBBLICO

- Nei paesi più sviluppato al mondo «la mobilità tra auto e trasporto pubblico si sta evolvendo verso un approccio integrato e sostenibile», dove il trasporto pubblico (autobus, tram, metro, treni) è visto come alternativa chiave all'auto privata per ridurre congestione ed emissioni.
- Nel territorio dell'Abbiatense-Magentino sta avvenendo proprio il contrario. Da 30 anni la mobilità tra auto e trasporto pubblico non si è evoluta bensì è notevolmente aumentato il traffico veicolare e le emissioni di sostanze velenose.

I cittadini sono pronti al cambiamento nei trasporti e nella mobilità. Vuole più trasporto pubblico a prezzi migliori e non investire 400 mln di €uro per peggiorare i nostri problemi climatici, e allo stesso accettare tagli nella protezione del clima.

Su richiesta della Procura Lombardia della Corte dei Conti, i Cittadini e le Associazioni, si rendono disponibili ad integrare l'esposto in caso di ulteriori nuovi aggiornamenti e di mettere a disposizione della Procura documenti, foto e video, riconducibili ai fatti contenuti nell'Esposto inviato.

Le risorse pubbliche appartengono a tutti: sono frutto delle tasse dei cittadini e servono a finanziare beni e servizi essenziali.
Ringraziamo pertanto la Procura Lombardia della Corte dei Conti quale custode di questi fondi secondo la Costituzione affinchè vengano utilizzati correttamente.

Firme dei cittadini e Associazioni