



COMUNE DI BELLUSCO

(PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA)

Bellusco, lì 17/11/2023

Prot. n.

Spett. Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA
e VAS
va@pec.mite.gov.it

E p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
DIPARTIMENTO PER LA
PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, LE
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO A RETE E
I SISTEMI INFORMATIVI
Direzione Generale per le strade e le
autostrade, l'alta sorveglianza sulle
infrastrutture stradali e la vigilanza sui
contratti concessori autostradali
svca@pec.mit.gov.it

OGGETTO: [ID: 10268] Procedura di Valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023 e degli artt. 167, 183 e 185 del D. lgs 163/2006. Progetto definitivo della Variante della tratta D dell'Autostrada Pedemontana Lombarda A36 con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017.

In relazione alla proposta di variante oggetto della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, le scriventi Amministrazioni Comunali hanno manifestato ferma contrarietà, soffermandosi tanto sulle gravi criticità di merito, quanto sull'illegittimità della procedura in corso. A tal proposito, si richiama la documentazione già inoltrata a Regione Lombardia e presentata in sede di Conferenza dei Servizi del 10.10.2023.

Con il preciso obiettivo di presentare osservazioni per la Valutazione di Impatto Ambientale, la Provincia di Monza e della Brianza ha commissionato ulteriori approfondimenti al Centro Studi PIM sul piano della funzionalità trasportistica, sull'impatto ambientale e a proposito di un raffronto tra le prestazioni potenziali dell'opera e dei sicuri costi ambientali. Sempre sulla procedura di Valutazione di Impatto

Sede: Piazza F.lli Kennedy, 1 - 20882 - Bellusco - Tel. +39.039.620831 - Fax +39.039.6020148

Codice Fiscale n. 03352640159 - Partita IVA n. 00749010963

E-Mail: info@comune.bellusco.mb.it - affarigenerali@comune.bellusco.mb.it

Pec: comune.bellusco@pec.regione.lombardia.it



COMUNE DI BELLUSCO

(PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA)

Ambientale, il Parco Agricolo Nord Est ha elaborato un'ulteriore analisi di merito per quel che riguarda gli aspetti ambientali, naturalistici e paesaggistici. Allegando alla presente l'esito di questi approfondimenti (allegati 1a e 2a), da considerarsi parte integrante delle osservazioni delle scriventi Amministrazioni, si sottolinea in modo particolare che:

- il nuovo tracciato costituirebbe un'infrastruttura ridondante – parallela ad un tratto autostradale già esistente, gratuito e distante meno di 3 km – e disfunzionale rispetto agli obiettivi strategici presupposti dall'intero percorso di progettazioni e realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda;
- l'infrastruttura non concorrerebbe a risolvere o moderare in misura apprezzabile le principali criticità viabilistiche di uno dei territori più urbanizzati a livello europeo, peraltro gravando quasi interamente su aree oggetto di tutela, di rilevantissimo valore ambientale, naturalistico e paesaggistico;
- la documentazione agli atti non considera adeguatamente l'Alternativa Zero, e non valuta adeguatamente soluzioni in grado di accogliere ulteriori flussi di traffico con interventi di riqualificazione decisamente meno impattanti sul piano ambientale, oltre che più sostenibili sul piano economico-finanziario;
- le analisi trasportistiche a corredo del progetto definitivo presentano numerose e significative criticità metodologiche, con una conseguente sovrastima dell'utenza attesa. Parallelamente, numerose tra le assunzioni e le conclusioni contenute nella documentazione agli atti non sono giustificate da elementi oggettivi e tecnicamente quantificabili, non sono adeguatamente documentate, non sono supportate dalle necessarie simulazioni modellistiche;
- si osserva come le analisi trasportistiche si discostino in modo non trasparente dalle linee guida contenute nel documento Interventi Infrastrutturali. Linee guida per la redazione di studi di fattibilità (Regione Lombardia, 2015), oltre che dalle indicazioni contenute nel documento pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel luglio 2022, Linee Guida Operative degli Investimenti in Opere Pubbliche. Particolarmente significativa a tal proposito è la valutazione del parametro VOT, con una conseguente distorsione anche sul piano della sostenibilità economico-finanziaria;
- le misure compensative e di mitigazione previste risultano insufficienti e inefficaci se rapportate all'impatto ecosistemico, alla frattura ecologica del territorio, al danno per il comparto agricolo, ai gravi costi in termini di biodiversità e naturalità, finanche compromettendo in modo irreversibile ambiti ascrivibili alla Direttiva Habitat 92/43/CEE.

Per le ragioni richiamate, ampiamente sostenute dalla documentazione allegata e costituenti parte integrante della presente comunicazione, le scriventi Amministrazioni esprimono **parere contrario** alla proposta di variante, richiedendo che vengano affrontate e adeguatamente risolte tutte le criticità mostrate. Contestualmente, si chiede che venga disposto un approfondimento adeguato dell'Alternativa Zero, con la non realizzazione della tratta D, terminando l'infrastruttura con la realizzazione della tratta C e con gli interventi di adeguamento e potenziamento atti necessari a garantire la funzionalità di raccordo della A51 Tangenziale Est Milano con l'autostrada A4.

Sede: Piazza F.lli Kennedy, 1 - 20882 - Bellusco - Tel. +39.039.620831 - Fax +39.039.6020148

Codice Fiscale n. 03352640159 - Partita IVA n. 00749010963

E-Mail: info@comune.bellusco.mb.it - affarigenerali@comune.bellusco.mb.it

Pec: comune.bellusco@pec.regione.lombardia.it



COMUNE DI BELLUSCO

(PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA)

Si chiede inoltre, qualora tale approfondimento risultasse negativo, che siano interamente accolte le osservazioni al tracciato e alla Greenway che le Amministrazioni Comunali congiuntamente hanno depositato – in un’ottica di limitazione del danno - in sede di Conferenza dei Servizi presso il MIT e che alleghiamo in forma integrale a questo documento.

Distinti saluti.

Mauro Colombo
Sindaco del Comune di Bellusco



Allegati:

1a. 01a_PIM_Parere tecnico TrattaD breve

2a. 02a_PANE_Osservazioni VIA Pedemontana TrattaD breve

Ulteriore documentazione richiamata:

1b. 01b_Parere Legale (presentato a Regione Lombardia in sede di formulazione del parere di competenza)

2b. 02b_Documento politico (presentato a Regione Lombardia in sede di formulazione del parere di competenza)

3b. 03b_Osservazioni CDS relative al Comune di Bellusco (presentato in sede di Conferenza di Servizi presso il MIT)

Sede: Piazza F.lli Kennedy, 1 - 20882 - Bellusco - Tel. +39.039.620831 - Fax +39.039.6020148

Codice Fiscale n. 03352640159 - Partita IVA n. 00749010963

E-Mail: info@comune.bellusco.mb.it - affarigenerali@comune.bellusco.mb.it

Pec: comune.bellusco@pec.regione.lombardia.it

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE, AI SENSI DELL'ART. 225 DEL D.LGS. 36/2023 E DEGLI ARTT. 167, 183 E 185 DEL D. LGS 163/2006.

PROGETTO DEFINITIVO DELLA VARIANTE DELLA TRATTA D DELL'AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA A36 CON PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO AI SENSI DELL'ART. 9 DEL D.P.R. 120/2017

Parere tecnico

15 novembre 2023

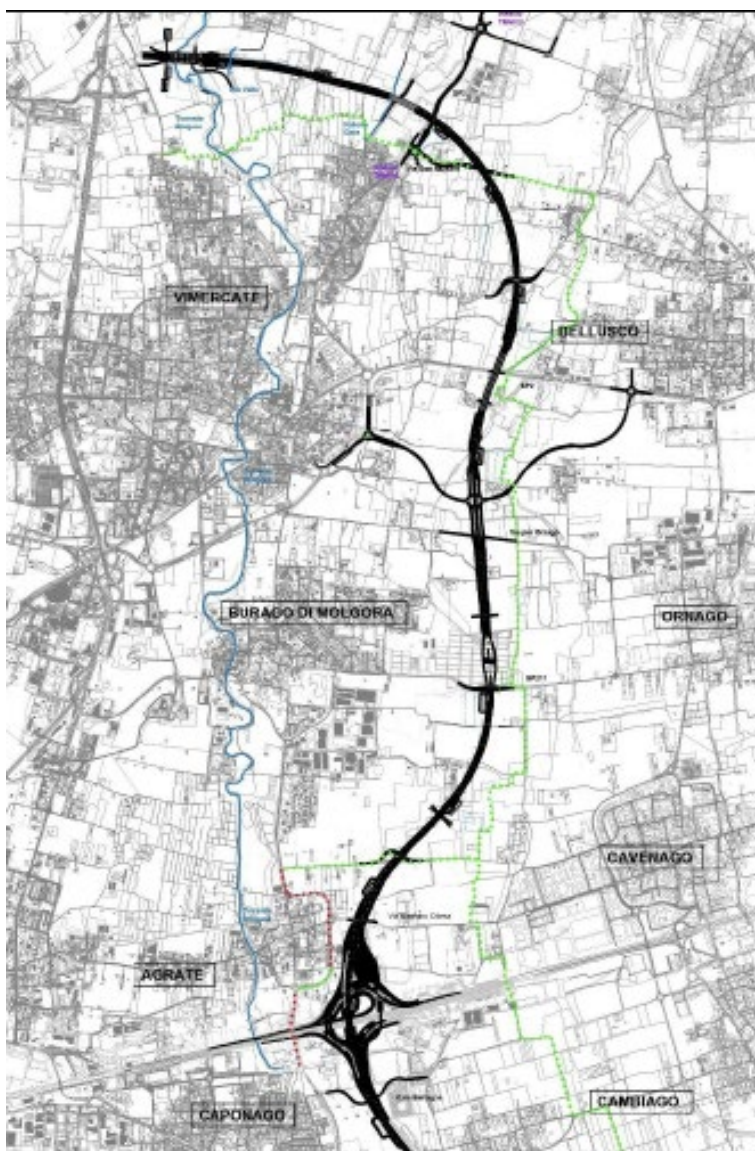
1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Con riferimento alla nota trasmessa dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali prot. 0148800.19-09-2023 inerente l'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo "Variante della tratta D dell'Autostrada Pedemontana Lombarda A36", comprensivo del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017, sulla base delle interlocuzioni in corso con gli Enti Territoriali coinvolti e l'Ente Parco Agricolo Nord Est, viene reso, sulla base dell'esame della documentazione e degli elaborati progettuali disponibili, il seguente parere tecnico.

Il **tracciato** lineare dell'infrastruttura in progetto (asse dell'opera principale) si estende per circa **9,06 km** con uno sviluppo di circa il **45% sopraelevato** rispetto al suolo, mentre la parte restante è per circa il **45 % in trincea** e per il **10 % in galleria**.

Sono direttamente interessati **7 comuni**:

- Vimercate sul quale si sviluppa circa il 55% del tracciato
- Agrate Brianza sul quale si sviluppa circa il 16% del tracciato
- Burago di Molgora sul quale si sviluppa circa il 15% del tracciato
- Carnate sul quale si sviluppa circa il 9% del tracciato
- Bellusco sul quale si sviluppa circa il 5% del tracciato
- Caponago sul quale si sviluppa circa l'1% del tracciato
- Ornago sul quale si sviluppa un residuale 0.2% del tracciato



Studio di Impatto Ambientale (SIA). Sezione 2. Quadro progettuale. Figura 2.6. Planimetria di progetto.

Ai Comuni territorialmente coinvolti dall'asse principale **si aggiunge Bernareggio** per l'opera connessa, mentre **Cavenago di Brianza, Sulbiate e Cambiagio** (quest'ultimo appartenente alla Città metropolitana di Milano) sono interessati dalla realizzazione della cd. "Greenway breve".

2. ANALISI TRASPORTISTICA E PROPOSTE DI MODIFICHE PLANO-ALTIMETRICHE

D Breve vs. D Lunga: due strategie trasportistiche diverse

La tratta D Breve sebbene presenti i medesimi capisaldi della tratta D Lunga della A36 Autostrada Pedemontana Lombarda, ossia: l'Autostrada A4 Milano-Venezia e la Tratta C della A36, non rappresenta un'alternativa alla tratta D Lunga per i seguenti motivi.

- La tratta D Lunga:

- si sviluppa in senso est-ovest;
- presenta una maggiore estensione 18 km circa, completa l'itinerario della A36, autostrada che si sviluppa ai piedi della zona collinare e connette le Province di Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Como e Varese (grazie anche alla presenza di un nuovo Ponte sul fiume Adda).

- La tratta D Breve:

- si sviluppa in senso nord-sud;
- presenta un'estensione di soli 9,3 Km, significativamente minore;
- non completa l'itinerario dell'Autostrada A36;
- non contempla un nuovo Ponte sull'Adda, di conseguenza il superamento del fiume, necessario per il collegamento fra la Provincia di Bergamo e le altre Province, sarà quindi garantito dal punto di vista autostradale solo dall'A4 Autostrada Milano-Venezia, che quotidianamente presenta in corrispondenza di tale superamento - e precisamente nel tratto Dalmine-Trezzo sull'Adda - situazioni di accodamento e congestione. soprattutto nelle fasce orarie del mattino (fonte dati di traffico e PMV - Pannelli a Messaggio Variabile presenti sulla A4 stessa);
- non risulta funzionale al miglioramento della connessione est-ovest, individuato a suo tempo come il principale obiettivo strategico dell'opera nella sua interezza;
- contraddice gli obiettivi strategici originari del progetto A36 Autostrada Pedemontana Lombarda, rappresentando invece un tassello importante che darà origine alla prima metà del secondo anello tangenziale della Città di Milano dalla A1 Milano-Napoli alla A8 Milano-Varese (anello costituito dalle autostrade A36 tratte A, B1, B2, C, D Breve e A58 tangenziale Est Esterna) e gettando le basi per il completamento dapprima a sud dell'anello tangenziale stesso dall'autostrada A1 Milano-Napoli all'autostrada A7 Milano-Genova e poi ad ovest dalla stessa A7 Milano-Genova all'autostrada A4 Milano-Torino, interessando ambiti particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale.

E' evidente quindi che **la tratta D Breve soddisferà relazioni ben diverse rispetto alla tratta D Lunga e in un certo qual modo indirizza le progettualità future.**

Anche le macro-simulazioni di traffico effettuate (cfr. "A36 Autostrada Pedemontana Lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente provinciale e comunale" redatto dal Centro Studi PIM per conto della Provincia di Monza e Brianza - 2023) evidenziano la sostanziale differenza fra la tratta D Lunga e la tratta D Breve. Da tali elaborazioni emergono infatti i seguenti risultati.

- I **maggiori benefici attesi** per la rete secondaria del quadrante nord-est metropolitano si registrano con l'attuazione dello Scenario Programmatico (Scenario B), caratterizzato dalla realizzazione della A36 Autostrada Pedemontana Lombarda nella sua interezza, con la tratta D nella configurazione "lunga" e relative opere connesse, in quanto la configurazione della A36 Pedemontana Lombarda con la tratta D nella configurazione "breve" (Scenario C1) non genera benefici attesi equivalenti sulla rete secondaria, con riferimento in particolare alla SP2 e ai ponti di superamento dell'Adda (autostradale e non).
- Con la **realizzazione della tratta C** del Sistema Pedemontano (in attesa/assenza della tratta D) **è necessaria la realizzazione del completamento dell'interconnessione A4-A51**, in quanto le relazioni fra la viabilità primaria A4 e tratta C della A36 non potranno essere garantite dalla viabilità secondaria, in relazione ai calibri stradali, alle intersezioni e ai fronti in affaccio e conseguentemente la connessione

fra la A4 e la Tratta C dovrà essere garantita attraverso l'utilizzo della A51 Tangenziale Est di Milano. Risulta quindi necessario attuare prima dell'apertura al traffico della tratta C il completamento dello svincolo A4-A51. A tal proposito la relazione generale del progetto del sistema Pedemontano indica le seguenti tempistiche: completamento delle Tratte B2-C (luglio 2026) e della Tratta D (luglio 2030).

Lo scenario programmatico indicato nello Studio, nella configurazione approvata dal CIPE con delibera n. 97 del 6/11/2009 (sistema APL con tratta D Lunga), rappresenta l'assetto infrastrutturale che introduce i migliori benefici in termini di fluidificazione del traffico a livello locale e sovracomunale. andando, in particolare nel territorio brianteo, ad alleggerire i volumi di traffico transitanti sulla SP2 Monza-Trezzo, arteria di "interesse regionale R2", oltre a garantire un nuovo attraversamento del fiume Adda che fornisce un'alternativa di transito per le relazioni est-ovest in ambito regionale e interregionale. Piuttosto, **tutti gli scenari che contemplano il progetto della tratta D Breve mostrano la necessità di dotare il territorio di ulteriori opere infrastrutturali** - non previste dal progetto – poiché le simulazioni condotte evidenziano, in generale, il permanere di situazioni critiche irrisolte a livello di traffico locale o addirittura, in casi puntuali, di ulteriore peggioramento delle condizioni viabilistiche.

Per le considerazioni innanzi riportate, risulta evidente che la Tratta D Lunga e la Tratta D Breve non possono essere considerate tra loro alternative del medesimo progetto. Conseguentemente il progetto della Tratta D Breve, con riferimento alla normativa vigente, risulta privo dell'analisi delle alternative di progetto al tracciato individuato. Il progetto, quindi, deve necessariamente essere integrato, **contemplando anche l'alternativa Zero ossia assenza di intervento**, in altre parole assenza della tratta D Breve.

Si tenga inoltre presente che in ogni caso lo Scenario di non realizzazione della Tratta D Breve vedrà la sua attuazione, per un periodo seppur determinato temporalmente (dal 2026 al 2030, cfr. tempistiche relazione generale del progetto), con il completamento della tratta C della A36 e conseguentemente non può non essere preso in considerazione.

VOT/Valore del Tempo: occorre un test di sensitività

Sempre con riferimento alle tematiche connesse al traffico per la tratta D Breve lo Studio di traffico a supporto del Progetto dichiara che i valori di VOT (Valore del Tempo) utilizzati nelle simulazioni risultano superiori ai VOT applicati generalmente alle autostrade del Nord Italia, motivando tale scelta in base al reddito più elevato rilevato nell'area di studio. Il proponente assume infatti un valore medio ponderato individuale per i veicoli leggeri pari a 19,30€/ora con riferimento all'anno di partenza (anno base). Tale valore si incrementa ulteriormente (cfr. Autostrada Pedemontana Lombarda Studio di Traffico pag. 35):

- per ogni anno, con riferimento al periodo in cui è valutato l'investimento, con un aumento pari all'80% di crescita dei consumi;
- in funzione della lunghezza del viaggio, assumendo valori pari a 29,90€/ora per spostamenti superiori a 80 Km/h;
- in funzione della tipologia del mezzo, assumendo per i mezzi pesanti un valore pari a 32,90 €/ora.

I valori assunti dal proponente risultano superiori ai valori indicati dalla Regione Lombardia nelle "Linee Guida per la redazione di Studi di Fattibilità per gli interventi infrastrutturali"¹ sez. 4 Analisi della Fattibilità Economica e Sociale (cfr. immagine successiva), per i quali La Regione Lombardia raccomanda di usare stime più prudentiali, con un valore dell'elasticità nell'intervallo 0.5-0.7.

¹ Approvate con DG Infrastrutture e mobilità n. 8829 del 23.10.2015. Le "Linee Guida", rappresentano un riferimento tecnico e metodologico di supporto agli operatori per lo sviluppo di una progettazione infrastrutturale sempre più di qualità e attenta all'efficacia socio-economica e alla sostenibilità finanziaria delle iniziative. In particolare, forniscono indicazioni sulle modalità di calcolo da utilizzare e valori standard per i principali parametri di interesse con riferimento alle analisi trasportistiche, finanziarie ed economiche.

Tabella 4.2 - Esempi di valori del tempo per i passeggeri e le merci per motivi del viaggio (Euro, 2014)

Valore del tempo per i passeggeri per motivo del viaggio	Valore [Euro/ora-persona]
Occasionale e studio	5,00
Casa-Lavoro	10,00
Lavoro-Affari ¹⁶	20,00
Ritorno a casa	5,00
Valore del tempo per le merci	Valore
Valore del tempo della merce trasportata	1,6-4 ¹⁷ (euro/tonn ora)
Tempo di viaggio dei conducenti (solo se non già considerato nei costi operativi dei veicoli)	16- 33 ¹⁸ (euro/ora)

Il Valore del Tempo (VOT), nell'ambito delle simulazioni di traffico, esprime il valore monetario associato al tempo impiegato per muoversi e, conseguentemente, influenza la scelta dei percorsi e il costo generalizzato associato in particolare alle infrastrutture a pagamento: maggiore è il valore attribuito al parametro VOT e minore è il tempo associato al pedaggiamento; ovvero maggiore è il valore attribuito al parametro VOT e maggiore risulta la propensione dell'utenza ad utilizzare infrastrutture a pagamento, al fine di beneficiare di una diminuzione del tempo di viaggio (in altri termini minore risulta l'importanza attribuita alla presenza e consistenza di un pedaggio nella scelta dei percorsi da parte dell'utente). Il valore del VOT risulta quindi fondamentale anche nel descrivere la sensibilità dell'utente veicolare sistematico e non nei confronti delle infrastrutture a pedaggio rispetto al risparmio in termini di tempo (Diversa sensibilità riscontrabile tuttora sulla A58 e sull'itinerario provinciale parallelo SP13/SP39, che continua a registrare significativi volumi di traffico).

Per le assunzioni assunte dallo Studio di traffico, a supporto del progetto, il **valore di VOT utilizzato maggiore rispetto a quello generalmente applicato per le autostrade del Nord Italia** è privo di un test di sensitività in merito agli effetti indotti al variare dell'entità del VOT, finalizzato ad evidenziare/quantificare il range di variazioni dei flussi attesi sia sulla tratta D stessa (elementi fondamentali sia per il quadro economico che per quello ambientale) che sulla rete stradale esistente (elementi fondamentali per il quadro ambientale).

Per quanto innanzi descritto – e in particolare per la minor estensione della tratta D Breve stessa e per minor quantità di elementi di sensibilità interessati - appare evidente che nella VIA la verifica della sostenibilità fa ricadere indirettamente sulla tratta D Breve evidenti vantaggi in termini ambientali, rispetto alla Tratta D Lunga, che appaiono impropri e poco realistici.

La verifica di sostenibilità ambientale deve quindi rapportarsi in relazione a quanto innanzi citato ossia **esclusivamente al confronto con la situazione attuale** e le alternative di progetto effettive che verranno individuate.

Tracciato, svincoli e opere connesse

Dal punto di vista del tracciato autostradale della D Breve è necessario inoltre intervenire sulla giacitura e soprattutto sulla configurazione:

- della **soluzione altimetrica prevista**, valutando la possibilità di realizzare il **tracciato maggiormente al di sotto del piano campagna** (soluzione non in contrasto con le caratteristiche idrogeologiche del territorio attraversato). In tal modo ne conseguirebbero evidenti benefici in termini di riduzione dell'impatto sia in termini di componente rumore (minor necessità di opere di mitigazione) sia in termini di intrusione visiva, impatti sull'uso del suolo e sul paesaggio complessivo. Inoltre, la realizzazione al di sotto del piano campagna agevolerebbe la continuità territoriale favorendo il mantenimento delle connessioni rurali.
- dello **svincolo di Bellusco**, al fine di ridurre il consumo di suolo, l'invasività di tale infrastruttura, la presenza di reliquati, in relazione alla elevata qualità ambientale naturalistica, e paesaggistica dei luoghi attraversati;

- dello **svicolo con la A51 che confluisce nella SP41-SS342dir** (ex strada statale Briantea di connessione con il Meratese e i comuni della provincia di Lecco) che, similamente all'attuale svincolo A4-A51, non contempla le manovre verso nord-est, nord-ovest e viceversa. Adottando tale configurazione, di fatto vengono infatti meno le connessioni fra la futura autostrada A36 e il Meratese/Provincia di Lecco. E' inoltre fondamentale che tale svincolo, i cui scambi attesi sono dell'ordine di 2.300 veicoli equ./ora di punta del mattino (indicativamente 23.000 veicoli equ./giorno), di cui il 47% da nord verso est/ovest e viceversa, contempli tutte le manovre, essendo tale direttrice, insieme all'autostrada del Laghi, alla SS35 Milano-Meda e alla SS36 dello Spluga, una delle arterie principali intercettate dalla A36 Pedemontano Lombarda.

In questa luce, occorre inoltre **intervenire sull'implementazione delle opere connesse**, con particolare riferimento a:

- completamento dell'interconnessione A4/A51;
- riqualificazione SP 13 e del nodo SP 13-SP 13 dir-SP 121;
- realizzazione delle opere connesse TRMI 12 e TRMI 14;
- riqualificazione SP 45;
- nodo interconnessione Tratta C – Tangenziale Est di Milano (A51) / SP 177;
- riqualificazione SP 41 (terminale Nord della A51-tangenziale Est di Milano);
- ripristino delle connessioni verso gli spazi rurali, le Cascine, le Frazioni di ciascun Comune territorialmente interessato.

Simulazioni modellistiche: contemplare l'Alternativa Zero

Per quanto riguarda gli approfondimenti tecnico-trasportistici, disposti su indicazione del Ministero ad integrazione di quanto riportato all'interno dell'elaborato di Progetto Definitivo "Studio di Impatto Ambientale" - Sezione 2 - Quadro Progettuale (cod. el: DSADD000PG00000RS001A), che riconfermano l'esclusione dell'utilizzo della A51 Tangenziale Est di Milano (anche nel periodo transitorio ossia a seguito del completamento della tratta C ed in attesa della tratta D della A36 Pedemontana Lombarda), i contenuti dell'elaborato sono privi di elementi oggettivi tecnici quantificabili, non sono adeguatamente documentati e **le scelte/conclusioni/considerazioni** non sono supportate da altrettante **adeguate/necessarie simulazioni** modellistiche di traffico. Conseguentemente il documento giunge a conclusioni insufficientemente approfondite dal punto di vista tecnico, contenenti assunzioni (volte ad escludere la A51) tra loro contrastanti. A tal proposito si richiamano per punti alcuni di questi passaggi/affermazioni.

- L'A51 tangenziale est di Milano viene definita un'autostrada urbana (medesima classificazione della Tratta D Breve, cfr. Relazione di progetto) caratterizzata da flussi di breve raggio (diversamente dalla tratta D Breve di medio-lungo raggio) senza supportare numericamente tale affermazione. Si tenga infatti presente che tuttora la **A51 Tangenziale est di Milano soddisfa relazioni sia di breve che di media-lunga percorrenza** e che l'incidenza degli utenti che la utilizzano nella sua interezza è circa il 15% degli utenti Telepass (relazioni dalla A7-Barriera Mi-Ovest e/o A1-Barriera Milano sud e le Barriere di Vimercate (A51 sistema aperto) e Agrate (A4 Milano Venezia sistema chiuso) (gli utenti telepass rappresentano l'80% degli utenti complessivi) (fonte: Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.).
- Si afferma che sulla tratta D Breve a regime è atteso un TGM (Traffico Giornaliero Medio) superiore a 30.000 veicoli; tale valore rappresenta per un'autostrada un flusso decisamente modesto. Infatti, tali valori si registrano - e si sono registrati nel recente passato - sulle strade provinciali (1 corsia per senso di marcia con intersezioni a raso) del quadrante est della Provincia di Monza e Brianza e della Città Metropolitana di Milano:

- SP2 Monza Trezzo 33.700 veicoli/giorno -Bellusco e 37.000 veicoli/giorno a Vimercate – anno 2021;
- SPexSS342dir 33.800 veicoli/giorno a Carnate anno 2022;
- SP45 Vimercate 32.000-35.000 veicoli/giorno anno 2008;
- SP40 Melegnano 34.300 veicoli/giorno anno 2010;
- SP7 Lesmo 29.300 veicoli/giorno anno 2006;
- SP13 Gorgonzola 32.200 veicoli/giorno anno 2010.
- Si dichiara che risulterebbe necessario il **completamento dello svincolo A4-A51**, ma **tale esigenza è comunque indispensabile**, come innanzi descritto, in quanto anche semplicemente nel “periodo transitorio” (periodo che separerà l’apertura della tratta C dall’apertura della tratta D), non è accettabile che il collegamento A36 Pedemontana-A4 Milano-Venezia avvenga tramite viabilità secondaria urbana immersa nell’abitato, con evidenti pesanti ricadute di tipo ambientale e di vivibilità dei fronti in affaccio per effetto dell’aumento considerevole delle emissioni climalteranti.
- Si afferma che **l’A51 Tangenziale Est di Milano presenta oggi livelli prossimi alla capacità**. Rilievi di traffico (fonte: Milano Serravalle Milano Tangenziale S.p.A.) evidenziano invece tra le uscite 17-Concorezzo e 18-Burago (tratta maggiormente trafficata del ramo a nord della A4) un flusso (giugno 2019) pari a circa 6.100 veic. eq. bidir./ora (circa 3.750 veicoli eq./ora in direzione sud -Milano e 2.350 veic. eq./ora in direzione nord -Vimercate). Analogamente la serie storica dei volumi di traffico (ora di punta del mattino di un giorno feriale medio) rilevati in questo tratto della A51 Tangenziale Est di Milano, mostra volumi di traffico di entità maggiore rispetto al 2019 a fronte di una **buona velocità media di percorrenza dei veicoli (85 km/h)**. Tenendo in considerazione che il limite di velocità su tale autostrada è pari a 90 km/h è evidente che siccome la velocità dei veicoli in transito nelle ore di punta è pari a 85 km/h, l’autostrada non presenta livelli prossimi alla capacità (cfr. “A36 Autostrada Pedemontana Lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente provinciale e comunale” redatto dal Centro Studi PIM per conto della Provincia di Monza e Brianza- 2023), ed è quindi in grado di recepire ulteriori quote di traffico.
- Si afferma che è necessario un **ampliamento della A51 che non potrebbe essere limitato alle tre corsie** per senso di marcia, in quanto in breve tempo, a seguito dell’apertura, si raggiungerebbe un livello di servizio LOS D, livello di servizio inaccettabile per un’autostrada di nuova realizzazione o riqualifica. Tale affermazione, oltre ad essere priva di supporti numerici, è in netto contrasto con quanto sta avvenendo sul tratto urbano della A4 (a breve distanza dalla A51) con la riqualificazione e realizzazione della corsia dinamica. Infatti, nonostante i miglioramenti che tale corsia aggiuntiva apporterà alla A4, quest’ultima continuerà ad avere elevati livelli di congestione; situazione confermata dalle attuali condizioni di circolazione del tratto urbano della A4 ad ovest dell’uscita di Cormano per il quale la quarta corsia dinamica è già attiva.
- La **necessità di implementare a 4 corsie la A51 Tangenziale Est di Milano (2+2 per direzione di marcia), non è supportata da alcuna simulazione modellistica**. La mera sommatoria dei flussi prospettata dal proponente è immotivata non solo dal punto di vista tecnico-trasportistico, ma risulta priva di qualunque ragionevolezza, basti pensare che non sono contemplati neanche gli effetti evidenziati dal proponente di alleggerimento della A51 Tangenziale est di Milano per effetto della presenza della tratta D Breve (cfr. figure successive, che evidenziano tra l’altro il diverso ruolo delle tratte D Lunga / D Breve).

Figura 7.2: Confronto flussi di traffico scenario progettuale D lunga/scenario senza tratta D - 2030 (in rosso gli archi con un incremento di volume ed in verde quelli con una riduzione)

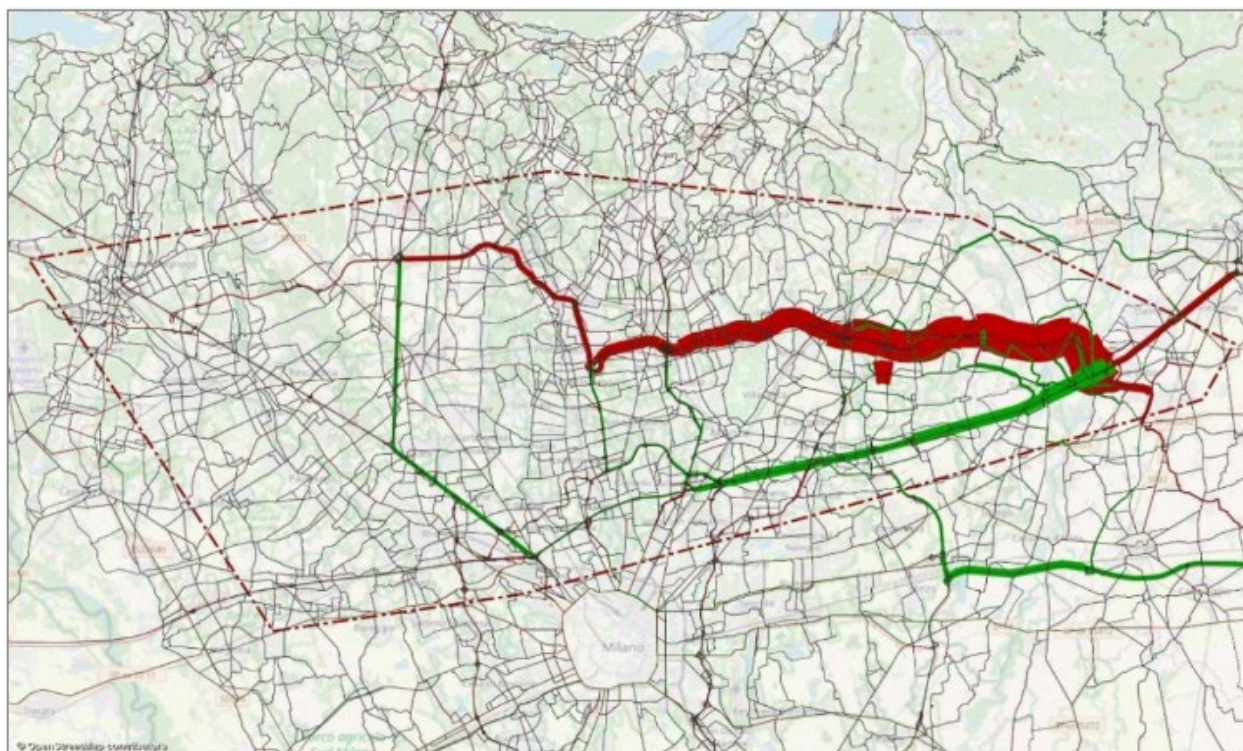
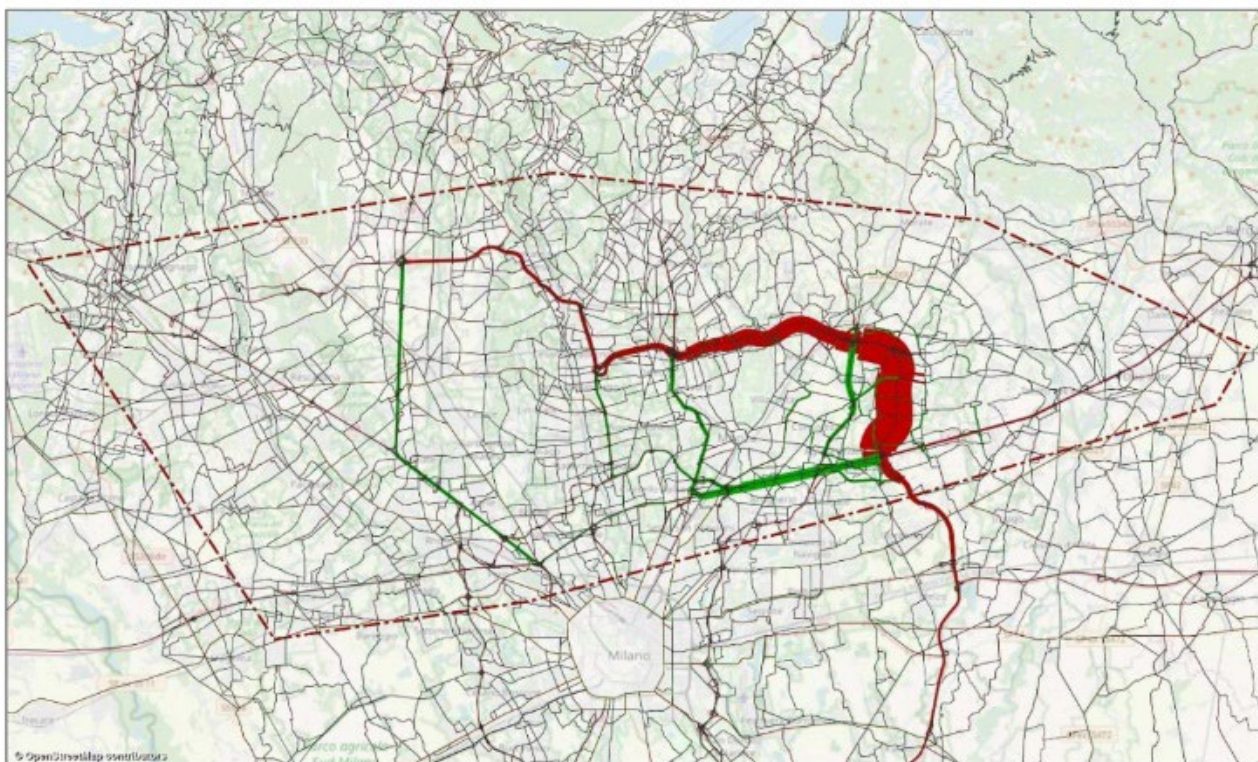


Figura 7.3: Confronto flussi di traffico scenario progettuale D corta/scenario senza tratta D - 2030 (in rosso gli archi con un incremento di volume ed in verde quelli con una riduzione)



Diversamente, simulazioni di traffico specifiche relative allo scenario C3, contemplanti l'assenza della tratta D Breve e il completamento dello svincolo A4-A51 (cfr. "A36 Autostrada Pedemontana Lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente provinciale e comunale" redatto dal Centro Studi PIM per conto della Provincia di Monza e Brianza- 2023), evidenziano un aumento decisamente più contenuto del traffico, compatibile con le caratteristiche della A51 stessa. A tal proposito, si formulano i seguenti rilievi.

- In entrambi i tratti di Concorezzo e di Vimercate della A51, rispetto allo scenario programmatico B (realizzazione della tratta D Lunga), lo Studio PIM evidenzia un incremento dei flussi di traffico pari a circa il 5% / 6% (+350 veicoli eq. bidir/ora) e rileva, rispetto allo scenario A Stato di Fatto, una sostanziale invarianza dei flussi nel tratto all'altezza di Concorezzo (+28 veicoli eq. bidir/ora) e un lieve aumento dei flussi nel tratto all'altezza di Vimercate, pari a circa il +3% (+175 veicoli eq. bidir/ora), compatibili con la capacità dell'asse.
- Sulla rete secondaria, la configurazione dello scenario C3 (completamento svincolo A4/A51) induce invece un miglioramento della congestione sui percorsi provinciali alternativi utilizzati nella situazione attuale, grazie alla presenza delle manovre da nord verso est ed ovest e viceversa non presenti nello svincolo attuale fra la A4 e la A51.
- Si afferma che da un punto di vista trasportistico, qualora non venisse realizzata la Tratta D (Breve o Lunga) ed in alternativa si pensasse ad un utilizzo della A51, andrebbero persi alcuni degli obiettivi posti in capo alla soluzione in oggetto, mettendo sullo stesso piano la **tratta D Breve e la Tratta D Lunga, che presentano caratteristiche di connessione/relazione diverse** come innanzi evidenziato.
- Si afferma la creazione di un nodo autostradale di interscambio completo tra la A4 e l'asse autostradale nord-sud A36-A58, consentendo al Vimercatese, alla Brianza orientale e al Lecchese di interscambiare direttamente con la A4. Tale affermazione non trova riscontro nelle caratteristiche progettuali dell'opera, disponendo di un minor numero di svincoli rispetto alla A51 (tratta a nord dell'A4) e soprattutto, non risultando completo lo **svincolo tra la A51-A36-SS342dir Briantea**, che potrebbe consentire le relazioni verso il Lecchese.
- Si sottolinea la riduzione dei flussi di **traffico "parassita" all'interno dell'abitato di Agrate**, dovuti all'interconnessione incompleta tra A4 e A51, senza quantificare tali riduzioni e non evidenziando l'entità della quota di traffico parassitario che continuerà ad attraversare l'abitato di Agrate per effetto di una minor capillarità della Tratta D Breve rispetto alla A51 e per effetto dell'entità del pedaggio presente sulla tratta D Breve stessa.
- Il proponente stesso afferma inoltre che con la realizzazione della tratta D Breve si individuerà la **chiusura dell'anello esterno autostradale intorno a Milano**, venendosi a creare una continuità di tracciato tra le autostrade A8-A9 e la A1, dichiarando evidentemente il ruolo diverso che assumerà la tratta D Breve rispetto alla tratta D Lunga.

Emerge dunque in maniera inequivocabile la **necessità di contemplare l'Alternativa Zero** (assenza di intervento) supportata dalla realizzazione del completamento dell'interconnessione tra la A51 Tangenziale est di Milano e l'Autostrada A4 per il quale è disponibile il progetto definitivo, depositato da CAL in Regione Lombardia il 5.01.2011, alternativa che minimizza radicalmente gli impatti sulle componenti ambientali ed antropiche.

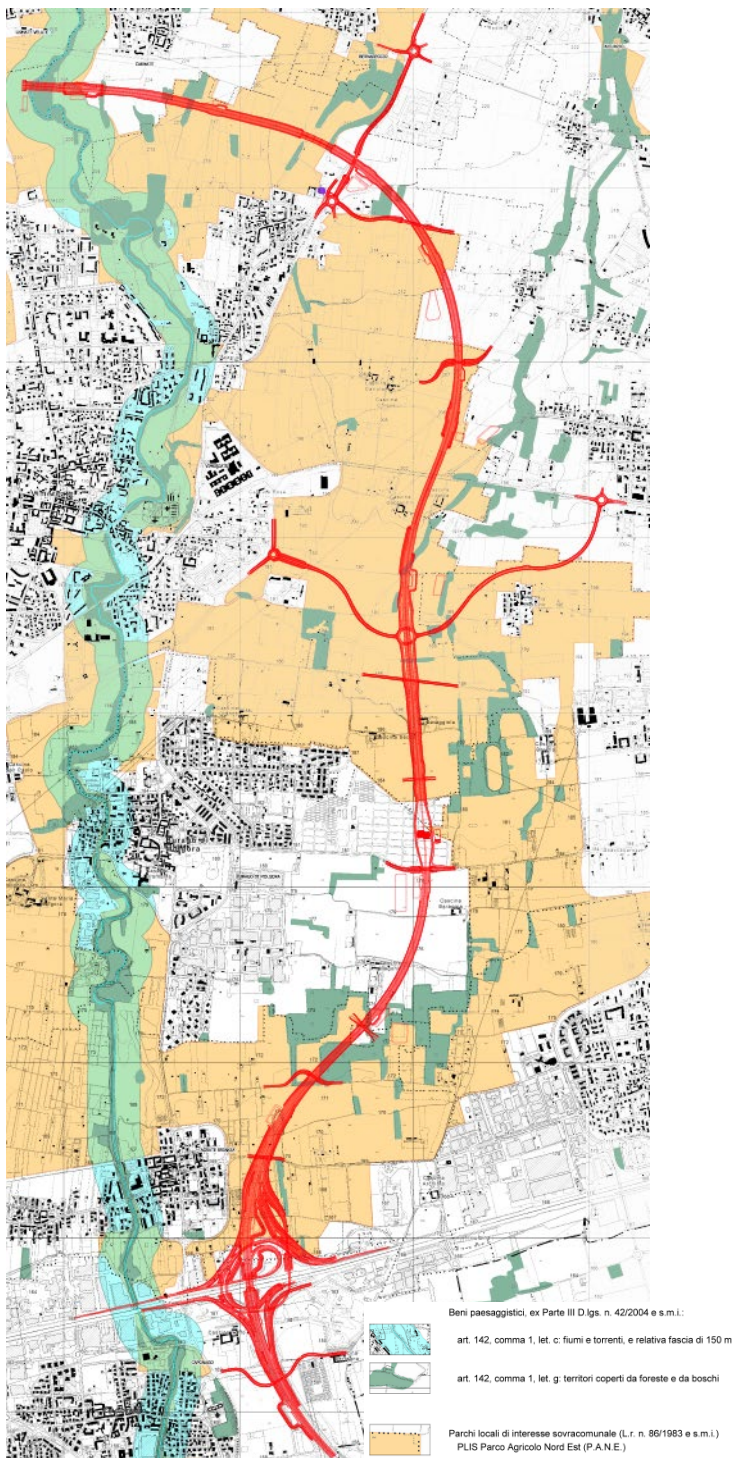
3. CONTESTO TERRITORIALE ED EFFETTI POTENZIALI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

Un tracciato quasi interamente su aree agricole e a Parco

La lettura del contesto territoriale ed ambientale in cui si sviluppa il tracciato dell'infrastruttura in progetto mette in evidenza come l'opera ricada quasi esclusivamente **su aree non urbanizzate**, qualificate come agricole nei PGT dei Comuni interessati. In particolare, la giacitura del progetto ricade per **oltre il 50% nel territorio compreso all'interno dei confini del Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) Parco Agricolo Nord Est (P.A.N.E.)**, un importante progetto territoriale scaturito dalla volontà espressa dalle singole comunità locali di valorizzare le qualità naturalistiche, le connessioni ecologiche e le valenze agricole esistenti in un contesto periurbano tra i più urbanizzati d'Italia e d'Europa.

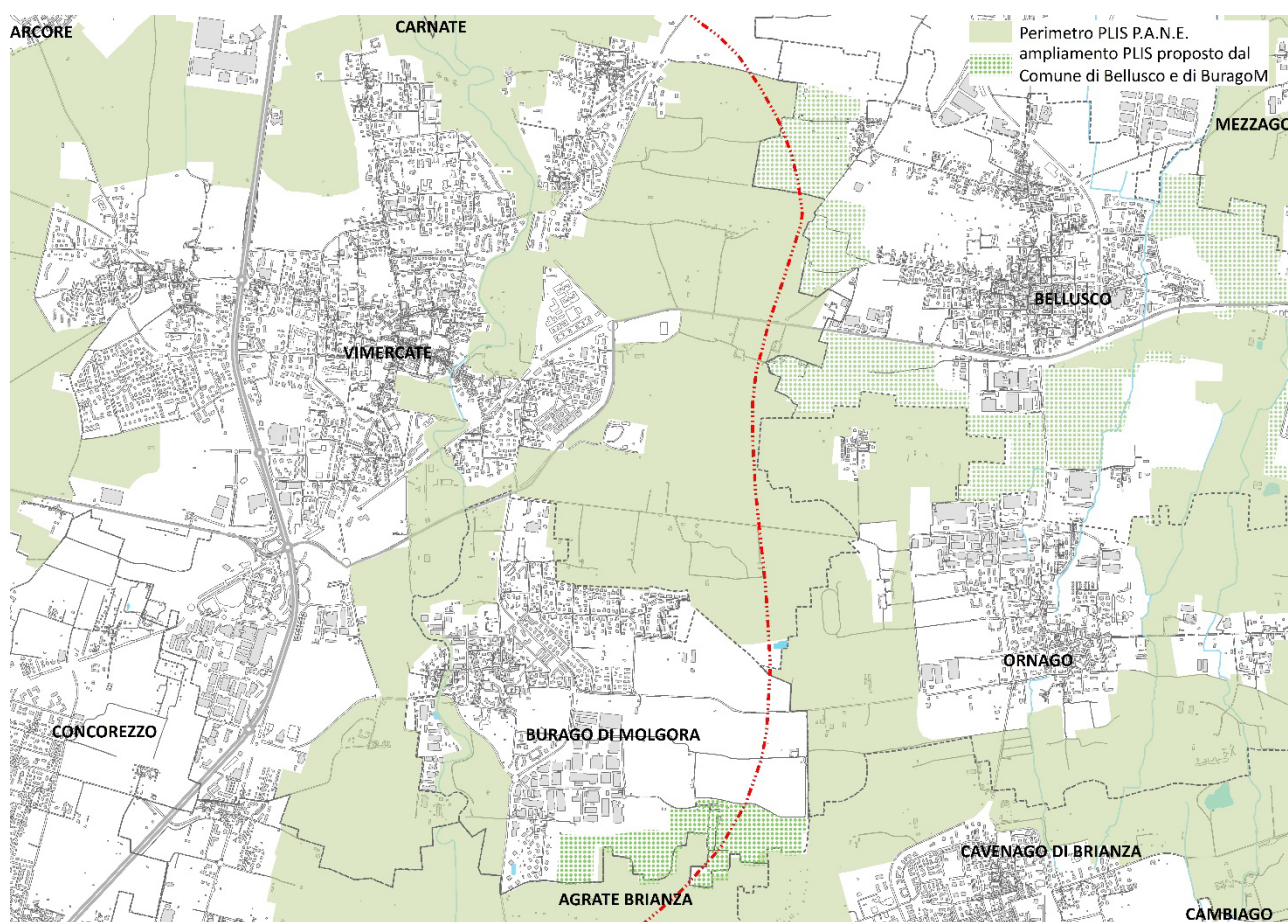
Il PLIS P.A.N.E. è un Consorzio di 24 Comuni (Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate) dislocati nelle provincie di Monza e Brianza, Milano e Lecco. Il Parco è nato nel 2017 dalla fusione del Parco del Molgora e del PLIS Parco del Rio Vallone, istituiti negli anni 80 del secolo scorso, tra i primi a utilizzare la possibilità di salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo e naturale offerti dalla LR n. 83/86 (Piano regionale delle aree protette), in zone soggette, allora e per almeno un ulteriore ventennio, alle forti pressioni di espansione edificatoria dell'aggregato urbano di Milano; il PLIS P.A.N.E. presenta oggi una superficie complessiva di 4150 ha di aree prevalentemente agricole e naturalistiche, disposta per lo più lungo una direttrice nord-sud con alcune ramificazioni che si estendono in direzione est-ovest, tutto in continuità territoriale.

Il PLIS P.A.N.E. si inserisce, nel contesto di un territorio fortemente urbanizzato quale quello tra l'hinterland di Milano e Monza, come un raro ambito di interruzione dell'espansione urbana e come elemento strategico per la salvaguardia e valorizzazione dei valori ambientali, ecologici e paesaggistici che ancora il territorio conserva, ideato e promosso dai Comuni aderenti.



Studio di Impatto Ambientale (SIA). Sezione 3. Quadro pianificatorio e programmatico. Allegato 1 – Carta delle tutele e dei vincoli ambientali

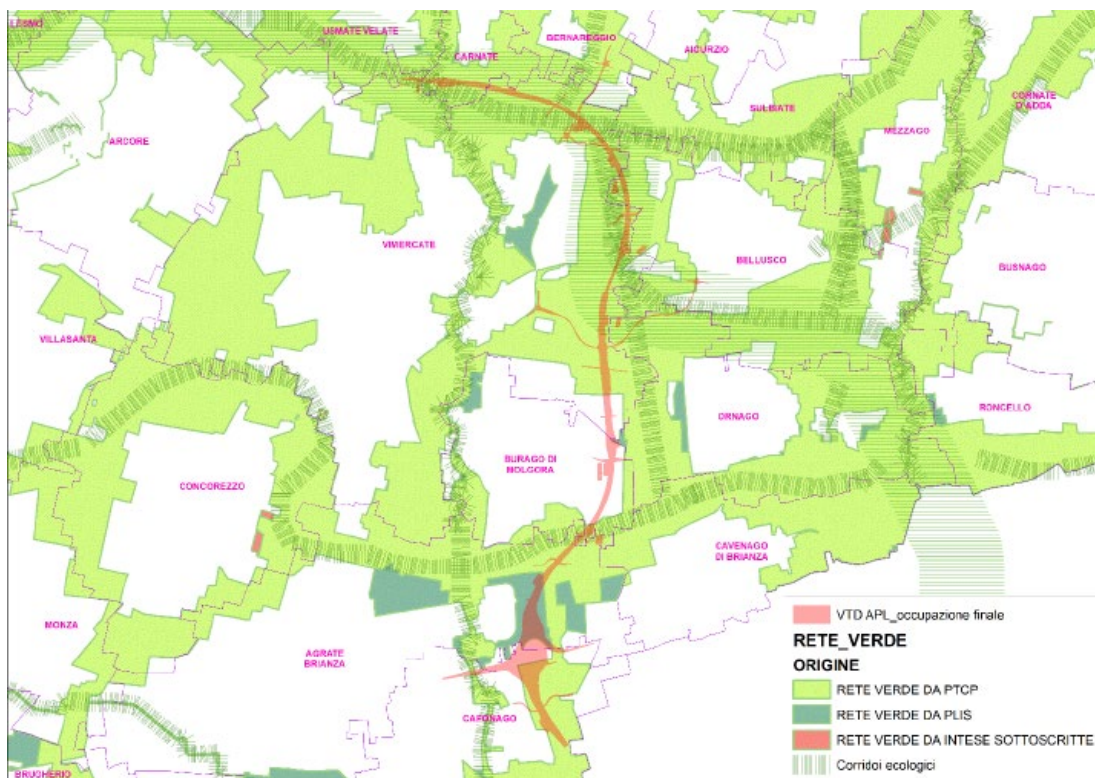
Attualmente sono in corso di riconoscimento ulteriori ampliamenti della superficie a parco: i più recenti ampliamenti nei Comuni di Vimercate e Gorgonzola, sono stati ratificati con delibere dell'Assemblea Consortile del Parco. Le richieste di riconoscimento dell'interesse sovracomunale per tali ampliamenti alle province competenti, trasmesse nel marzo 2022, hanno visto esito positivo al riconoscimento per le porzioni ad est di Vimercate interessate dalla variante in oggetto (Decreto deliberativo presidenziale n. 38/2022 della Provincia di Monza e Brianza), mentre sono in attesa di riconoscimento le altre in quanto vanno ad insistere su differenti Ambiti Territoriali Ecosistemici individuati con DGR n. XI/1124 del 28/12/2018 ai sensi della LR n. 28/2016). Ulteriori aree sono individuate quali ampliamento al Parco nelle procedure di variante generale di PGT in corso nei comuni di Bellusco (avvio 2020 - aree ad est e sud di C.na San Nazzaro e a sudest dell'abitato a sud della SP2) e di Burago di Molgora (avvio 2021 – aree a sud di C.na Magana): tutte aree impattate dal tracciato dell'infrastruttura in progetto.



Previsioni di ampliamento del PLIS P.A.N.E. nei comuni di Bellusco e Burago di Molgora

Il PLIS P.A.N.E. si inserisce, inoltre, nel disegno di Rete Ecologica Regionale (RER) come elemento di secondo e, in alcune zone, di primo livello ed è, inoltre, interessato, nei territori di Gessate, Cambiago, Basiano, Cavenago di Brianza, Roncello, Bellusco, Ornago, Vimercate, Sulbiate, Bernareggio, Carnate e Usmate Velate da un corridoio ecologico primario a bassa-moderata antropizzazione e da diversi varchi.

Più nel dettaglio, l'opera ricadrà per oltre il **70%** nella **Rete Verde** di ricomposizione paesaggistica del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Monza e Brianza. La ricaduta è particolarmente impattante rispetto alla continuità paesaggistico-ambientale garantita dai corridoi ecologici che costituiscono l'ossatura della Rete Verde, i quali sono interrotti, in più punti e in maniera significativa, dall'infrastruttura in esame.



Estratto da Contributo della Provincia di Monza e della Brianza nell'ambito della Conferenza di Servizi, ai sensi e per gli effetti degli artt. 167, comma 5, e 165, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 (prot. Prov. MB n. 46666 del 06/10/2023)

Sempre con riferimento al sistema delle tutele paesaggistico ambientali del PTCP, aggiornato nell'ambito dell'adeguamento del PTCP al PTR, l'opera ricadrà per circa il **70% su terreni agricoli annoverati tra gli ambiti agricoli d'interesse strategico del PTCP (AAS)**.



Estratto da Contributo della Provincia di Monza e della Brianza nell'ambito della Conferenza di Servizi, ai sensi e per gli effetti degli artt. 167, comma 5, e 165, comma 4, del d.Lgs. 163/2006 (prot. Prov MB n. 46666 del 06/10/2023)

Un progetto che impatta fortemente su ambiente e paesaggio

Già da questa prima analisi è pertanto possibile identificare **impatti rilevanti in termini di:** sottrazione di suolo agricolo e naturale, distruzione ed impoverimento degli elementi appartenenti alla tessitura del paesaggio agricolo, frammentazione della matrice ecosistemica e della continuità ecologica dei corridoi che vengono interrotti, in più punti e in maniera significativa, dal tracciato infrastrutturale principale e dalle opere connesse. Tali considerazioni diventano ancora più cogenti se si considera il quadro complessivo della Provincia di Monza e della Brianza in materia di matrici ambientali. Le criticità più volte rilevate dalle Amministrazioni direttamente interessate - oltre che ben documentate nei rapporti sul consumo di suolo, sulla qualità dell'aria e, in generale, sulla performance ambientale del territorio provinciale, sono, infatti, considerate anche nell'ambito del parere di competenza di Regione Lombardia², la quale si sofferma a più riprese su raccomandazioni e prescrizioni che dovrebbero concorrere ad attenuare e/o compensare uno scenario unanimemente ritenuto critico.

A sottolineare le criticità che caratterizzano il territorio provinciale, si riportano i dati relativi al suolo consumato (2022) e al consumo netto di suolo annuale (2021-2022), pubblicati nel Rapporto ISPRA³ sul consumo di suolo, recentemente pubblicato: *“Monza e Brianza si conferma la provincia con la percentuale di suolo artificiale più alta, con circa il 41% di suolo consumato in rapporto alla superficie provinciale e un ulteriore incremento di 48 ettari, dopo i quasi 11 dello scorso anno”*.

Sebbene lo Studio di Impatto Ambientale dell'opera in progetto (*Studio di Impatto Ambientale (SIA). Sintesi non tecnica. Relazione*) concluda, con riferimento alle diverse componenti ambientali analizzate, che, complessivamente, non si attendono impatti negativi significativi sulle componenti tanto per la fase di cantiere quanto per la fase di esercizio, rilevando come le previste misure di mitigazione e di compensazione siano di per sé sufficienti a ridurre gli impatti connessi all'intervento, emerge, tuttavia, anche sulla base del contributo predisposto dal PLIS Parco P.A.N.E. per la Conferenza di Servizi del 10.10.2023⁴, approvato dalla Assemblea del Parco stesso, che **all'interno del territorio attraversato dalla nuova infrastruttura in progetto**, secondo documentate e approfondite analisi naturalistiche e territoriali, sono presenti **ambiti di alto pregio, habitat e ecosistemi fragili da preservare**. All'interno di tale territorio il Parco P.A.N.E. ha attuato e ha in via di attuazione numerosi interventi e investimenti, proprio nelle aree che verrebbero compromesse dalla nuova infrastruttura. Emerge dunque l'urgenza di tutelare obiettivi e attività del Parco, a fronte di un'ipotesi progettuale che, se confermata, ne comprometterebbe l'esistenza.

Inoltre, poiché il nuovo progetto di **Tratta D Breve** viene inquadrato dai proponenti come **variante localizzativa del progetto approvato relativo alla Tratta D lunga**, lo Studio di Impatto Ambientale valuta complessivamente la nuova proposta come **“meno impattante” di quella approvata**, in considerazione del minore sviluppo complessivo dell'infrastruttura, senza tuttavia rilevare **l'aumento di impatto a carico del territorio del Parco Agricolo Nord Est**, non interessato dalla precedente proposta.

² Deliberazione di Giunta Regionale n° XII / 1057 del 02/10/2023 e Allegato 1 “Valutazione del progetto”.

³ Munafò, M. (a cura di), 2023. Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2023. Report SNPA 37/23.

⁴ Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse - CUP F11B06000270007 - Progetto definitivo della variante “Tratta D” – Convocazione Conferenza dei Servizi ai sensi e per gli effetti degli artt. 167, comma 5, e 165, comma 4, del D.Lgs. 12.04.2006, n. 163 e ss.mm.ii. - TRASMISSIONE OSSERVAZIONI DEL CONSORZIO PARCO AGRICOLO NORD EST (P.A.N.E.).

La varietà degli impatti

In particolare, si rimarcano i principali effetti potenzialmente attesi con la realizzazione dell'opera in progetto, così come già evidenziati nei numerosi contributi espressi nell'ambito della Conferenza di Servizi convocata in data 21.09.2023 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (con nota reg. uff. 23911) e in fase di VIA, da parte degli Enti territorialmente interessati (Provincia di Monza e della Brianza, Comuni, PLIS Parco P.A.N.E.).

- **Impatto in termini di consumo di suolo.** Considerando lo sviluppo areale del progetto, comprensivo di svincoli, attraversamenti e opere connesse (shp file "VDT_APL_occupazione_finale" fornito da APL), l'opera andrà a occupare circa 1,31 Km², comportando una trasformazione permanente di suolo. Di questi una quota pari a circa 70 ha è ricompresa all'interno dei confini del PLIS Parco P.A.N.E.; ciò equivale ai due terzi circa del consumo di suolo complessivo previsto dall'infrastruttura secondo la stima riportata nella Tabella 4.3 della Relazione Sezione 4.1 SUOLO, USO DEL SUOLO E PATRIMONIO AGROALIMENTARE dello Studio di Impatto ambientale depositato. Tale frazione è peraltro una sottostima, in quanto calcolata senza conteggiare gli ampliamenti del Parco previsti nelle varianti ai PGT in itinere di Bellusco e Burago di Molgora, impattati dal tracciato. In altri termini, la realizzazione dell'infrastruttura nella variante di progetto risulta per oltre i 2/3 a carico del territorio del PLIS P.A.N.E.
- **Impatto indiretto derivante dalla frammentazione territoriale** che la realizzazione delle infrastrutture di progetto inevitabilmente comportano. Anche la frammentazione impatta gravemente sul comparto agricolo, rendendo difficile e diseconomica la conduzione dei fondi e mettendo quindi a rischio la sopravvivenza delle imprese agricole. La già limitata disponibilità per la produzione agricola e la parcellizzazione delle proprietà, potrebbero, infatti, vedere un deciso aggravio, compromettendo le aree oggi disponibili e interrompendo le infrastrutture campestri esistenti. A tal proposito, non può di certo escludersi il conseguente abbandono delle aree agricole, con tutte le conseguenze sul piano economico e paesaggistico.
- **Impatto sulla qualità del paesaggio e sulla connessione e permeabilità ecologica del territorio.** Tale impatto mette ulteriormente a rischio la conservazione anche degli habitat residui non direttamente intaccati dall'infrastruttura. La possibilità di sopravvivenza di un habitat dipende infatti dalla sua possibilità di connessione con il contesto circostante e di circolazione di specie ed esemplari. Un habitat isolato, senza possibilità di movimento e circolazione spontanea di specie ed esemplari con il contesto esterno (chiamata connessione ecologica), è un habitat destinato all'estinzione.
- **Impatti diretti su ecosistemi e biodiversità.** Va rimarcata particolarmente la peculiarità e unicità vegetazionale di un bosco fortemente presente lungo il corso del torrente La Molgora, detto "Bosco della Bruciata". Il Bosco della Bruciata (3,7 ha) è un tipo di Quercio-Ulmeto (bosco a dominanza di querce e olmi, anche se qui prevale la Robinia nello strato arboreo), di cui non esistono in pratica altri esempi tra i boschi primigeni in Pianura Padana, se non piccoli brandelli inferiori ai 200 mq lungo altri corsi d'acqua lombardi (Lambro e suoi affluenti, Olona). Dal punto di vista fitosociologico esso costituisce pertanto una variante di alcuni Quercio Ulmeti d'Oltralpe. Nonostante l'aspetto fisionomico di robinieto misto, il Bosco della Bruciata assume pertanto rilevanza a livello europeo, rappresentando un tipo vegetazionale unico in Italia e, per il ricco corteggio floristico rilevato al suo interno, il Bosco della Bruciata può essere ascrivibile all'habitat 91F0 (Allegato I della Direttiva Habitat 92/43/CEE). Gli impatti diretti sul Bosco della Bruciata dell'opera in progetto, che in questa porzione del territorio, prevede un viadotto di scavalco del torrente La Molgora, nonché quelli rilevabili in fase di cantiere, appaiono irreversibili ed evidenti, nonostante lo Studio di Impatto Ambientale (Sezione 5 – Quadro conclusivo) giudichi l'incidenza dell'effetto come "*non significativo*".

In corrispondenza del Bosco della Bruciata, ma in sponda destra idrografica, in territorio del Comune di Vimercate, viene impattata irreversibilmente una Fascia Tampone Boscata realizzata dall'allora Parco del Molgora allo scopo di intercettare e abbattere l'inquinamento diffuso da nutrienti proveniente dal drenaggio del territorio perfluviale agricolo, prima che riesca a raggiungere il corso d'acqua. Al di fuori del Bosco della Bruciata, nelle aree impattate dalle infrastrutture di progetto, si rinvenivano ulteriormente diverse specie vegetali protette ai sensi della LR 10/2008, nella quasi totalità non rilevate nello Studio di Impatto Ambientale.

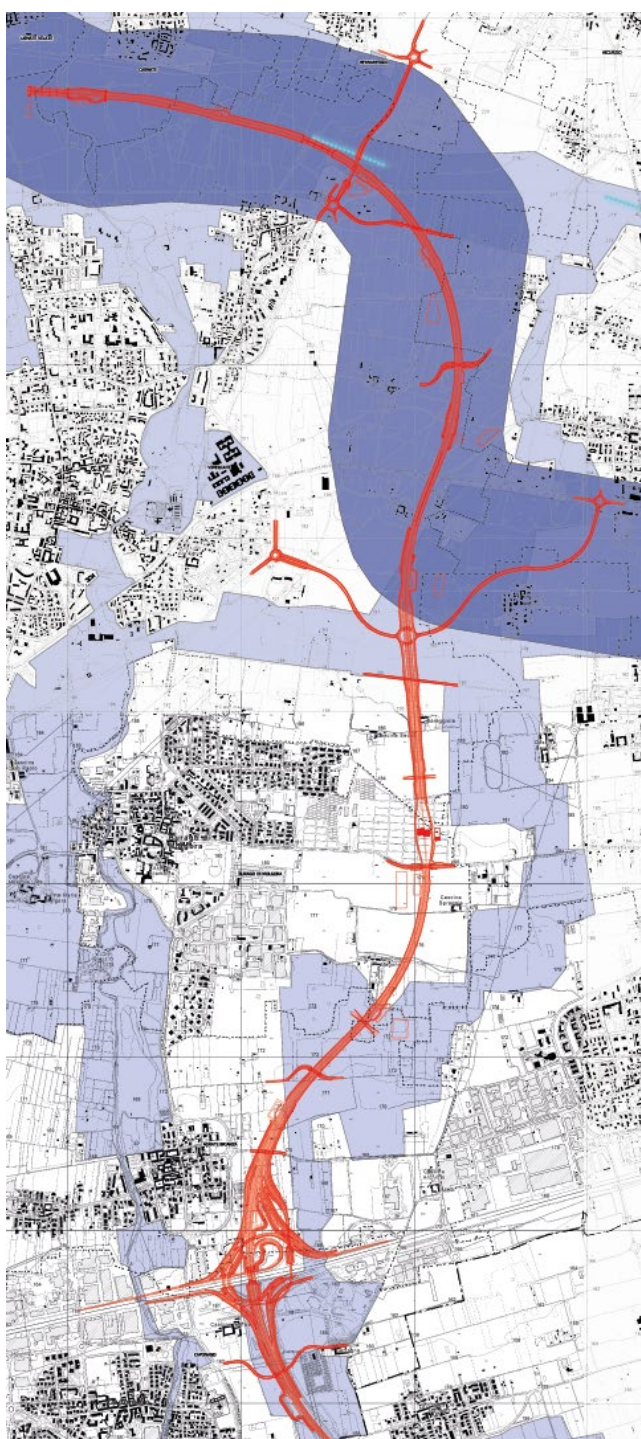
A sud ovest di C.na Rossino, nella paleovalle di origine fluvio-glaciale attraversata dalla variante autostradale in oggetto, sono presenti un paio di depressioni boscate con terreno estremamente ricco in scheletro. E' possibile che si tratti di evidenze geomorfologiche residuali dell'originario alveo dello scaricatore glaciale posteriore all'ultimo episodio glaciale (Diluviale recente). Le due aree depresse risultano un unicum nel circondario. Una delle due depressioni boscate è direttamente impattata dal passaggio della strada di raccordo tra la variante in oggetto e la SP2. In tali boschi, sono presenti elementi tendenzialmente termofili come il Caprifoglio (*Lonicera caprifolium*) e il Vincetossico (*Vincetoxicum hirudinaria*), rari o assenti nei boschi del P.A.N.E. e non evidenziati nello Studio di Impatto Ambientale (UV 118 e 119 Sezione 4.7 BIODIVERSITA' - Relazione).

La trasformazione degli agroecosistemi impattati dalla variante autostradale in oggetto, determina di fatto una definitiva compromissione dell'habitat a danno della **fauna** legata all'ambiente agricolo. Tale fauna ha generalmente subito negli ultimi vent'anni un declino certificato a livello europeo e nazionale, maggiormente concentrato nella Pianura Padana, che assume numeri drammatici per popolazioni di alcune specie. Le politiche attive sul territorio del Parco Agricolo Nord Est hanno fatto da volano e rafforzato la presenza di realtà agricole locali di qualità che in parte hanno attenuato localmente questi effetti. Ma è stato sicuramente il mantenimento dell'estensione in ettari della campagna agricola residua, comunque in una situazione di forte conurbazione al contorno, a giocare un ruolo fondamentale nella sopravvivenza di alcune specie. E' dunque evidente come il tracciato autostradale proposto vada a determinare con tutta probabilità il tracollo a livello locale delle popolazioni di tali specie, finanche la loro estinzione.

- **Impatti sulla rete ecologica regionale e provinciale e sulla permeabilità ecologica del territorio** (impatti indiretti su ecosistemi e biodiversità). L'opera in progetto, sviluppandosi quasi interamente a carico del territorio del PLIS P.A.N.E., risulta impattare pesantemente sulla RER e sulla Rete Verde Provinciale⁵ e quindi sulla connessione ecologica del territorio.

Il tracciato proposto va a sovrapporsi per una consistente parte con il corridoio primario della Rete Ecologica Regionale (RER) denominato Dorsale Verde Nord, con andamento est-ovest, prima di piegare a sud tra C.na San Nazzaro di Bellusco e Cascina Gargantini a Vimercate (e poi nuovamente ad est passando a nord di C.na Rossino di Ornago).

Sebbene, come più volte richiamato nello Studio di Impatto Ambientale in esame, *“La proposta di variante introduce una soluzione migliorativa rispetto alla Tratta D approvata”* (Studio di Impatto Ambientale - SIA). Sezione 5. Quadro conclusivo), sono in ogni caso da valutare specificatamente gli impatti derivanti da tale previsione di interruzione della continuità del corridoio della RER, in quanto la creazione dei previsti passaggi/sovrappassi ciclopeditoni e faunistici per deframmentare il territorio non pare sufficiente a mitigare/compensare il mantenimento della connettività ecologica che è uno degli strumenti per garantire ecosistemi in salute e, quindi, in grado di fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici.



Rete Ecologica Regionale:



Varchi



Corridoi regionali primari a bassa-moderata antropizzazione



Elementi di secondo livello

*Studio di Impatto Ambientale (SIA). Sezione 3. Quadro pianificatorio e programmatico.
Allegato 3 – Carta delle reti ecologiche*

⁵ Il disegno di rete ecologica regionale (RER) e provinciale (REP) è lo strumento pianificatorio attraverso il quale vengono definiti i corridoi ecologici e gli ambiti territoriali da mantenere aperti e funzionali alla connessione ecologica (ovvero alla libera circolazione di specie e/o individui animali o vegetali).

A questo proposito si richiama il parere di competenza di Regione Lombardia⁶ che, fra le prescrizioni e raccomandazioni, cita: “Con riferimento alla interferenza del tracciato con il territorio del Parco PANE e gli elementi della RER, si suggerisce di valutare la possibilità di realizzare infrastrutture verdi (es: “ponti verdi”) che consentano di mantenere i varchi ecologici, importanti punti di connettività faunistica della RER e del tessuto del PLIS.”

La restante parte del tracciato proposto in direzione nord-sud si sovrappone con il corridoio della Rete Verde Provinciale inserita nel PTCP della Provincia di Monza e Brianza denominato Corridoio dei Paleoalvei. E' un corridoio che esprime forti valenze identitarie nella storia del paesaggio agrario del Vimercatese, per ampi tratti immutato per secoli, e che presenta peculiarità geomorfologiche legate al succedersi dei diversi episodi glaciali. All'incirca nel suo tratto terminale, il Corridoio dei Paleoalvei interseca il Corridoio Meridiano Lambro Adda (Rete Verde Provinciale – PTCP Monza e Brianza) ad andamento est ovest. Elemento portante di questo snodo tra corridoi ecologici sono gli estesi Boschi della Magana (circa 30 ha), posti a sud di C.na Magana di Burago di Molgora, Omate di Agrate B.za e Cavenago di Brianza. Pur di non elevato pregio vegetazionale, risultano di fondamentale importanza per la fauna boschiva locale, che in questi boschi e nelle aree agricole circostanti, fortemente impattate dal passaggio della variante in oggetto, vedono la presenza delle specie di maggiori dimensioni, tra cui l'unicum per il P.A.N.E. del Capriolo.

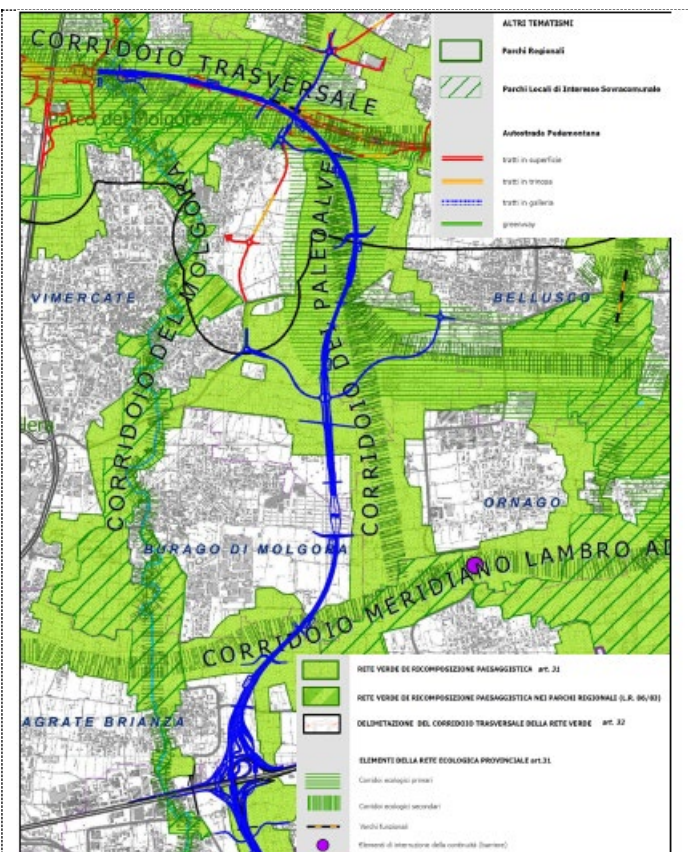


Figura 6.6. Estratto della Tavola 6a del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento.

Studio di Impatto Ambientale (SIA). Sezione 3. Quadro pianificatorio e programmatico. Relazione

La prevista strada di collegamento tra la SP2 in Bellusco e il tracciato autostradale, costituisce di fatto una cesura al corridoio ecologico primario della RER Dorsale Verde Nord, andando a interrompere l'unitarietà tra il ganglio costituito dall'ecosistema vallivo posto tra C.na Gargantini di Vimercate e l'ex vivaio Antologia in Burago di Molgora (individuato come area ad alta sensibilità Naturalistica nello Studio di Impatto Ambientale: 4.7 BIODIVERSITA' – Allegato 6 Carta della sensibilità Naturalistica) e le aree del corridoio primario della RER ad est della strada di collegamento.

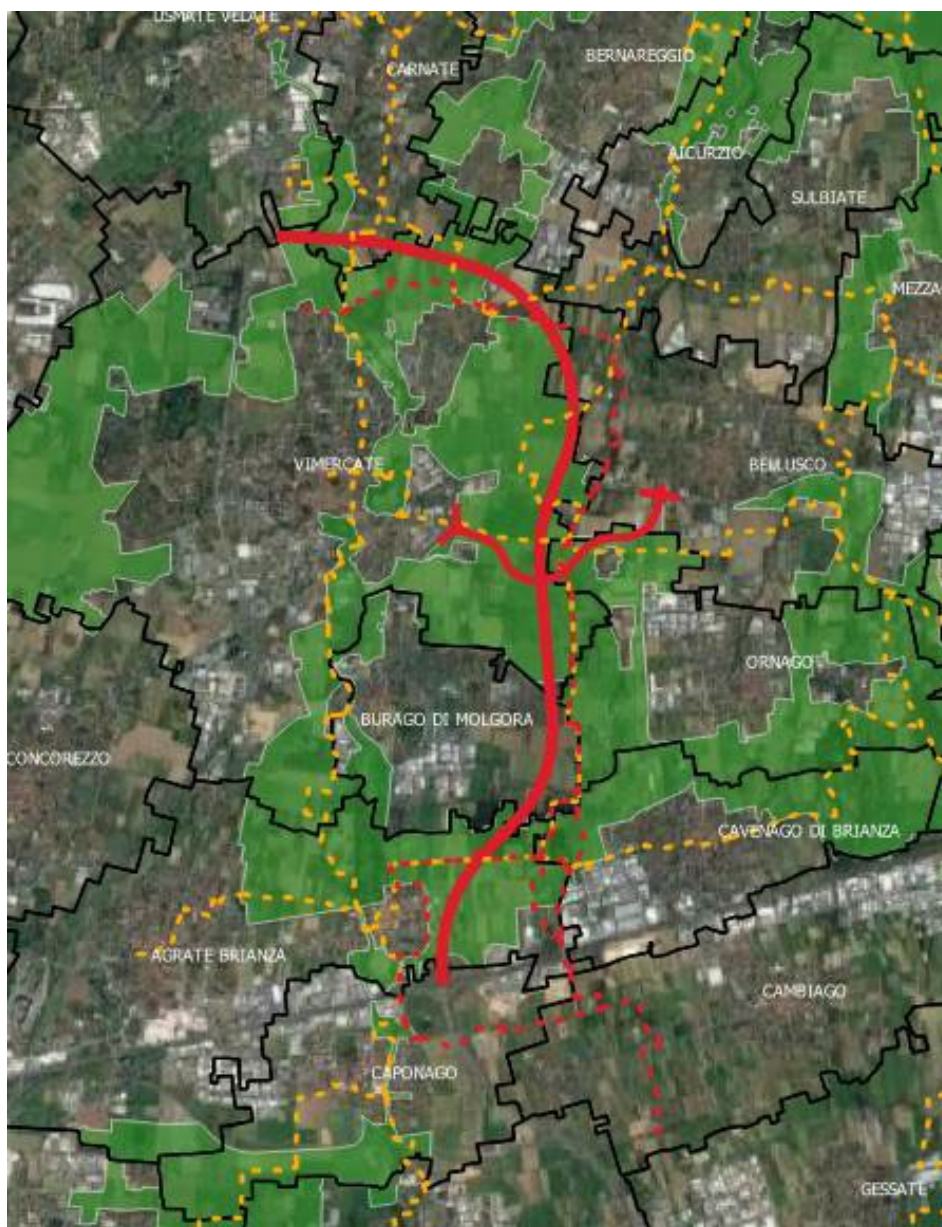
- **Impatti sulla rete poderale di valenza storica, fruitiva e agricola.** Pur prevedendo alcuni interventi di ricucitura che in qualche caso connettono strade prive di valenza storica, l'infrastruttura in progetto di fatto snatura la rete poderale esistente nella sua trama disegnata sulla centuriazione romana. Più in generale, l'interruzione delle strade poderali di varia natura ne determina la ridotta funzionalità per fini agricoli e la quasi certa scomparsa per abbandono manutentivo dei tratti non utilizzati.

⁶ Deliberazione di Giunta Regionale n° XII / 1057 del 02/10/2023 e Allegato 1 “Valutazione del progetto”.

La rete individuata dal progetto in esame nella tavola Mappa del sistema di sentieristica ciclopedonale e poderale (DAMDD000MA00490MP004A), base per ogni ragionamento di “ricucitura” anche tramite costruzione di nuovi tratti stradali ciclo-pedonali, non risulta supportata da verifica della classificazione dei tratti rilevati (strada comunale, vicinale, consortile o altro). Ne consegue che:

- sono stati rilevati anche tratti di esistenza effimera, legati al periodo dell’estremo carico di frequentazione delle zone avutosi durante i periodi di restrizione circolatoria dovuti all’epidemia da Covid 19;
- si prevede la realizzazione di strade campestri a ricucitura di dubbia funzionalità strutturale (quanto meno per la funzione fruitiva) se non, almeno in un caso, che finiscono nel nulla (ad esempio la VIABILITA’ PODERALE MOLGORA nella sua terminazione meridionale).

Ad una verifica più approfondita, risultano inoltre impattate strade campestri, prevalentemente di natura comunale, di particolare rilievo per la rete sentieristica del Parco, su cui sono stati fatti diversi investimenti di ripristino o manutenzione, anche in funzione della loro natura storica.



In rosso continuo il tracciato di progetto della Tratta D Breve; rosso tratteggiato il tracciato della greenway; giallo tratteggiato la rete escursionistica ideata e prevista da P.A.N.E.

- **Impatti sugli investimenti pluriennali realizzati dal PLIS Parco P.A.N.E.** La realizzazione di una rete fruitiva e sentieristica rappresenta un investimento di lungo termine nel quale i PLIS originari (Molgora e Rio Vallone) e, successivamente alla loro fusione, il PLIS P.A.N.E., sono impegnati a perseguire da oltre un trentennio. Già a partire dagli anni novanta sono stati ripristinati sentieri o creati ex novo tratti di collegamento per completare percorsi fruitivi, opera che è proseguita negli anni 2000 con interventi di sempre maggiore rilievo, proseguendo e rafforzandosi con il Parco Agricolo Nord Est. Un recente intervento ha visto il recupero di una strada vicinale tra Ruginello di Vimercate e Cascina Ca' di Sulbiate, mentre sta per essere realizzato il recupero di una strada comunale tra Vimercate e Cascina Rossino di Ornago, quest'ultima grazie a finanziamenti regionali: entrambe le strade campestri sono interessate dal passaggio dell'attuale percorso dell'infrastruttura in progetto. Oltre ad una rete sentieristica primaria individuata dal Parco, da almeno una decina d'anni, la locale sezione del Club Alpino Italiano ha adottato un sentiero per creare una percorrenza ad anello che colleghi il quartiere di San Maurizio di Vimercate, la frazione Ruginello di Vimercate, la frazione Villanova di Bernareggio e la frazione Passirano di Carnate. Sono parte di questo anello la strada campestre denominata "Risciada" e le strade comunali Levante e Ponente a Villanova. Complessivamente, solo nelle aree direttamente impattate dal tracciato della variante autostradale in oggetto e nel solo periodo 2012-2022, il P.A.N.E. ha investito non meno di 510.000 Euro, in interventi legati a fruizione e conservazione della biodiversità, la cui funzionalità risulterà compromessa per gli impatti dell'infrastruttura in progetto.
- **Impatti sul comparto agricolo e sulle produzioni agricole di pregio all'interno del PLIS Parco P.A.N.E.** Occorre sottolineare come l'agricoltura caratterizzi fortemente questo territorio tanto da aver portato i Comuni a istituire, con P.A.N.E. un "parco agricolo". **L'agricoltura praticata in contesti periurbani**, quale l' hinterland milanese-briantero deve sopravvivere in condizioni di spazio limitate, frammentate e fronteggiando le forti interferenze dei comparti urbani e industriali. Lo stesso Studio di Impatto Ambientale evidenzia come il comparto agricolo locale abbia caratteristiche di fragilità economica (una moltitudine di aziende medio-piccole, la maggiore frequenza delle quali risulta condurre superfici di ampiezza 1-5 ettari, spesso frammentati). Ciò che lo studio non evidenzia è **l'importanza cruciale** che la sopravvivenza di tale **agricoltura riveste, sia per la manutenzione del territorio** (infatti non esiste altra forma sostenibile di manutenzione estensiva del territorio) sia per la stabilità socio-economica delle comunità locali (tante piccole aziende rispecchiano un radicamento forte e capillare dell'attività agricola nel substrato socio-economico locale). Di conseguenza non vengono menzionati né analizzati gli effetti indiretti dell'ulteriore indebolimento del comparto agricolo sul territorio e sul contesto socio-economico. Non viene inoltre trattato nello specifico **l'effetto impattante della fase di cantiere**, la cui durata ed estensione avrà riverberi negativi tali da non consentire al fragile comparto agricolo locale di resistere fino all'assestamento della fase di ripristino dei suoli danneggiati dai cantieri stradali. Pare utile sottolineare che fin dal 2014 i PLIS Molgora, Rio Vallone e Cavallera e successivamente il Parco Agricolo Nord Est hanno realizzato azioni di sensibilizzazione e raccordo con le aziende agricole del territorio, per promuovere filiere a km zero di qualità e rispettose dell'ambiente (produzioni integrate o biologiche), con la duplice finalità di valorizzare i prodotti locali e di supportare forme di agricoltura in chiave di servizio ecosistemico. In tale ottica è stato istituito il logo promozionale del **progetto "Treparchinfiliera"** (www.treparchinfiliera.it), creando occasioni di coinvolgimento di scolaresche con mirati progetti didattici e di iniziative di conoscenza di prodotti e aziende agricole rivolte alla cittadinanza. Alcune delle aziende agricole direttamente impattate dal passaggio delle infrastrutture di progetto conducono filiere di vendita a km zero di qualità particolarmente conosciute e apprezzate dalle comunità locali (es. farina, pane, ortaggi, lumache), promotrici di sagre e attività di

conoscenza del territorio agricolo che coinvolgono ogni anno migliaia di cittadini, anche grazie al supporto del parco con il citato progetto “Treparchinfiliera”.

- **Impatti sul paesaggio.** Il territorio del Parco conserva ancora gli elementi paesaggistici tipici di questa porzione di pianura lombarda, altrove ormai scomparsi per l'effetto denaturante dell'urbanizzazione intensiva del territorio. Il paesaggio agricolo dei campi coltivati, interrotto dalle fasce boscate e ripariali, con andamenti morfologici peculiari e una rete di strade campestri ancora impernata sulla centuriazione di epoca romana, ancora talvolta leggibile. La presenza di infrastrutture quali quella di progetto rappresenterà anche dal punto di vista paesaggistico una drastica cesura con effetto denaturante di un paesaggio che, attraverso anche l'istituzione del Parco, si era finora riusciti a conservare. In tal senso, anche le opere di mitigazione e compensazione a cui il progetto accenna, non paiono adatte a mitigare gli effetti paesaggistici, arrivando anzi in alcuni casi a costituire esse stesse un potenziale impatto.
- **Impatti indiretti sul sistema insediativo.** Dalla lettura del quadro delle possibili incidenze rispetto alle singole componenti non emergono valutazioni in merito alla prevedibile evoluzione del contesto ambientale e territoriale, anche in relazione agli effetti indiretti generati dalla realizzazione e dalla messa in esercizio dell'opera infrastrutturale.

Come già riportato nel contributo della Provincia di Monza e Brianza⁷, nel merito della Procedura di Valutazione di impatto ambientale dell'opera in esame, si citano, ad esempio, le ricadute che la presenza dell'infrastruttura può generare nel medio e lungo periodo in termini di dinamiche e di tensioni insediative alla conurbazione. Sotto questo profilo e con riferimento alle componenti suolo e paesaggio, il tracciato così come progettato non solo *“interferisce con gli spazi aperti ancora pressoché liberi da urbanizzazioni”*, determinando *“l'interferenza con le aziende agricole e la perdita del suolo coltivabile”* ma, ponendosi *“al centro del corridoio residuale intercluso dalle conurbazioni estese in senso longitudinale ai lati”*, nel lungo periodo rischia di provocare (e non di “evitare” come, diversamente, affermato dal SIA), *“un contatto problematico diretto con i tessuti insediativi sensibili presenti in altre parti del territorio”* (Sintesi non tecnica, pag. 58).

A questo riguardo, infatti, si deve osservare che alla realizzazione dell'opera e alle conseguenti alterazioni strutturali del sistema agricolo potranno seguire ulteriori nuove sottrazioni di spazi aperti e di suolo coltivabile, quest'ultime a loro volta generate da progressivi **fenomeni conurbativi**, soprattutto in corrispondenza della viabilità primaria e secondaria che il tracciato infrastrutturale intercetta. Un effetto indiretto a cui lo Studio di Impatto Ambientale non accenna, la cui incidenza su alcune componenti è però tutt'altro che irrilevante e, per di più, di tipo cumulativo, permanente e irreversibile.

Si sottolinea a questo proposito il fenomeno dello sviluppo dei poli logistici. Logistica e grande distribuzione organizzata figurano infatti tra le principali cause di incremento della superficie consumata a scala nazionale degli ultimi anni in Italia⁸. Secondo lo studio sul “Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici”, Edizione 2023. Report SNPA, considerando un intervallo temporale dal 2006 fino al 2022, a livello regionale il fenomeno si concentra nelle regioni Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto, soprattutto nel corso dell'ultimo anno di osservazione. Fra i principali fattori determinanti la distribuzione spaziale del consumo di suolo legato alle attività di logistica è stata riscontrata anche la prossimità ad assi viari principali. Analizzando il solo tracciato della A58-TEEM (33 chilometri da Melegnano ad Agrate Brianza) è possibile rilevare l'impatto territoriale

⁷ Contributo della Provincia di Monza e della Brianza, inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. 17/10/2023. Fasc. 9.6/2023/6

⁸ Munafò, M. (a cura di), 2023. Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2023. Report SNPA 37/23.

generato dai i nuovi siti operanti nel settore della logistica, che si sono attivati o sono in via di apertura, nei territori collegati al nuovo asse autostradale (DHL e Brivio&Viganò a Pozzuolo Martesana, Akno Business Park, nella frazione di Cavaione di Truccazzano, ecc.).

- **Impatti sul clima.** Le analisi svolte nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale dell'opera in progetto sul contesto climatico hanno evidenziato uno stato della componente caratterizzato dall'aumento significativo delle temperature minime, medie e massime stagionali dell'area oggetto di studio, nonché un'anomalia termica pari a circa 2°C della temperatura media annuale dell'ultimo trentennio (1992 – 2021), rispetto al precedente (1962 – 1991). Il confronto tra la proposta progettuale e le sensibilità ambientali individuate ha permesso di individuare l'attesa di effetti riconducibili ad un incremento (+2,88%) delle emissioni di CO2 equivalente rispetto allo scenario di riferimento al 2035, prodotte dai flussi veicolari circolanti sulla rete stradale presa in esame in fase di esercizio. In relazione a tali considerazioni, sono state identificate specifiche misure finalizzate alla compatibilità ambientale dell'opera, in grado di ridurre l'impatto dell'opera in esame dal punto di vista climatico. Le opere di mitigazione ambientale previste dal progetto lungo l'intero tracciato della Variante permetteranno, infatti, l'assorbimento del 7,1% del contributo dell'opera in termini di emissioni di CO2 equivalente. A queste si aggiunge inoltre l'effetto benefico di ulteriori aree verdi previste dalle opere di compensazione ambientale. (Studio di Impatto Ambientale (SIA). Sezione 5. Quadro conclusivo).

Tuttavia, le analisi svolte non sembrano considerare l'effetto che la crescente urbanizzazione, unitamente al cambiamento climatico, sta avendo sul fenomeno dell'isola di calore. Diversi studi in letteratura hanno indagato l'influenza dell'urbanizzazione sull'isola di calore analizzando la relazione tra l'uso del suolo e la copertura del suolo e alcune variabili climatiche rilevanti, principalmente temperatura dell'aria e temperatura superficiale o Land Surface Temperature (LST)⁹. In particolare, risultati di un recente studio condotto nella città metropolitana di Milano¹⁰ forniscono evidenze sull'effetto delle superfici antropizzate sulle condizioni climatiche locali e forniscono informazioni utili all'implementazione di strategie di mitigazione dell'isola di calore urbana, ovvero alla necessità di implementare l'uso di vegetazione lungo le strade anche con l'obiettivo di attenuare valori estremi di temperatura determinati dalla nuova superficie urbanizzata, creatasi con la realizzazione della nuova infrastruttura in progetto.

Infine, si rileva che manca nell'Studio di Impatto Ambientale la valutazione degli effetti del consumo di suolo che l'infrastruttura comporta **in termini di riduzione delle capacità di stoccaggio di carbonio** da parte del suolo (effetti su gas climalteranti). A tale proposito si evidenzia che è ormai ampiamente riconosciuto il ruolo del suolo come uno dei maggiori sistemi di stoccaggio di carbonio a livello locale e planetario. Interventi che implicano il consumo di suolo o il suo degrado e impoverimento vanno nella direzione opposta a quella indicata dalle politiche europee e mondiali di contrasto alle emissioni di gas climalteranti.

- **Impatti in fase di cantiere.** Le occupazioni in fase di cantiere indurranno una frammentazione dei comparti agricoli e *“delle unità ecosistemiche presenti, producendo possibili interruzioni delle funzioni di corridoio ecologico di livello locale”* (Studio di Impatto Ambientale (SIA). Sezione 5. Quadro conclusivo). Sebbene l'incidenza degli effetti in fase di cantiere venga indicata come non significativa o *“significativa, ma localizzata e temporanea”*, in quanto le aree di cantiere saranno oggetto di ripristino ambientale, la valutazione dell'**effetto impattante della fase di cantiere**, non deve essere

⁹ Munafò M. (a cura di), 2023. Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2023. Report SNPA 37/23

¹⁰ Vavassori A e Brovelli M. A., 2023, “Valutazione dell'effetto della costruzione di un'autostrada sulla land surface temperature da dati termici di Landsat: un caso di studio nella Città metropolitana di Milano”, Munafò M. (a cura di), 2023. Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2023. Report SNPA 37/23.

limitata alla sola durata ed estensione della fase stessa, ma deve tenere in conto anche del periodo di assestamento della fase di ripristino dei suoli danneggiati dai cantieri stradali. Inoltre, l'interruzione prolungata di alcune attività economiche, in primo luogo quelle agricole, indotta dalla fase di cantiere, potrebbe risultare letale alle attività stesse.

4. INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

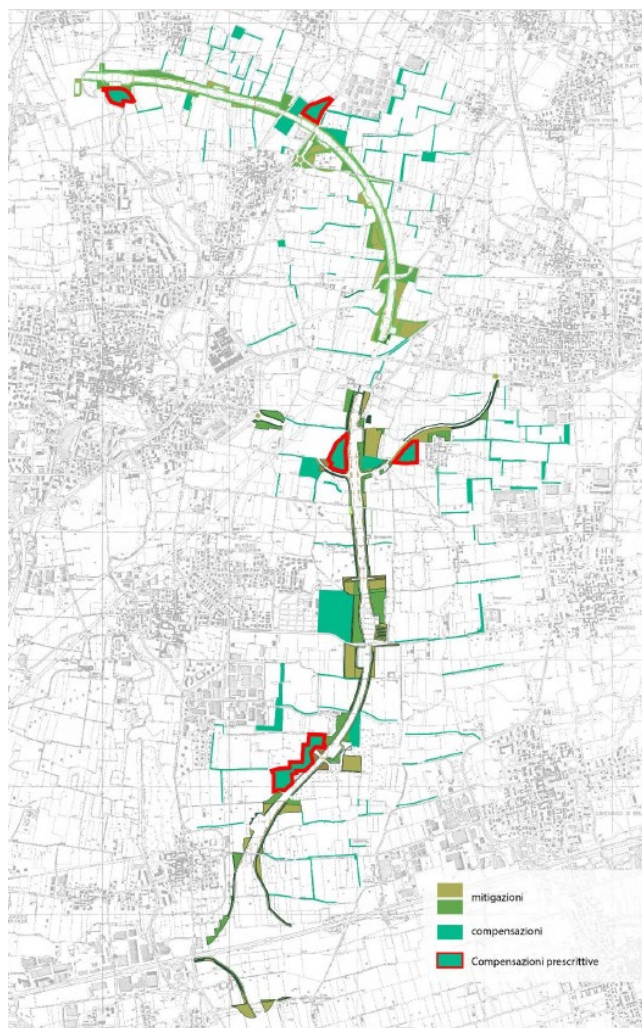
Mitigazioni e compensazioni da estendere e rafforzare

Come evidenziato anche all'interno dello Studio di Impatto Ambientale dell'opera in esame (Sintesi non tecnica. Relazione) *"i nuovi manufatti stradali e i relativi ingombri rappresenteranno di fatto un nuovo elemento estraneo nel paesaggio locale, che definirà pertanto un nuovo assetto strutturale, visivo e relazionale nella fascia territoriale interessata. L'effetto più evidente è correlato alle condizioni di frammentazione della continuità strutturale paesaggistica dell'ambito complessivo interessato. Pertanto, il progetto prevede un importante scenario di inserimento e compensazione ambientale, con la definizione di un mosaico ecosistemico costituito da unità vegetazionali distribuite non solo lungo il tracciato, ma anche nel più ampio contorno nell'intera fascia territoriale interessata, al fine di generare un nuovo complesso eco-paesaggistico in grado di arricchire la struttura ambientale attuale e diversificare il sistema"*.

A questo proposito si richiama il contributo della Provincia di Monza e Brianza¹¹ che, al riguardo, rileva come le opere di inserimento e compensazione ambientale previste dal progetto limitino la loro operatività e significatività nella fascia più aderente al manufatto stradale, sostanzandosi in interventi di riequipaggiamento e potenziamento di unità arboree ed arbustive lineari a discapito di opere di forestazione e di rimboschimento a sviluppo areale significativo, in grado non solo di funzionare in termini di compensazione dei boschi oggetto di trasformazione e quali aree ecotonali ad alta valenza ecologica, ma assumere anche un intrinseco ruolo inibitorio nei confronti degli effetti conurbativi indiretti generati dalla realizzazione del tracciato e delle opere connesse.

Nel documento di osservazioni del PLIS P.A.N.E. elaborato per la fase di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto della Tratta D Breve viene, inoltre, rilevata la scarsa chiarezza negli obiettivi degli interventi di mitigazione e nella **quantificazione e allocazione delle risorse economiche destinate**.

Studio di Impatto Ambientale (SIA). Sintesi non tecnica. Relazione. Mappa degli interventi di compensazione e mitigazione in rosso le compensazioni prescrittive



¹¹ Contributo della Provincia di Monza e della Brianza, inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. 17/10/2023. Fasc. 9.6/2023/6.

In tal senso, si rileva come le opere compensative previste risultino per la maggior parte “di indirizzo” e non prescrittive (le opere “prescrittive” risultano localizzate in soli cinque punti), risultando quindi di incerta fattibilità.

E’ pertanto necessario rivedere ed **approfondire il progetto delle mitigazioni e delle compensazioni ambientali** in un’ottica di minore dispersione e frammentazione delle opere di riequipaggiamento e potenziamento arboreo-arbustivo a favore, invece, di una maggiore concentrazione ed estensione areale delle diverse unità vegetazionali ed ecosistemiche, soprattutto in corrispondenza dei corridoi residuali più sensibili e problematici in termini di tensioni conurbative tra i tessuti insediativi posti lungo la viabilità principale e secondaria.

Un importante ruolo in questa direzione potrebbe essere assunto, ad esempio, dagli areali interclusi tra l’asse principale dell’opera autostradale e il tracciato della Greenway che, oltre a rappresentare l’asse portante della mobilità dolce nel territorio della Brianza orientale”, potrebbe costituirsi quale opportunità per la creazione di una estesa infrastruttura ambientale e ecosistemica.

Con specifico riferimento alle misure compensative connesse agli impatti generati in termini di sottrazione di suolo agricolo e naturale, distruzione ed impoverimento degli elementi appartenenti alla tessitura del paesaggio agricolo, frammentazione della matrice ecosistemica e della continuità ecologica dei corridoi, la lettura delle valutazioni condotte dal SIA rispetto alle componenti ambientali e il quadro dei potenziali effetti attendibili dall’intervento e il relativo quadro di incidenza non restituiscono una effettiva contabilizzazione della perdita delle funzioni ambientali.

Una grave mancanza è, infatti, l’assenza dell’esplicitazione dei “criteri” che sono stati utilizzati per la quantificazione delle compensazioni e delle mitigazioni: la loro assenza non consente di valutarne l’efficacia sia in termini quantitativi che qualitativi. Si ritiene infatti che gli interventi di inserimento ambientale e di compensazione debbano tenere conto, oltre che degli aspetti paesaggistici e di biodiversità, anche della perdita di altri servizi ecosistemici erogati dal suolo consumato dall’opera. Si richiede pertanto di individuare i servizi ecosistemici di maggiore significato ambientale svolto dai suoli consumati dall’opera, di valutarne la perdita e di prevedere il loro risarcimento (o meglio il loro incremento) attraverso adeguate opere di inserimento e compensazione ambientale.

A questo proposito la stessa Regione Lombardia nel parere di propria competenza¹², fra le prescrizioni e raccomandazioni, cita: *“Per l’effettiva contabilizzazione della perdita delle funzioni ambientali svolte dal suolo che verrà definitivamente sottratto a causa dell’impermeabilizzazione e per valutare che le opere di compensazione proposte possano controbilanciare gli impatti, il Proponente potrà utilizzare il Metodo STRAIN individuando le misure compensative nel rispetto del limite di spesa normativamente previsto per le opere e misure compensative dell’impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell’opera, fermo restando quanto previsto dalle precedenti prescrizioni 8 e 9. Per le suddette opere compensative, in via prioritaria e per quanto maggiormente possibile, si chiede di individuare interventi di ripristino delle condizioni di fertilità di suoli a oggi impermeabilizzati ricadenti nel territorio dei comuni interessati”*.

Oltre Greenway: potenziare la rete ciclabile urbana ed extra-urbana

All’intervento stradale relativo alla tratta D Breve è collegata la realizzazione della **ciclabile Greenway**. *“La Greenway con i suoi 16 km, collegando il torrente Molgora con il Canale Villoresi, assume il ruolo di asse portante della mobilità dolce nel territorio della Brianza orientale, garantendo il collegamento, oggi inesistente, fra Agrate Brianza, Cavenago di Brianza, Cambiago e Caponago. Il suo sviluppo prevalentemente*

¹² Deliberazione di Giunta Regionale n° XII / 1057 del 02/10/2023 e Allegato 1 “Valutazione del progetto”.

in ambito extraurbano, in aree agricole e di pregio ambientale, ne fa inoltre un'infrastruttura ambientale" (Studio di Impatto Ambientale (SIA). Sintesi non tecnica. Relazione).

E' evidente come l'**incidenza della compensazione** - ovvero il beneficio che tale opera produce/dovrebbe produrre nei confronti del progetto autostradale - è **minimale**, in quanto:

- la Greenway dovrebbe valorizzare la rete escursionistica del Parco P.A.N.E. senza discostarsi dai tracciati principali e senza moltiplicare ulteriori itinerari. In quest'ottica non è chiaro come si rapporta il nuovo tracciato della Greenway alla rete escursionistica esistente e rispetto al tracciato d'insieme, non è chiaro quali sono i tratti prioritari oggetto delle future opere di compensazione ambientale;
- quanto previsto ricalca spesso tratti di rete ciclabile e campestre già oggetto di recenti interventi manutentivi e di funzionalizzazione realizzati dalle amministrazioni locali del territorio;
- l'effetto di "parco diffuso" è quantitativamente irrisorio rispetto alla naturalità e alla qualità ambientale che l'autostrada toglie ai territori interessati dalla variante;
- dal punto di vista della funzionalità viaria quanto progettato non raggiunge obiettivi di mobilità ciclabile sovralocali, costituendo un tracciato forse utile per gli spostamenti per il tempo libero, senza incidere in maniera sostanziale sulle scelte di mobilità dei cittadini.

Pertanto, appare necessario passare da un mero sviluppo prevalentemente in ambito extraurbano ad un utilizzo attivo nei singoli contesti urbani, realizzando, **oltre alla Greenway, una infrastruttura ciclabile urbana e interurbana** che possa essere una vera alternativa all'utilizzo quotidiano dell'automobile collegando in maniera diretta, rapida e sicura i Comuni. Il tracciato deve essere costituito da un asse principale che colleghi i principali poli attrattori sovralocali, a titolo di esempio: Autostazione Vimercate - Ospedale di Vimercate - Stazione FS Carnate - Centro Scolastico Omnicomprensivo di Vimercate - polo industriale di Agrate Brianza. Al tracciato principale devono essere collegati i percorsi ciclopedonali e campestri esistenti, specialmente sulla direttrice est-ovest che in diversi punti devono intersecare e attraversare l'infrastruttura autostradale.

Ascoltare i territori, concertare con gli Enti locali

Si evidenzia, infine, una **mancata concertazione con gli Enti territoriali**¹³ coinvolti nel progetto infrastrutturale in esame, sulla **scelta degli interventi compensativi**, che spesso non sembra tengano in considerazione le scelte pianificatorie effettuate dai Comuni, in sede di Piano di Governo del Territorio, in merito alla creazione di una Rete Ecologica Comunale, con sostanziali differenze nell'individuazione, nelle geometrie e nei posizionamenti delle aree oggetto di interventi compensativi.

Infine, si **esprimono perplessità** in merito ai seguenti elementi.

- Le fasce a mitigazione lungo le infrastrutture previste sono ridotte in taluni tratti, anche in rilevato, alla costituzione di 1-3 elementi lineari paralleli (filari, fasce arboreo-arbustive, siepi) della larghezza complessiva inferiore, offrendo un effetto di mitigazione praticamente scarso o nullo su componente paesaggistica e sulle emissioni di rumore.
- Le manutenzioni previste risultano essere di durata troppo esigua (3 anni) per garantire la sopravvivenza e affermazione degli interventi proposti.
- La corrispondenza fra le analisi della vegetazione reale e la formulazione di tipologie forestali di riferimento per mitigazioni a verde appare inadeguate. La maggior parte delle tipologie proposte appaiono totalmente avulse dal contesto territoriale.

¹³ A segnalare l'opportunità di un maggior coinvolgimento del territorio e delle sue istituzioni rappresentative, si ricorda che, a legislazione vigente (D.lgs 36/2023, art. 40, c. 1 e 8), il progetto avrebbe dovuto essere assoggettato a "dibattito pubblico".

- Le certificazioni e le aree biogeografiche di origine del materiale vegetale da utilizzare, sia erbaceo che legnoso, che potrebbero costituire una forma di inquinamento genetico per le popolazioni delle specie autoctone già presenti spontaneamente.

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Alla luce delle considerazioni sviluppate, si evince che l'opera in questione risponde a una **strategia viabilistica** differente rispetto a quella ispiratrice della D lunga e, allo stesso tempo, si configura come il preludio a progettualità future - ovvero al completamento a sud e a ovest dell'anello tangenziale esterno milanese – che avrebbero **uno straordinario impatto territoriale e ambientale**, investendo aree di grande valore eco-sistemico, tutelate dal Parco Agricolo Sud Milano e quindi esplicitamente escluse dal qualsiasi atto programmatico della Provincia di Monza e Brianza.

Dal punto di vista funzionale, la tratta D Breve, alla luce delle simulazioni modellistiche del traffico, non sembra costituire una valida alternativa, in termini di **miglioramento dei livelli di servizio**, rispetto alla D Lunga. In ogni caso, ai fini di una convincente motivazione dell'intervento in oggetto, appare necessario **integrare la documentazione** finora prodotta con la valutazione dell'**Alternativa Zero (assenza di intervento)**, supportata dalla realizzazione del **completamento dell'interconnessione tra la A51 Tangenziale est di Milano e l'Autostrada A4**, per il quale è disponibile il progetto definitivo, che rappresenterebbe un'alternativa in grado di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali ed antropiche e con l'analisi della fase temporanea (apertura della Tratta C in assenza della Tratta D), per la quale il progetto non contempla soluzione.

Dal punto vista territoriale, ambientale e paesaggistico, il progetto in questione insiste su una delle poche aree non urbanizzate della provincia, a prevalente destinazione agricola, tutelate dal Parco Locale di Interesse Sovracomunale PANE e ricadenti nella Rete verde di ricomposizione paesaggistica prevista dal Piano territoriale di coordinamento provinciale.

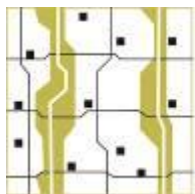
In ragione di tali requisiti, risulta del tutto evidente che il progetto presenta una **molteplicità di impatti** rilevanti in termini di sottrazione di suolo agricolo e naturale, distruzione e impoverimento degli elementi appartenenti alla tessitura del paesaggio agricolo, frammentazione della matrice ecosistemica e della continuità ecologica dei corridoi, effetti clima-alteranti, incentivazione di insediamenti invasivi e induzione di fenomeni conurbativi. A tali impatti, si aggiungono gli effetti diretti e indiretti di natura economica, attinenti all'annullamento degli investimenti realizzati dal parco PANE e dai Comuni sulla rete fruitiva e di mobilità lenta, nonché alla svalorizzazione delle produzioni agricole locali di pregio.

Alla luce dei **rilevanti impatti rilevati**, si ritiene necessario prendere in considerazione tra le analisi delle alternative, e le valutazioni conseguenti, la possibilità di realizzare **il tracciato maggiormente al di sotto del piano campagna**, al fine di ridurre significativamente le interferenze rispetto al proposto scenario di variante della tratta D.

Infine, il progetto appare povero sotto il profilo delle **mitigazioni** e delle **compensazioni** ambientali, che appaiono eccessivamente frammentate e in larga misura funzionali al solo intervento infrastrutturale.

Inoltre, emerge la necessità di aumentare la previsione di **impegno economico per le manutenzioni** delle opere di ripristino, mitigazione, compensazione e della Greenway ad almeno 7 anni (contro i 3 previsti) e di prevedere **meccanismi economici di sostegno costante e continuativo** (come pagamenti di servizi ecosistemici da finanziare, ad esempio, attraverso il riconoscimento di royalties collegate al pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura) da riconoscere agli Enti territoriali coinvolti dal progetto, per la prosecuzione di operazioni manutentive del territorio e delle politiche di ricucitura, conservazione e promozione dell'agricoltura locale in chiave di servizio ecosistemico.

Alla luce di tali considerazioni, appare necessario riaprire un canale di **dialogo con il territorio** e con i suoi attori, in primo luogo con gli Enti territoriali coinvolti, al fine di concertare i requisiti fondanti dell'opera e le necessarie opere di mitigazione e compensazione.



P.A.N.E.
PARCO AGRICOLO NORD EST

Consorzio Parco Agricolo Nord Est
Loc. Cascina Sofia, 1
20873 Cavenago di Brianza MB
c.f. 94060750158

Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Cavenago di Brianza,

Prot. n. in copertina di pec

Spett. Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
DIPARTIMENTO PER LA
PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, LE
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO A RETE E
I SISTEMI INFORMATIVI
*Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la
vigilanza sui contratti concessori autostradali*

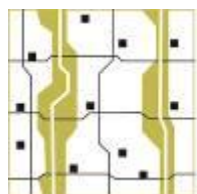
Trasmessa mezzo pec

OGGETTO: Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse - CUP F11B06000270007 - Progetto definitivo della variante "Tratta D" – VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE - TRASMISSIONE OSSERVAZIONI DI CONSORZIO PARCO AGRICOLO NORD EST (P.A.N.E.) ai sensi del D.Lgs 152/2006

Riferimento procedura: **10268**

Premesso che:

- In data 7 agosto 2023 è pervenuta una comunicazione di CAL (Concessioni Autostradali Lombarde) (ns. prot. n. 1659/2023 del 07/08/2023, Prot. CAL-U-2023-00798 del 02-08-2023) con la quale veniva trasmessa, a mezzo link <https://pedemontana.filecamp.com/s/o/77VSG68PVXdRDMB6>, la documentazione progettuale relativa alla variante "Tratta D" in oggetto;
- In data 22 settembre 2023 è pervenuta Convocazione Conferenza dei Servizi ai sensi e per gli effetti degli artt. 167, comma 5, e 165, comma 4, del d.Lgs. 12.04.2006, n. 163 e ss.mm.ii. (ns. prot. n. 1940/2023 del 22/09/2023) in data 10-10-2023;
- Il Plis (Parco Locale di Interesse Sovracomunale) Parco Agricolo Nord Est (P.A.N.E.), pur evidenziando l'estrema esiguità delle tempistiche a disposizione e la totale mancanza di coinvolgimento dell'Ente nella ideazione e programmazione di ciò che viene definita dai proponenti "variante localizzativa" del tracciato di Pedemontana, ha comunque partecipato alla Conferenza di Servizi del 22 settembre 2023 attraverso l'invio di osservazioni scritte al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti a mezzo pec in data 6 ottobre 2023 (nostro protocollo n. 2030/2023);



Comuni di:

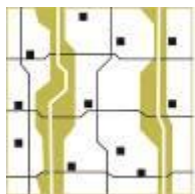
Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Rilevato che:

- Nelle comunicazioni sopra citate risultano inesattezze riguardanti i destinatari, in quanto tra gli enti in indirizzo è indicato il Parco del Molgora e relativa p.e.c.: tale ente è cessato dal giugno 2017 a seguito di sua fusione con il Parco del Rio Vallone, per dare origine allo scrivente Consorzio Parco Agricolo Nord Est (P.A.N.E.);

Premesso inoltre che:

- Il Plis P.A.N.E. è nato nel 2017 dalla fusione del Parco del Molgora e del PLIS Parco del Rio Vallone, istituiti negli anni 80 del secolo scorso, tra i primi a utilizzare la possibilità di salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo e naturale offerti dalla LR n. 83/86 (Piano regionale delle aree protette), in zone soggette, allora e per almeno un ulteriore ventennio, alle forti pressioni di espansione edificatoria dell'aggregato urbano di Milano;
- Il Plis (Parco Locale di Interesse Sovracomunale) Parco Agricolo Nord Est (P.A.N.E.) è oggi un Consorzio di 24 Comuni (Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate) dislocati nelle province di Monza e Brianza, Milano e Lecco.
- Il Plis P.A.N.E. presenta oggi una superficie complessiva di 4150 ha di aree prevalentemente agricole e naturalistiche, disposta per lo più lungo una direttrice nord-sud con alcune ramificazioni che si estendono in direzione est-ovest, tutto in continuità territoriale.
- Sono in corso di perfezionamento ulteriori ampliamenti della superficie del Parco a seguito di richieste recenti pervenute. Gli ampliamenti più recenti del Parco, nei comuni di Vimercate e Gorgonzola, sono stati tutti ratificati con delibere dell'Assemblea Consortile del Parco. Le richieste di riconoscimento dell'interesse sovracomunale per tali ampliamenti alle province competenti, trasmesse nel marzo 2022, hanno visto esito positivo al riconoscimento per le porzioni ad est di Vimercate interessate dalla variante in oggetto (Decreto deliberativo presidenziale n. 38/2022 della Provincia di Monza e Brianza), mentre sono in attesa di riconoscimento le altre in quanto vanno ad insistere su differenti Ambiti Territoriali Ecosistemici individuati con DGR n. XI/1124 del 28/12/2018 ai sensi della LR n. 28/2016). Ulteriori aree sono individuate quali ampliamento al Parco nelle procedure di variante generale di PGT in corso nei comuni di Bellusco (avvio 2020 - aree ad est e sud di C.na San Nazzaro e a sudest dell'abitato a sud della SP2) e di Burago di Molgora (avvio 2021 - aree a sud di C.na Magana): tutte aree impattate dal tracciato di variante proposto in oggetto.
- Il Plis P.A.N.E. ricade nel disegno di Rete Ecologica Regionale (RER) come elemento di secondo e, in alcune zone, di primo livello e; è inoltre interessato, nei territori di Gessate, Cambiago, Basiano, Cavenago di Brianza, Roncello, Bellusco, Ornago, Vimercate, Sulbiate, Bernareggio, Carnate e Usmate Velate da corridoio ecologico primario a bassa-moderata antropizzazione e da diversi varchi.



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

- Il Plis P.A.N.E. si inserisce, nel contesto di un territorio fortemente urbanizzato quale quello tra l'hinterland di Milano e Monza, come un raro ambito di interruzione dello sviluppo urbano e come elemento strategico per la salvaguardia e valorizzazione dei valori ambientali, ecologici e paesaggistici che ancora il territorio conserva, ideato e promosso dai Comuni aderenti e inserito nel disegno di Rete Verde Provinciale.

Vista

- La documentazione relativa al progetto in oggetto, come scaricabile dal link <https://pedemontana.filecamp.com/s/o/77VSG68PVXdRDMB6> comunicato da CAL nella nota del 07 agosto 2023 (u.s. a ns. prot. n. 1659/2023 del 07/08/2023) citata in premessa;
- La scadenza del 19 -11-2023 indicata sul sito del Ministero Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per la presentazione di osservazioni ai sensi del D.Lgs 152/2006 in merito al Progetto definitivo della variante "Tratta D" del collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse;

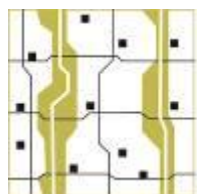
Richiamato inoltre

- Il parere tecnico elaborato da PIM (Centro Studi per la Programmazione Intercomunale dell'area Metropolitana) su commissione della Provincia di Monza e Brianza a seguito di richiesta dei Comuni interessati dall'opera e da questi ultimi acquisito come parte integrante delle loro stesse osservazioni in fase di VIA;

SI OSSERVA QUANTO SEGUE

Il progetto approvato di "collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse" prevede di attraversare il Parco Agricolo Nord Est (d'ora in avanti definito P.A.N.E.) lungo una direttrice est-ovest che taglia trasversalmente il territorio del Parco limitatamente alla porzione nord, passando attraverso i territori comunali di Mezzago, Sulbiate, Bernareggio, Carnate e Vimercate.

Il nuovo progetto di Tratta D "breve", inquadrato dai proponenti come variante localizzativa del progetto approvato, ne modifica completamente il tracciato, fissando di fatto l'inizio dell'infrastruttura stradale non più a Dalmine (BG) ma ad Agrate Brianza (MB) e taglia il territorio del Parco Agricolo Nord Est longitudinalmente, per tutta la sua lunghezza, interessando direttamente i territori dei comuni di Caponago, Agrate Brianza, Burago di Molgora, Vimercate, Ornago, Bellusco, Sulbiate, Bernareggio, Carnate.



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

	Progetto Tratta D Lunga (approvato)	Progetto Tratta D Breve ("variante" proposta)
Sviluppo dell'infrastruttura in territorio del Parco	Sviluppo in direzione est-ovest Lunghezza: 3 km	Sviluppo in direzione nord-sud Lunghezza: 8 km in perimetro Parco vigente (totale 12 km)
Stima consumo di suolo in Parco	25 ha	70 ha in perimetro Parco vigente (totale 130 ha)

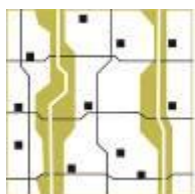
Già da quanto sopra evidenziato emerge chiaramente che, per il P.A.N.E., il progetto di "Tratta D Breve" risulta decisamente più impattante rispetto al progetto approvato.

Si evidenzia a tal proposito come **lo studio di impatto ambientale non rilevi tale aumento di impatto tutto a carico del territorio del Parco Agricolo Nord Est**, inquadrando al contrario la nuova proposta progettuale come "meno impattante" di quella approvata, in considerazione del minore sviluppo complessivo dell'infrastruttura.

Come riportato nello stesso Studio di Impatto Ambientale, la Tratta D Breve, rispetto al tracciato approvato, raggiunge A4 nel punto di arrivo di A58, a cui si connette, e funziona quindi come completamento della tangenziale esterna di Milano (*"Occorre osservare che il completamento con la variante consentirebbe di creare un percorso continuo con TEEM realizzando un anello circolare esterno all'hinterland milanese"*).

Questo aspetto, che viene presentato come un elemento qualificante del progetto, rappresenta invece un elemento di particolare criticità, dal punto di vista della coerenza pianificatoria e territoriale, in quanto il P.A.N.E. è stato istituito dai Comuni aderenti con la finalità di preservare una cintura verde di aree agricole e naturalistiche (con sviluppo prevalentemente nord-sud) a interruzione della conurbazione dell'hinterland milanese e brianzolo: questa iniziativa dei Comuni locali, finisce invece per fornire il corridoio libero allo sviluppo dell'infrastruttura stradale Tratta D Breve. Quello alla base del nuovo tracciato proposto (Tratta D Breve) rappresenta quindi un **utilizzo improprio di un corridoio di aree verdi, istituito dai Comuni con finalità ambientali e naturalistiche, che ne prevarica gravemente le finalità istitutive**. Tale connotazione del progetto di Tratta D Breve, per quanto lampante, non viene menzionata né trattata all'interno dello Studio di Impatto Ambientale.

In aggiunta a quanto sopra esposto, si evidenziano ulteriori elementi di maggiore impatto della Tratta D Breve rispetto al progetto Tratta D Lunga approvato: la larghezza aumenta da due a tre corsie per senso di marcia e prevede inoltre due bretelle di collegamento tra i comuni di Vimercate e Ornago – Bellusco che tagliano anche trasversalmente il territorio del Parco in zone di particolare criticità e interesse fruitivo paesaggistico; risulta inoltre uno sviluppo altimetrico dell'infrastruttura più impattante. Se da un lato l'impatto ricade su un territorio meno esteso, è anche evidente che ricade in modo più intensivo e incisivo su aree sensibili, ricadenti in P.A.N.E., che nel progetto Tratta D Lunga non venivano direttamente interessate.



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

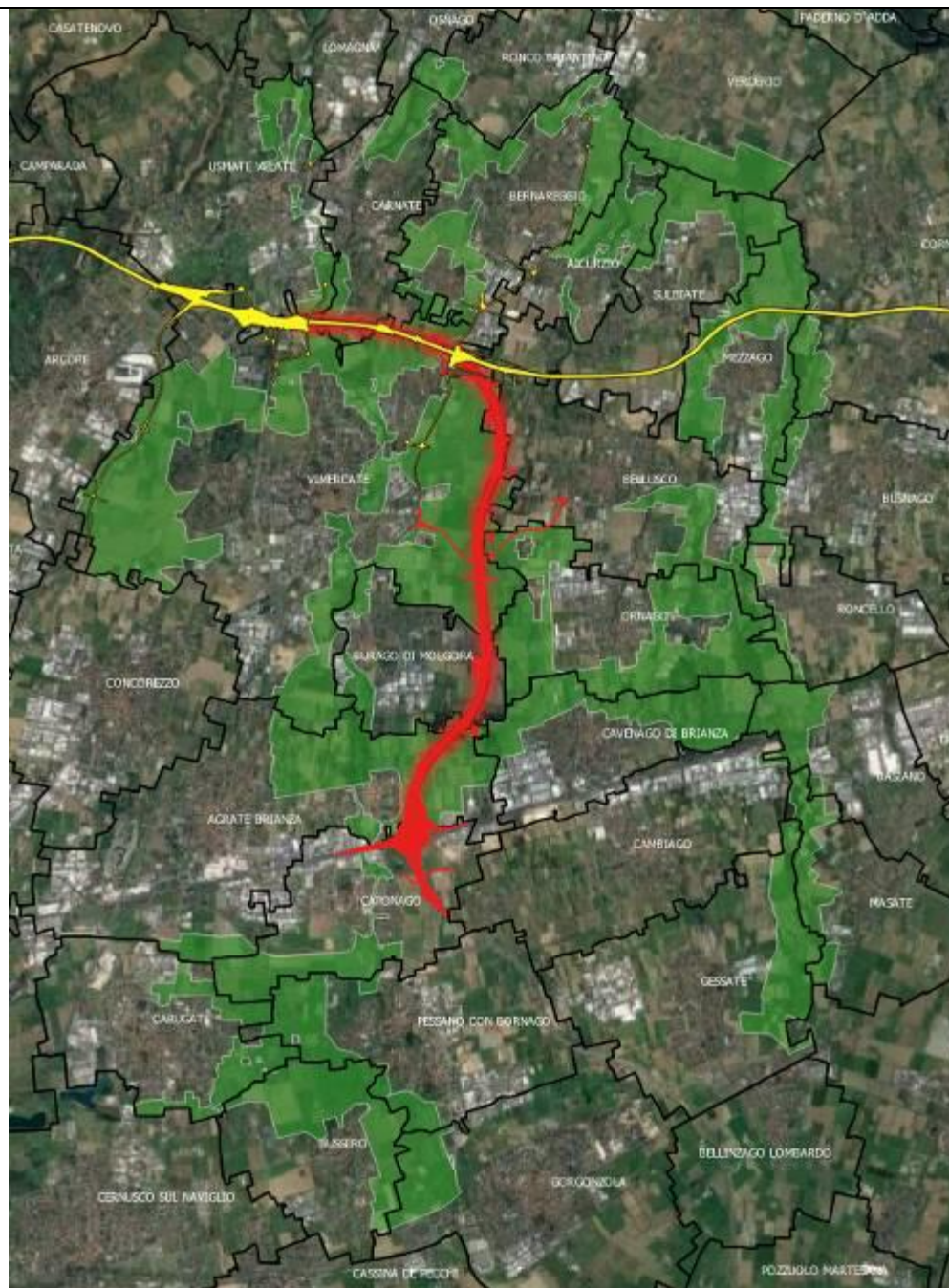
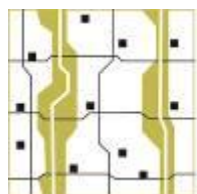


Fig. 1 – In rosso il tracciato di progetto della Tratta D Breve (nuova proposta progettuale in esame); in giallo tracciato Tratta D Lunga (approvato); in verde perimetro vigente di P.A.N.E.

L'analisi degli impatti della Tratta D Breve risulta quindi inadeguata, in quanto non incentrata su quello che risulta essere l'elemento sensibile (ovvero P.A.N.E.) a carico del quale vengono concentrati tutti gli impatti della nuova proposta progettuale. Tali impatti ricadono per buona parte *ex novo*, andando a interessare direttamente la dorsale nord-sud del Parco, che il progetto approvato non intaccava. Per giunta si evidenzia che, anche gli impatti ricadenti sulla parte nord di P.A.N.E. (già intaccata anche dal



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

progetto approvato) assumono un carico diverso, per effetto cumulativo e per effetto dell'aumento della sezione dell'infrastruttura: dovrebbero quindi essere reconsiderati con un differente peso.

Manca inoltre un'analisi costi-benefici che chiarisca l'impatto economico dell'infrastruttura, il peso e l'efficacia di mitigazioni-compensazioni e il valore dei costi nascosti, quali quelli ambientali e sociali (consumo di suolo e pregiudizio delle funzioni agricole, ambientali, ecologiche e socio-economiche di Plis P.A.N.E.)

Per maggiore chiarezza si riporta di seguito un'analisi più specifica, per punti, delle maggiori criticità del progetto rispetto alla conservazione del sistema agricolo-naturalistico-fruttivo del P.A.N.E..

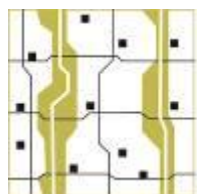
1) Impatto in termini di consumo di suolo e frammentazione territoriale

Si rileva che lo sviluppo dell'infrastruttura all'interno del P.A.N.E. comporta **una trasformazione permanente di suolo pari a circa 70 ha**, che equivale ai due terzi circa del consumo di suolo complessivo previsto dall'infrastruttura secondo la stima riportata nella Tabella 4.3 della Relazione Sezione 4.1 SUOLO, USO DEL SUOLO E PATRIMONIO AGROALIMENTARE. Tale frazione è peraltro una sottostima, in quanto calcolata senza conteggiare gli ampliamenti del Parco previsti nelle varianti ai PGT in itinere di Bellusco e Burago di Molgora, impattati dal tracciato. **In altri termini, la realizzazione dell'infrastruttura nella variante di progetto risulta per oltre i 2/3 a carico del territorio del Plis P.A.N.E.**

Sempre nella citata tabella 4.3 sono riportati ulteriori circa 90 ha su tutta l'infrastruttura per opere a verde di mitigazione. Tuttavia **non è chiaro quali siano le opere di mitigazione conteggiate in questa tabella, che tipo di trasformazione di suolo comportino e se rappresentino esse stesse un ulteriore consumo di suolo o elemento di frammentazione territoriale; tantomeno risulta chiaro in quale modo possano queste effettivamente contribuire a mitigare (o compensare) gli effetti dell'infrastruttura sul territorio e sulle valenze del Parco.**

Gli effetti deleteri e destrutturanti del consumo di suolo impattano sulle matrici ambientali ed ecosistemiche e anche sul comparto agricolo, per il quale la disponibilità di terreni agricoli, in un contesto fortemente urbanizzato come quello della pianura brianzola, è divenuto un vero e proprio fattore limitante.

Oltre all'impatto diretto derivante dal consumo di suolo, occorre anche evidenziare l'impatto indiretto derivante dalla frammentazione territoriale che la realizzazione delle infrastrutture di progetto inevitabilmente comportano. Anche la frammentazione impatta gravemente sul comparto agricolo, rendendo difficile e diseconomica la conduzione dei fondi e mettendo quindi a rischio la sopravvivenza delle imprese agricole. Impatta inoltre gravemente anche sulla qualità del paesaggio e sulla connessione e permeabilità ecologica del territorio, mettendo ulteriormente a rischio la conservazione anche degli habitat residui non direttamente intaccati dall'infrastruttura. La possibilità di sopravvivenza di un habitat dipende infatti dalla sua possibilità di connessione con il contesto circostante e di circolazione di specie ed esemplari. Un habitat isolato, senza possibilità di movimento e circolazione spontanea di specie ed esemplari con il contesto esterno (chiamata connessione ecologica), è un habitat destinato all'estinzione.



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

2) Impatti diretti su ecosistemi e biodiversità

Le valenze di tipo naturalistico impattate rivestono valenza innanzitutto nel contesto “residuale” dell’Alta Pianura Lombarda.

A suffragio del fatto che la Brianza e l’alta Pianura Lombarda ad est dell’Adda sono ricche di habitat relittuali peculiari, maggiormente affini a tipologie vegetazionali presenti nelle regioni Centroeuropea ed Atlantica che non in quelle presenti nella regione Mediterranea, vi è non solo la presenza studiata e consolidata delle brughiere, ma anche di formazioni boschive (Digiovinazzo et al, 2020).

Va rimarcata particolarmente la peculiarità e unicità vegetazionale di un bosco fortemente impattato presente lungo il corso del torrente La Molgora, detto “**Bosco della Bruciata**” perché presente in località detta “La Bruciata”.

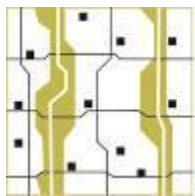
Il Bosco della Bruciata (3,7 ha) è un tipo di Quercio-Ulmeto (bosco a dominanza di querce e olmi, anche se qui prevale la Robinia nello strato arboreo), di cui non esistono in pratica altri esempi tra i boschi primigeni in Pianura Padana, se non piccoli brandelli inferiori ai 200 mq lungo altri corsi d’acqua lombardi (Lambro e sui affluenti, Olona). Dal punto di vista fitosociologico esso costituisce pertanto una variante di alcuni Quercio Ulmeti d’Oltralpe (Rovelli, 2000).

Nonostante l’aspetto fisionomico di robinieto misto, il Bosco della Bruciata assume pertanto rilevanza a livello europeo, rappresentando un tipo vegetazionale unico in Italia. Provvisoriamente descritto come *Aristolochio pallidae-Quercetum roboris* prov. in Rovelli (2000) e in Andreis & Sartori (2002), non è stato successivamente indagato a scala sovregionale.

Successivi studi di ampia scala a livello europeo (Douda et al., 2016) denotano l’assenza in Italia di boschi assimilabili alla associazione fitosociologica più affine a quella cui risulta ascrivibile il Bosco della Bruciata (*Ficario vernaie-Ulmetum campestris* Knapp ex Medwecka-Kornaś 1952 syn. *Quercio Ulmetum* Issler 1926).

Poldini et al., (2020), partendo dall’analisi dei boschi ripariali e umidi italiani (Pianura Padana compresa, ma non quelli dell’Alta Pianura Padana) e comparandoli a quelli europei, ne rimarcano l’indipendenza istituendo una nuova suballeanza a gravitazione mediterranea, con diverse associazioni fitosociologiche per le quali trova una piuttosto scarsa corrispondenza il corteggio floristico rilevato nel Bosco della Bruciata.

Che quella descritta provvisoriamente dalla letteratura scientifica disponibile per il Bosco della Bruciata si tratti di una nuova associazione fitosociologica distribuita unicamente nell’Alta Pianura Lombarda e nella Brianza o sia ascrivibile ad un’associazione fitosociologica descritta per il Centro Europa non censita per l’Italia, **si evidenzia in ogni caso la sua unicità quanto meno a livello nazionale.**



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate



Applied Vegetation Science 19 (2016) 147–163

Vegetation classification and biogeography of European floodplain forests and alder carrs

Jan Douda et al.



Fig. 88. Spring in a hardwood floodplain forest along the Labe river with *Corydalis cava* near Velký Osek, Kolín district, central Bohemia.



Ficario verna-Ulmetum campestris

Gagea lutea

Corydalis cava

Adoxa moschatellina

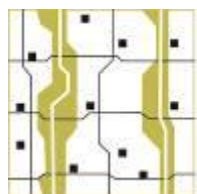
Anemone ranunculoides

Allium ursinum

*	*	*	*	*	*	*	*	7	11	41	*
*	*	*	*	*	*	*	*	5	7	43	*
*	*	*	*	*	2	*	3	10	18	32	*
*	*	*	*	*	*	*	*	2	5	25	*
*	*	*	*	*	5	*	1	4	1	18	13

Dal punto di vista floristico, nel Bosco della Bruciata, sono presenti le seguenti specie protette a livello regionale (LR 10/2008)

Nome comune	Nome scientifico
Anemone dei boschi	<i>Anemone nemorosa</i> L.
Anemone giallo	<i>Anemone ranunculoides</i> L.
Gigaro scuro	<i>Arum maculatum</i> L. *
Cipollaccio stellato	<i>Gagea lutea</i> (L.) Ker Gawl. *
Elleboro verde	<i>Helleborus viridis</i> L.
Listera maggiore	<i>Listera ovata</i> (L.) R.Br.



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Primula comune	<i>Primula vulgaris</i> Huds.
Moscatella	<i>Adoxa moschatellina</i> L.*
Gigaro chiaro	<i>Arum italicum</i> Mill. subsp. <i>italicum</i>
Campanellino	<i>Leucojum vernum</i> L.

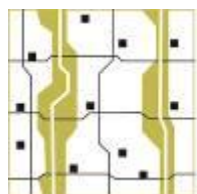
Sono innumerevoli altre le specie nemorali dal particolare significato ecologico, quasi tutte estremamente rarefatte nella Pianura Padana, in alcuni casi al limite meridionale della loro distribuzione (es. *Aconitum vulparia*) o dal relevantissimo significato distintivo in termini corologici (es. *Potentilla sterilis*)

Nome comune	Nome scientifico
Ortica mora	<i>Lamium galeobdolon</i> (L.) Ernd. et Polantsc.
Aconito strozzalupo	<i>Aconitum vulparia</i> Rchb.
Latte di gallina dei Pirenei	<i>Ornithogalum pyrenaicum</i> L.
Aristolochia pallida	<i>Aristolochia pallida</i> Willd.
Dentaria bulbifera	<i>Cardamine bulbifera</i> (L.) Crantz.
Consolida femmina	<i>Symphytum tuberosum</i> L.
Euforbia bitorzoluta	<i>Euphorbia dulcis</i> L.
Scilla dei boschi	<i>Scilla bifolia</i> L.
Cinquefoglia falsa fragola	<i>Potentilla sterilis</i> (L.) Garcke
Aglio orsino	<i>Allium ursinum</i> L.*
Colombina cava	<i>Corydalis cava</i> (L.) Schweigger & Körte*

* Con asterisco nelle due tabelle qui riportate, le specie diagnostiche di *Ficario verna*-*Ulmum campestris* *Knapp ex Medwecka-Kornaś* 1952 (Douda, 2013.)

Considerato il ricco corteggio floristico caratterizzante, assente da boschi di robinia di neoformazione, testimone della relittualità di tale habitat boschivo con un suolo forestale conservatosi sin dall'epoca preistorica, il **Bosco della Bruciata** è senza ombra di dubbio ascrivibile all'habitat 91F0 (Allegato I della Direttiva Habitat 92/43/cee).

Gli impatti diretti del progetto e del cantiere sull'habitat boschivo denominato "Bosco della Bruciata" sul suo delicato equilibrio millenario, le cui caratteristiche sono descritte sopra, appaiono evidenti e irreversibili. Nonostante ciò, non è stata attribuita alcuna valenza in termini sovralocali a tale habitat nello Studio di Impatto Ambientale della documentazione in oggetto (Sezione 4.7 BIODIVERSITA' - Relazione), che la letteratura scientifica di settore valuta di importanza nazionale. Inoltre, l'analisi floristica di tale



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

habitat risulta lacunosa ed in qualche caso erronea, sia per quanto riguarda la determinazione (*Aristolochia lutea* invece di *A. pallida*) sia per quanto riguarda la localizzazione delle specie citate in quanto di particolare rilievo. Si dichiara infatti, erroneamente, che le poche specie di particolare rilievo sono localizzate prevalentemente nella parte più meridionale del Bosco della Bruciata, esente da impatti; per una esaustiva elencazione delle molteplici specie protette e di interesse e per un loro corretto posizionamento sarebbe stato sufficiente consultare la banca dati dell'Osservatorio Regionale della Biodiversità.

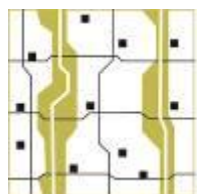
In corrispondenza del Bosco della Bruciata ma in sponda destra idrografica, in territorio del comune di Vimercate, viene impattata irreversibilmente una **Fascia Tampone Boscata** realizzata dall'allora Parco del Molgora allo scopo di intercettare e abbattere l'inquinamento diffuso da nutrienti proveniente dal drenaggio del territorio periferiale agricolo, prima che riesca a raggiungere il corso d'acqua.

Al di fuori del Bosco della Bruciata, nelle aree impattate dalle infrastrutture di progetto, si rinvencono ulteriormente le seguenti specie vegetali protette ai sensi della LR 10/2008, nella quasi totalità non rilevate nello Studio di Impatto Ambientale:

Nome comune	Nome scientifico	Habitat impattati dalle infrastrutture di progetto in cui le specie elencate sono state osservate
Anemone dei boschi	<i>Anemone nemorosa</i> L.	BOSCHI
Gigaro chiaro	<i>Arum italicum</i> Mill. subsp. <i>italicum</i>	BOSCHI
Campanula selvatica	<i>Campanula trachelium</i> L.	BOSCHI
Pungitopo	<i>Ruscus aculeatus</i>	FASCE BOSCHATE
Fiordaliso	<i>Centaurea cyanus</i> L.	CAMPI
Gladiolo dei campi	<i>Gladiolus italicus</i> Mill.	MARGINE BOSCHI
Salcerella con foglie d'issopo	<i>Lythrum hyssopifolia</i> L.	CAMPI A RIPOSO su terreni argillosi
Canapicchia palustre	<i>Gnaphalium uliginosum</i> L.	CAMPI A RIPOSO su terreni argillosi
Gipsosila minuta	<i>Gypsophila muralis</i> L.	CAMPI A RIPOSO su terreni argillosi
Iperico prostrato	<i>Hypericum humifusum</i> L.	CAMPI A RIPOSO su terreni argillosi

Tra queste, il Pungitopo (*Ruscus aculeatus*) è inserito nell'Allegato V della Direttiva Habitat.

A sud ovest di C.na Rossino, nella paleovalle di origine fluvioglaciale attraversata dalla variante autostradale in oggetto, sono presenti un paio di depressioni boscate con terreno estremamente ricco in scheletro. E'



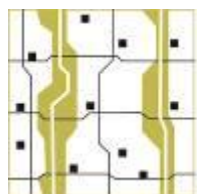
Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

possibile che si tratti di evidenze geomorfologiche residuali dell'originario alveo dello scaricatore glaciali posteriore all'ultimo episodio glaciale (Diluviale recente). La presenza di terreni particolarmente ricchi in scheletro legato a scaricatori glaciali, storicamente ostili alle coltivazioni, è la più probabile causa della presenza in loco del toponimo "Baragge", da cui anche i nomi di della strada di origine romana sopra citata e di alcune cascate presenti nella zona (C.na Baraggiola e C.na Baraggia). Le due aree depresse risultano un unicum nel circondario. Una delle due depressioni boscate è direttamente impattata dal passaggio della strada di raccordo tra la variante in oggetto e la SP2. In tale boschi, sono presenti elementi tendenzialmente termofili come il Caprifoglio (*Lonicera caprifolium*) e il Vincetossico (*Vincetoxicum hirudinaria*), rari o assenti nei boschi del P.A.N.E. e non evidenziati nello Studio di Impatto Ambientale (UV 118 e 119 Sezione 4.7 BIODIVERSITA' - Relazione).

La trasformazione degli agroecosistemi impattati dalla variante autostradale in oggetto, determina di fatto una definitiva compromissione dell'habitat a danno della fauna legata ambiente agricolo. Tale fauna ha generalmente subito negli ultimi vent'anni un declino certificato a livello europeo e nazionale (Gustin et al. 2021; Rete Rurale Nazionale & LIPU, 2022), maggiormente concentrato nella Pianura Padana, che assume numeri drammatici per popolazioni di alcune specie. Le politiche attive sul territorio del Parco Agricolo Nord Est hanno fatto da volano e rafforzato la presenza di realtà agricole locali di qualità che in parte hanno attenuato localmente questi effetti. Ma è stato sicuramente il mantenimento dell'estensione in ettari della campagna agricola residua, comunque in una situazione di forte conurbazione al contorno, a giocare un ruolo fondamentale nella sopravvivenza di alcune specie. E' dunque evidente come il tracciato autostradale proposto vada a determinare con tutta probabilità il tracollo a livello locale delle popolazioni di tali specie, finanche la loro estinzione. Tra queste, nidificanti e/o presenti in alimentazione nell'area impattata e rilevata in studi pregressi (Brambilla & Fogliani, 2015; Calvi & Vitulano, 2020), ricordiamo (* con asterisco sono indicate le specie non osservate nello Studio di Impatto Ambientale):

Specie (nome comune)	Specie (nome scientifico)	Lista Rossa Uccelli Italia (cat. IUCN 2021)	Dir. Uccelli* Allegato I
Allodola*	<i>Alauda arvensis</i>	VU	
Averla piccola	<i>Lanius collurio</i>	VU	X
Cardellino	<i>Carduelis carduelis</i>	NT	
Falco cuculo*	<i>Falco vespertinus</i>	VU	X
Passera mattugia	<i>Passer montanus</i>	NT	
Passera d'Italia	<i>Passer italiae</i>	VU	
Tortora selvatica	<i>Streptopelia turtur</i>	LC	
Torricollo*	<i>Jynx torquilla</i>	EN	
Rondine	<i>Hirundo rustica</i>	NT	



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Verdone

Chloris chloris

VU

Nella tabella seguente si evidenzia lo stato di conservazione a livello nazionale di tali specie (ROSSO = Cattivo, GIALLO = Inadeguato, VERDE = Favorevole; Gustin M, Brambilla M, & Celada C., 2019)

Specie (nome comune)	RANGE	POPOLAZ.	HABITAT	COMPLESSIVO
Allodola	●	●	●	●
Averla piccola	●	●	●	●
Cardellino	●	●	●	●
Falco cuculo	●	●	●	●
Passera mattugia	●	●	●	●
Passera d'Italia	●	●	●	●
Rondine*	●	●	●	●
Tortora selvatica**	●	●	●	●
Torcicollo	●	●	●	●
Verdone	●	●	●	●

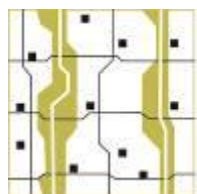
* dati riferiti alla Bioregione Continentale; ** dati riferiti alle Bioregioni Alpina+Continentale

Tra le specie sopra elencate, gli studi per il Farmland Bird Index per la Lombardia aggiornati al 2021 (op. cit.), si segnalano particolarmente come in forte declino le popolazioni di Allodola, Passera d'Italia, Verdone e Cardellino.

Inoltre nello Studio di Impatto Ambientale non risulta rilevato, benchè degno di nota, il Martin pescatore (*Alcedo atthis*), specie inserita in allegato I della Direttiva Uccelli e osservata come nidificante lungo le sponde del torrente La Molgora (Brambilla & Foglini, 2015) poco a nord delle aree direttamente impattate dal tracciato proposto della variante in oggetto.

BIBLIOGRAFIA

Andreis C. & Sartori F. (2002). Appendice 9. Schema sintassonomico dei boschi della Lombardia. In: Del Favero R.. I tipi forestali della Lombardia. Inquadramento ecologico per la gestione dei boschi lombardi. Cierre, Verona.



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Brambilla M. & Fogliani C. (2015). Recupero e riqualificazione di habitat planiziali nel Parco del Molgora. Azione 2. Studi e monitoraggi della comunità ornitica nidificante nel Parco del Molgora. Consorzio Parco del Molgora e Fondazione Lombardia per l'Ambiente.

Calvi G & Vitulano S. (2020). Azioni per il rafforzamento integrato della Rete Ecologica – A.P.R.I.R.E.. Azione 7. Monitoraggi faunistici e naturalistici ex post sulle azioni 1, 2, 3, 5. Relazione tecnica. Consorzio Parco Agricolo Nord Est.

Digiovannozzo P., Beltracchini M., Rovelli P., Brusa G., Andreis C. (2020). I quercu-carpineti collinari di Carpinion betuli Issler 1931 in Brianza (Lombardia). Natura Bresciana. Ann. Mus. Civ. Sc. Nat. Brescia 43: 19-28

Douda J. (2013): Ficario vernaе-Ulmetum campestris Knapp ex Medwecka-Kornaš 1952. – In: Chytrý M. (ed.), Vegetace České republiky. 4. Lesní a křovinná vegetace [Vegetation of the Czech Republic 4. Forest and shrub vegetation], p. 213–216, Academia, Praha.

Douda, J., Boublik, K., Slezak, M., Biurrun, I., Nociar, J., Havrdova, A., Doudova, J.; et al. (2016). Vegetation classification and biogeography of European floodplain forests and alder cars. Appl Veg Sci 19(1): 147–163

Gustin M, Brambilla M, & Celada C. (2019). Conoscerli, proteggerli. Guida allo stato di conservazione dell'avifauna in Italia. LIPU.

Gustin M., Nardelli R., Brichetti P., Battistoni A., Rondinini C., Teofili C. (compilatori) (2021). Comitato italiano IUCN e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Roma.

Poldini L., Vidali M., Castello M., Sburlino G., (2020). A novel insight into the remnants of hygrophilous forests and scrubs of the Po Plain biogeographical transition area (Northern Italy). Plant Sociology 57(2): 17-69

Rete Rurale Nazionale & LIPU (2022). Farmland Bird Index e andamenti della popolazione in Italia 2000-2021. Rete Rurale Nazionale & LIPU.

Rete Rurale Nazionale & LIPU (2022). Lombardia. Farmland Bird Index e andamenti della popolazione 2000-2021. Rete Rurale Nazionale & LIPU.

Rovelli P. (1996) - Flora, Vegetazione e Biodiversità nel territorio di Vimercate (Brianza sudorientale). Tesi di Laurea in Scienze Naturali, Università degli studi di Milano. Relatore prof. Carlo Andreis, correlatore dott. Enrico Banfi (inedita).

Rovelli P. (2000). Formazioni boschive dell'Alta Pianura Padana inquadrabili nella potenzialità del Carpinion betuli Issl. 31 em. Oberd. 53. Dottorato di Ricerca in Geobotanica, XIII Ciclo, Università di Pavia - Dipartimento di Ecologia del territorio; relatore interno prof. Sartori F., relatore esterno prof. Andreis C. (inedita).

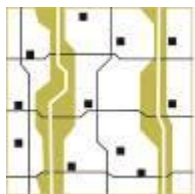
Sala D. (2004) - Flora, vegetazione e qualità ambientale del Parco del Molgora. Tesi di Laurea in Scienze Naturali, Università degli studi di Milano. Relatore prof. C. Andreis, correlatori dott. P. Rovelli, dott. E. Sala (inedita)

3) Impatti sulla Rete Ecologica Regionale, sulla Rete Verde Provinciale e sulla permeabilità ecologica del territorio (= impatti indiretti su ecosistemi e biodiversità)

Al punto 1 è già stata evidenziata l'importanza della permeabilità ecologica del territorio per la conservazione degli habitat, ed è stato già osservato come la frammentazione generata dalle infrastrutture di progetto interrompa le connessioni ecologiche, costituendo così una minaccia indiretta anche per gli habitat residui non direttamente impattati.

Il disegno di rete ecologica regionale (RER) e di Rete Verde Provinciale sono lo strumento pianificatorio attraverso il quale vengono definiti i corridoi ecologici e gli ambiti territoriali da mantenere aperti e funzionali alla connessione ecologica (ovvero alla libera circolazione di specie e/o individui animali o vegetali).

Le infrastrutture di progetto, sviluppandosi quasi interamente a carico del territorio del Plis P.A.N.E., risultano **impattare pesantemente sulla RER e sulla Rete Verde Provinciale e quindi sulla connessione ecologica del territorio.**



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Il tracciato proposto della variante in oggetto va a sovrapporsi per una consistente parte (la metà settentrionale all'incirca) con il **corridoio primario della Rete Ecologica Regionale (RER) denominato Dorsale Verde Nord**, per una larga parte ad andamento est-ovest (con tre corsie per senso di marcia invece che due e meno tratti in trincea /galleria del progetto originale), prima di piegare a sud tra C.na San Nazzaro di Bellusco e Cascina Gargantini a Vimercate (e poi nuovamente ad est passando a nord di C.na Rossino di Ornago). La restante parte del tracciato proposto in direzione nord-sud si sovrappone con il corridoio della Rete Verde Provinciale inserita nel PTCP della Provincia di Monza e Brianza denominato **Corridoio dei Paleoalvei**. E' un corridoio che esprime forti valenze identitarie nella storia del paesaggio agrario del Vimercatese, per ampi tratti immutato per secoli, e che presenta peculiarità geomorfologiche legate al succedersi dei diversi episodi glaciali. All'incirca nel suo tratto terminale, il Corridoio dei Paleoalvei interseca il Corridoio Meridiano Lambro Adda (Rete Verde Provinciale – PTCP Monza e Brianza) ad andamento est ovest. Elemento portante di questo snodo tra corridoi ecologici sono gli estesi Boschi della Magana (circa 30 ha), posti a sud di C.na Magana di Burago di Molgora, Omate di Agrate B.za e Cavenago di Brianza. Pur di non elevato pregio vegetazionale, risultano di fondamentale importanza per la fauna boschiva locale, che in questi boschi e nelle aree agricole circostanti, fortemente impattate dal passaggio della variante in oggetto, vedono la presenza delle specie di maggiori dimensioni, tra cui l'unicum per il P.A.N.E. del Capriolo (*Capreolus capreolus*).

La prevista strada di collegamento tra la SP2 in Bellusco e il tracciato autostradale, costituisce di fatto una cesura al corridoio ecologico primario della RER Dorsale Verde Nord, andando a interrompere l'unitarietà tra il ganglio costituito dall'ecosistema vallivo posto tra C.na Gargantini di Vimercate e l'ex vivaio Antologia in Burago di Molgora (individuato come area ad alta sensibilità Naturalistica nello Studio di Impatto Ambientale: 4.7 BIODIVERSITA' – Allegato 6 Carta della sensibilità Naturalistica) e le aree del corridoio primario della RER ad est della strada di collegamento.

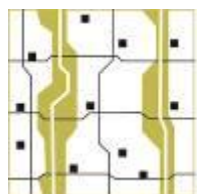
4) Impatti sulla rete podereale di valenza storica, fruitiva e agricola

Pur prevedendo alcuni interventi di ricucitura che in qualche caso connettono strade prive di valenza storica, la variante in oggetto **di fatto snaturata la rete podereale esistente nella sua trama disegnata sulla centuriazione romana**.

Più in generale, l'interruzione delle strade poderali di varia natura ne determina la ridotta funzionalità per fini agricoli e la quasi certa scomparsa per abbandono manutentivo dei tratti non utilizzati.

La rete individuata nella tavola Mappa del sistema di sentieristica ciclopeditoneale e podereale (DAMDD000MA00490MP004A) base per ogni ragionamento di "ricucitura" anche tramite costruzione di nuovi tratti stradali ciclo-pedonali, non risulta supportata da verifica delle classificazione dei tratti rilevati (strada comunale, vicinale, consortile o altro). Ne consegue che:

- **sono stati rilevati anche tratti di esistenza effimera**, legati al periodo dell'estremo carico di frequentazione delle zone avutosi durante i periodi di restrizione circolatoria dovuti all'epidemia da Covid 19,



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

- **si prevede la realizzazione di strade campestri a ricucitura di dubbia funzionalità strutturale** (quanto meno per la funzione fruitiva) se non, almeno in un caso, **che finiscono nel nulla** (ad esempio la VIABILITA' PODERALE MOLGORA nella sua terminazione meridionale).

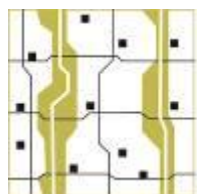
Ad una verifica più approfondita, **risultano impattati e interrotti diversi tracciati di particolare rilievo per la rete sentieristica del Parco**, strade campestri, prevalentemente di natura comunale, su cui sono stati fatti diversi investimenti di ripristino o manutenzione, anche in funzione della loro natura storica evidenziata nei documenti di VPIA.

La strada campestre orientata est-ovest che dalla frazione Passirano di Carnate porta degradando lungo la successione dei terrazzi fluvio-glaciali verso la Valle del Molgora e conducendo poi al Bosco della Bruciata, **localmente nota come "Risciada" o "Rizzada"**. A livello locale si tratta di un unicum, in quanto è praticamente l'unico caso nel Parco in cui per un ampio tratto è tutt'ora visibile la sua particolarità costruttiva. Si tratta infatti di una strada acciottolata realizzata con ciottoli di fiume del Torrente La Molgora, dubitativamente realizzata di epoca romana (VPIA SCHEDA N.3). **Non è chiaro in che misura tale strada venga impattata dal tracciato autostradale e dagli interventi a verde di mitigazione/compensazione.**

La Strade comunali di Levante e di Ponente a Villanova, che corrono parallele tra la frazione Ruginello di Vimercate e Villanova di Bernareggio, sono la direttrice principale della mobilità lenta tra le due frazioni e vengono interrotte dal tracciato in oggetto proposto in questo punto in rilievo. Entrambi le strade comunali hanno visto ripetuti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria da parte del Parco del Molgora prima e del P.A.N.E. in un secondo tempo. La ricucitura della sentieristica nord-sud in questa zona, con la realizzazione di una strada campestre che diparte dalla Strada Comunale di Levante scendendo e attraversando la paleovalle denominata "Vallone Cava", conduce in una zona boscata con una traccia che l'attraversa su proprietà private e di dubbia permanenza futura: **l'intervento proposto a "ricucitura", non garantisce pertanto una sua funzionalità dal punto di vista fruitivo e della mobilità lenta.**

La Strada Comunale della Cascina Cà, che collega la frazione Ruginello di Vimercate alla frazione Cascina Cà di Sulbiate, risulta essere viabilità antica di epoca romana (VPIA SCHEDA N.47), oggetto di consistenti interventi di manutenzione straordinaria da parte del P.A.N.E. funzionali al collegamento a rete di piste ciclabili delle frazioni considerate, **viene interrotta sia dallo svincolo sulla SP3 ad est del cimitero di Ruginello sia, più ad est, dal tracciato progettuale proposto in rilievo nel tratto considerato.**

La Strada Comunale alla Cascina Rossino, che collega Vimercate con la frazione Cascina Rossino di Ornago, risulta essere viabilità antica di epoca romana (VPIA SCHEDA N.48); altrove viene identificata come parte della "Via Veteri de Tritio", la strada romana che dal Ponte di San Rocco portava a Trezzo sull'Adda, passando per Cascina Rossino e Camuzzago di Bellusco. Grazie ad un consistente finanziamento concesso da Regione Lombardia, è in atto da parte del P.A.N.E. il recupero del suo sedime originario. **Il tracciato proposto della variante in oggetto interseca, interrompendola, la Strada Comunale alla Cascina Rossino** in un tratto in trincea con adiacente bacino di infiltrazione; ad est di tale tratto, in sovrapposizione alla Strada Comunale predetta sono previsti opere a verde **e ulteriormente il suo percorso è interrotto dalla strada di raccordo**



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

alla variante autostradale dalla la SP2. Tutta la fascia che collega Vimercate a C.na Rossino tramite questa strada è classificata, nella Cartografia del Rischio Archeologico della VPIA, a Rischio Archeologico Alto.

Altre strade poderali di interesse storico che vengono interrotte dal passaggio della variante di progetto in oggetto sono:

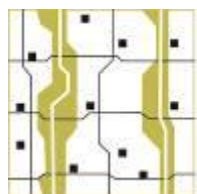
- Vimercate, Bellusco: Strada Comunale per Bellusco (VPIA SCHEDA N.50);
- Vimercate: Strada Comunale detta delle Baraggie (VPIA SCHEDA N.53).

5) Impatti sugli investimenti pluriennali realizzati dal Parco

La realizzazione di una rete fruitiva e sentieristica rappresenta un investimento di lungo termine nel quale i Plis originari e, successivamente alla loro fusione, il Plis P.A.N.E., sono impegnati a perseguire da oltre un trentennio. Già a partire dagli anni novanta sono stati ripristinati sentieri o creati *ex novo* tratti di collegamento per completare percorsi fruitivi, opera che è proseguita negli anni 2000 con interventi di sempre maggiore rilievo, proseguendo e rafforzandosi con il Parco Agricolo Nord Est. Un recente intervento ha visto il recupero di una strada vicinale tra Ruginello di Vimercate e Cascina Ca' di Sulbiate, mentre sta per essere realizzato il recupero di una strada comunale tra Vimercate e Cascina Rossino di Ornago, quest'ultima grazie a finanziamenti regionali: entrambe le strade campestri sono interessate dal passaggio dell'attuale percorso della variante in oggetto.

Oltre ad una rete sentieristica primaria individuata dal Parco, da almeno una decina d'anni, la locale sezione del Club Alpino Italiano ha adottato un sentiero per creare una percorrenza ad anello che colleghi il quartiere di San Maurizio di Vimercate, la frazione Ruginello di Vimercate, la frazione Villanova di Bernareggio e la frazione Passirano di Carnate. Sono parte di questo anello la strada campestre denominata "Risciada" e le strade comunali Levante e Ponente a Villanova, i cui impatti sono descritti al punto 4.

Complessivamente, **solo nelle aree direttamente impattate dal tracciato della variante autostradale in oggetto e nel solo periodo 2012-2022, il P.A.N.E. ha investito non meno di 510.000 euro, in interventi legati a fruizione e conservazione della biodiversità, la cui funzionalità risulterà compromessa per gli impatti della variante in oggetto:**



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

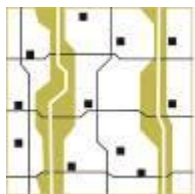
INVESTIMENTI NEL PERIODO 2012/2022	
Manutenzione rete sentieristica	79.959,00 €
LR 9/00 tracciato Vimercate C.na Rossino di Ornago	156.000,00 €
Fondi comuni Collegamento Vimercate loc. Ruginello - La Cà di Sulbiate	145.000,00 €
Bando Biodiversità "anfibi"	15.000,00 €
Bando biodiversità "Chiroteri"	15.000,00 €
Altri interventi	100.000,00 €
	510.959,00 €

Tra gli interventi economicamente sostenuti dal Parco in questi decenni nelle zone interessate dal passaggio della variante in oggetto, **ve ne sono moltissimi anche di tipo immateriale**. Ad esempio la valorizzazione conoscitiva e fruitiva della memoria storica (civiltà contadina e aspetti geomorfologici legati ai periodi glaciali), delle sue specificità morfologiche e naturalistiche. Un particolare ruolo di rilievo, che rischia di venire compromesso nelle sue basi fondanti dal passaggio delle infrastrutture di progetto, è stata l'azione di educazione ambientale dei PLIS che hanno coinvolto da almeno vent'anni, in maniera continuativa, migliaia di studenti di tutte le fasce d'età, dalle Scuole dell'Infanzia alle Scuole Secondarie. Ogni anno 5000 studenti in media sono stati coinvolti in uscite sul territorio per essere resi partecipi di questo processo di memoria collettiva e di identità comunitaria. **Almeno un migliaio di questi nelle zone specificatamente interessate dal passaggio della variante in oggetto. Di questa sensibilità diffusa sono prova le diverse spontanee iniziative di approfondimento da parte di molte scolaresche sul senso di disagio e di perdita di un patrimonio proprio che andrebbe a portare la cosiddetta "tratta D breve" (corrispondente alla tratta in oggetto), assurda alla cronaca locale durante l'anno scolastico trascorso.**

Ad incrementare questo senso di appartenenza collettiva ha contribuito sicuramente la pluridecennale azione degli storici PLIS locali di ripristino, valorizzazione e manutenzione della rete sentieristica e podereale fondata in larga parte sulla centuriazione romana (come emerge anche relazione di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico - VPIA). L'alto livello di fruizione ha avuto uno stimolo ulteriore durante il periodo del Covid 19 quando migliaia di nuovi frequentatori ha scoperto i percorsi del Parco e si sono aggiunti alle migliaia di frequentatori abitualmente presenti nel corso della bella stagione.

6) Impatti sul comparto agricolo e sulle produzioni agricole di pregio all'interno del Parco

L'infrastruttura di progetto si sviluppa interamente a carico di aree agricole e, in minor misura, forestali. Le superfici agricole interessate sono individuate dalla pianificazione provinciale come **aree agricole strategiche** e, la maggior parte, descritte come di **"elevato valore agricolo"** (come riportato anche nello Studio di Impatto Ambientale, sia in base a valutazione condotta con metodo Metland che sulla base degli utilizzi effettivi del suolo). A carico di tali aree agricole ricadono anche le superfici destinate a compensazioni e



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

mitigazioni. Le aree agricole nell'ambito del P.A.N.E. manifestano inoltre una buona o moderata attitudine allo spandimento dei liquami. Lo Studio di Impatto Ambientale, pur citando il *Programma d'azione Regionale per la tutela e il risanamento delle acque dall'inquinamento causato da nitrati*, **non approfondisce l'analisi del fabbisogno attuale di suolo agricolo destinato allo spandimento degli effluenti in base alla dotazione zootecnica esistente nè quanto lo sviluppo dell'infrastruttura influisca nel ridurre tale disponibilità di suoli.** La zootecnia viene descritta come inesistente; tale descrizione risulta tuttavia in contrasto con quanto riportato dalla sovrapposizione della Tavola 7 a – Rilevanze del sistema rurale e variante alla tratta D, nella quale si evidenzia la presenza di diversi allevamenti. Inoltre lo stesso studio evidenzia la presenza di numerosi maneggi: la presenza di equini comporta pure produzione di effluenti e conseguente necessità di terreni adatti a spandimento. In considerazione di ciò, oltre che del fatto che lo spandimento è considerato plausibile fino a circa 70 km di distanza dalla stalla (distanza entro la quale non risulta necessario tracciare le operazioni di spandimento), parrebbe opportuno considerare tra gli impatti analizzati anche la riduzione di suolo disponibile per lo spandimento degli effluenti, analizzandone gli effetti rispetto alla possibilità di rimanere entro le soglie derivanti dalla Direttiva Nitrati.

Occorre sottolineare chiaramente che l'agricoltura caratterizza fortemente questo territorio tanto da aver portato i Comuni a istituire, con P.A.N.E. un "parco agricolo".

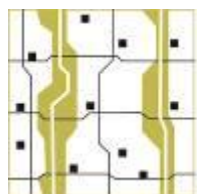
La sopravvivenza e vitalità del comparto agricolo locale, per quanto possa apparire svantaggiato e marginale, è di fondamentale importanza, sia per gli aspetti socio-economici che territoriali. L'agricoltura praticata in contesti periurbani, quale l'hinterland milanese-brianteo è certamente svantaggiata, in quanto deve sopravvivere in condizioni di spazio limitate, frammentate e fronteggiando le forti interferenze dei comparti urbani e industriali. Lo stesso Studio di Impatto Ambientale evidenzia come il comparto agricolo locale abbia caratteristiche di fragilità economica (una moltitudine di aziende medio-piccole, la maggiore frequenza delle quali risulta condurre superfici di ampiezza 1-5 ettari, spesso frammentati). **Ciò che lo studio non evidenzia è l'importanza cruciale che la sopravvivenza di tale agricoltura riveste, sia per la manutenzione del territorio** (infatti non esiste altra forma sostenibile di manutenzione estensiva del territorio) **sia per la stabilità socio-economica delle comunità locali** (tante piccole aziende rispecchiano un radicamento forte e capillare dell'attività agricola nel substrato socio-economico locale). **Di conseguenza non vengono menzionati né analizzati gli effetti indiretti dell'ulteriore indebolimento del comparto agricolo sul territorio e sul contesto socio-economico.**

Inoltre, si presume che, **in base alla fragilità evidenziata del comparto agricolo locale, l'impatto dell'infrastruttura dovrebbe risultare ulteriormente amplificato.** Non è chiaro se e come lo Studio consideri l'effetto amplificatore della fragilità del comparto sull'impatto dell'infrastruttura, **sia nella fase di cantiere (che pare di per sé un elemento di impatto enorme) che in quella definitiva di esercizio.** Dalla tavola di cui all'Allegato 7 "*Carta delle aziende agricole interferite*" emerge un'interferenza prevista su 36 aziende agricole. Sulla base di un indicatore che tiene conto di estensione/frammentazione dei terreni condotti e colture praticate, l'impatto dell'infrastruttura viene giudicato tale da compromettere la sopravvivenza dell'azienda stessa nel caso di 4 aziende, tale da causare interferenze rilevanti nel caso di 10 aziende e tale da non considerare interferenze nel caso di 23 aziende. Nella fase descrittiva si rilevano peraltro, anche a

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Inoltre, l'estensione di suolo agricolo oggetto di ripristino viene evidentemente sovrastimata, come si evince dalla "Carta delle trasformazioni dei suoli" (riportata in Fig. 2.) nella quale viene indicato come suolo agricolo ripristinato anche il sedime della A4 e dello svincolo A4-TEEM.





Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

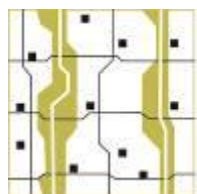
Lo Studio di Impatto Ambientale conclude inquadrando il comparto agricolo locale come *“forma di agricoltura di tipo estensivo, a basso apporto idrico (da precipitazione), priva di forme di particolare specializzazione”*. In realtà a tale analisi sfuggono importanti esperienze di diversificazione e specializzazione agricola che il territorio ha saputo elaborare e che il Plis P.A.N.E., proseguendo le politiche dei Plis precedenti, cerca di promuovere attraverso numerose azioni e investimenti.

Pare utile sottolineare che fin dal 2014 i PLIS Molgora, Rio Vallone e Cavallera e successivamente il P.A.N.E. hanno realizzato azioni di sensibilizzazione e raccordo con le aziende agricole del territorio, per promuovere filiere a km zero di qualità e rispettose dell'ambiente (produzioni integrate o biologiche), con la duplice finalità di valorizzare i prodotti locali e di supportare forme di agricoltura in chiave di servizio ecosistemico. In tale ottica è stato istituito il logo promozionale del **progetto “treparchinfiliera”** (www.treparchinfiliera.it), creando occasioni di coinvolgimento di scolaresche con mirati progetti didattici e di iniziative di conoscenza di prodotti e aziende agricole rivolte alla cittadinanza. Anche di questo, lo studio non riporta menzione.

Alcune delle aziende agricole direttamente impattate dal passaggio delle infrastrutture di progetto conducono filiere di vendita a km zero di qualità particolarmente conosciute e apprezzate dalle comunità locali (es. farina, pane, ortaggi, lumache), promotrici di sagre e attività di conoscenza del territorio agricolo che coinvolgono ogni anno migliaia di cittadini, anche grazie al supporto del parco con il citato progetto “Treparchinfiliera”.

Non viene inoltre menzionata né considerata la presenza della pastorizia ovina vagante che percorre queste aree nel periodo invernale- primaverile, **né viene analizzata l'interferenza rispetto alla disponibilità di aree pascolabili e alle possibilità di spostamento sul territorio dei greggi vaganti**. Diversi progetti del Plis P.A.N.E. (tra cui il progetto “Natura vagante” finanziato da Fondazione Cariplo) hanno invece considerato questa presenza come una peculiare potenzialità del territorio, strategica sia per lo sviluppo di un'agricoltura in chiave di servizio ecosistemico sia per fornire una modalità economicamente sostenibile di gestione del territorio. L'inibizione definitiva del transito e della permanenza di greggi vaganti (già messi a dura prova dall'avanzata del tessuto urbano) avrebbe ripercussioni negative irreparabili sull'intero comparto territoriale, facendo venire meno un importante fattore di resilienza locale.

Infine si rileva che **manca nell'Studio di Impatto Ambientale la valutazione degli effetti del consumo di suolo che l'infrastruttura comporta in termini di riduzione delle capacità di stoccaggio di carbonio da parte del suolo (effetti su gas climalteranti)**. A tale proposito si evidenzia che è ormai ampiamente riconosciuto il ruolo del suolo come uno dei maggiori sistemi di stoccaggio di carbonio a livello locale e planetario. Interventi che implicano il consumo di suolo o il suo degrado e impoverimento vanno nella direzione opposta a quella indicata dalle politiche europee e mondiali di contrasto alle emissioni di gas climalteranti.



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

7) Impatti sul paesaggio

Il territorio del Parco Agricolo Nord Est è caratterizzato da una forte omogeneità sia in termini geologici, siamo alle propaggini delle colline moreniche, sia dal punto di vista agronomico e pedologico, siamo in presenza di terreni asciutti e sassosi, in parte argillosi, meno fertili rispetto alla bassa pianura irrigua. La piana agricola del Vimercatese è un territorio “di mezzo”, fra la valle del Lambro e quella dell’Adda, fra le prime colline e la porzione sud della pianura asciutta resa irrigabile dalla costruzione del canale Villoresi alla fine dell’800. Costituisce, quindi, una unità di paesaggio distinta, difficilmente paragonabile con contesti limitrofi.

Dalla cartografia del reticolo idrico e delle curve di livello si evince con chiarezza il principio morfologico su cui questo territorio si è organizzato, e sul quale l’azione dell’uomo ha adattato il processo di antropizzazione.

Un sistema di corsi d’acqua in direzione nord sud, sinuosi ed inizialmente leggermente incassati, i cui corsi tendono ad allargarsi a raggera verso sud, formando una alternanza di piane agricole argillose, solchi vallivi con forte presenza di ciottoli e “baraglie”, termine locale che indica un terreno con presenza di ciottoli, esito del deposito di detriti degli antichi corsi d’acqua, e rimasto ancora come toponimo di diverse cascate, e aree di brughiera più basse e anticamente coperte da boschi e prati, inadatti all’agricoltura.

Gli elementi di lunga durata che definiscono questo territorio sono gli elementi d’acqua e vallivi, torrenti ed antichi alvei (Molgora, Vallone, Cava, Vareggio) che corrono in direzione nord sud e costituiscono le principali riserve di ambiti boscati. Il paesaggio è leggermente ondulato e solcato da vallette costituite da alvei di torrenti e da valli scavate da antichi torrenti oggi asciutti, lungo le quali si concentrano i principali filamenti boscati. Gli alvei e i paleoalvei rappresentano dei corridoi ecologici straordinari, solo parzialmente intaccati dalle urbanizzazioni.

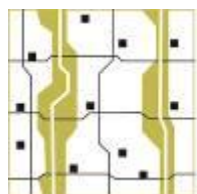
Percorrere i paleoalvei, incassati nella piana agricola per anche solo pochi metri, permette ancora di godere di un senso di separatezza ed estraniamento dal contesto, dalla visione dell’urbanizzato, dal rumore delle città.

Sono ancora presenti alcuni boschi di pianura, molto più limitati rispetto a quanto si evince dalla cartografia storica del Brenna (1845-1860), in cui sono presenti diverse grandi aree boscate, in particolare attorno a cascina Magana a Burago di Molgora, e ad est il sistema del rio Vallone e dei boschi di Grezzago (oggi completamente scomparsi).

Le aree storicamente sfruttate per l’agricoltura e le aree boscate, pur dopo la scomparsa del bosco hanno mantenuto connotati paesaggistici diversi.

Le aree agricole storiche sono più marcatamente connotate dall’organizzazione del territorio realizzata al fine di sfruttare le particelle agricole, le aree un tempo boscate e di brughiera (Brughè, cascina Brugarola), presentano una organizzazione più debole, con geometrie più frattali, e la quasi totale assenza di edifici agricoli storici.

Il sistema di organizzazione agraria, in un territorio prevalentemente pianeggiante, ha mantenuto una impronta ancora molto visibile. Le vicinali agricole corrono in direzione est ovest ad una distanza media di circa 200 metri e organizzano il territorio agricolo in lotti regolari nord sud, stretti e lunghi, circa 30 metri per 200, unità minime di sopravvivenza per la famiglia di mezzadri, che vivevano nella cascina ai margini dei borghi o più tardi nelle cascate plurifamiliari sparse sul territorio. Ogni lotto ospitava in prossimità della vicinale agricola, una piccola costruzione agricola, “cascinotto”, con le funzioni di magazzino agricolo, essiccatoio, base di appoggio per il lavoro agricolo, spesso associata ad un piccolo frutteto o vigneto. Il lotto agricolo familiare ospitava un sistema misto di grano, mais, piantate di gelsi e vigneto, che permetteva alla



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

famiglia una economia di sussistenza ma diversificata, innesco per una economia protoindustriale (allevamento del baco da seta e industria tessile).

Il sistema delle cascine e dei casciniotti lungo le vicinali agricole, più intenso attorno ai centri urbani, ancora molto evidente dalle cartografie catastali, definiva un ritmo ripetitivo, un ordine del territorio, derivato forse ed in parte da un processo di geratio romana.

I centri urbani si sviluppano sulle parti più alte, "ronchi", delle leggere ondulazioni e sono storicamente connessi in direzione nord sud ed est ovest con uno schema a rete. La toponomastica anche qui ritorna in molte cascine e località che mantengono il nome di "ronco", Ronco Briantino, Roncello, che indica la posizione leggermente più elevata sul territorio pianeggiante.

Oggi la lettura di questo sistema territoriale è resa meno leggibile dalle espansioni urbane e da fenomeni marcati di conurbazione nella parte più occidentale (Villasanta-Arcore-Usmate e Velate-Carnate, Concorezzo-Monza-Agrate, Bernareggio-Aicurzio-Sulbiate).

Fra i sistemi urbani (più alti) e le vallette, si sono ancora conservate alcune porzioni di piane agricole, attorno alla cascina Cavallera, fra Vimercate e Bellusco, fra Ronco Briantino Carnate e Bernareggio, a sud di Verderio, fra Burago di Molgora e Ornago, a sud di Roncello, fra Trezzo d'Adda, Busnago e Cornate e altre minori.

Sparsi sul territorio si possono ritrovare altri elementi puntuali e ripetuti come i roccoli, postazioni di caccia costituiti da piantate disposte circolarmente con rami intrecciati fra loro o connessi da elementi artificiali per indurre gli uccelli a posarsi e da un elemento centrale di appostamento, oppure le foppe, antiche cave di argilla, diffusa nelle piane agricole, e il sistema di fornaci, che costituivano un elemento fondamentale dell'economia locale. Le foppe una volta abbandonata l'escavazione si riempivano d'acqua, piovana o di falda, e sono oggi un fondamentale elemento di biodiversità e di interesse paesaggistico. Negli ultimi decenni si è assistito, però, ad una trasformazione diffusa del paesaggio agricolo. Urbanizzazione, impoverimento degli elementi vegetali, industrializzazione dell'agricoltura e inserimento di elementi e tipi di spazi anomali nel contesto agricolo.

Il fenomeno più rilevante è l'insediamento di attività sempre meno agricole, ma ammesse in ambito agricolo, come maneggi, florovivaisti ben 300 ettari, parchi solari. Sono stati impiantati 12 parchi solari, solo nell'area di studio, per un totale di oltre 24 ettari. Sono stati realizzati ed ampliati diversi maneggi, 22 strutture in tutto, per oltre 67 ettari, spesso in larga misura edificati. L'introduzione di impianti tecnologici, prevalentemente connessi alla gestione idraulica, particolarmente complessa in un territorio argilloso ed impermeabile, come vasche volano e di laminazione (57 impianti), hanno contribuito a creare isole di abbandono e separatezza più che ambiti di biodiversità.

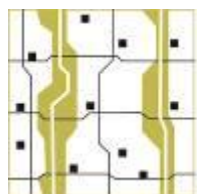
Si assiste ad un processo di semplificazione del paesaggio mediante l'abbattimento di filari e siepi, per facilitare la lavorazione dei terreni e inoltre alla dismissione di molte strade vicinali, non più utili alla produzione agricola, la scomparsa pressoché totale delle piantate di gelsi, dovuta all'estinzione dell'economia della seta da tutto il nord della regione a partire dal secondo dopoguerra.

Si è prodotto un diffuso abbandono delle cascine, solo in parte recentemente recuperate a residenza.

I casciniotti negli ultimi decenni sono stati largamente abbandonati, demoliti e solo in parte sono ancora utilizzati. Sono rimasti in piedi solo 863, 266 sono ridotti a ruderi, 838 sono oramai scomparsi solo in provincia di Monza e Brianza.

Infine, si è per contro assistito ad un ampliamento dei boschi attorno agli ambiti vallivi sia spontaneo, sia tramite nuove piantumazioni.

Le organizzazione dello spazio agricolo attorno alle rare ville storiche del territorio sono anch'esse largamente perse. Prospettive, viali, tenute (Villa Triulzio ad Omate, Villa Milyus a Burago Molgora, Villa Gallarati Scotti ad Oreno), all'esterno dei perimetri dei parchi storici, sono state abbandonate, trasformate, in parte edificate, nel caso della Villa Triulzio addirittura lottizzate e trasformate in impianti florovivaistici.



Comuni di:

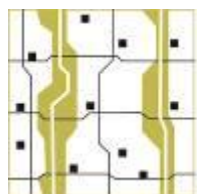
Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Un ultimo elemento che sta più recentemente minando la percezione e l'integrità dello spazio aperto, le antiche relazioni fra spazi aperti e l'urbanizzato, che si è storicamente espanso lungo le direttrici delle vicinali agricole, è la diffusione dei sistemi di circonvallazione dei paesi (una ventina di nuove infrastrutture negli ultimi venti anni), che hanno frammentato lo spazio agricolo e circoscritto porzioni di territorio a rischio di futura edificazione.



Fig. 3 – Immagine interpretativa delle forme del paesaggio tratta dallo studio del Politecnico di Milano “P.A.N.E. Corridoi ecologici per la costruzione del Parco Agricolo Nord Est. Dal Lambro all’Adda, dai colli al Villoresi”, progetto redatto per la fusione dei precedenti Plis del Molgora e Rio Vallone nel Consorzio Parco Agricolo Nord Est (P.A.N.E.).

La presenza di un’infrastruttura quale quella di progetto rappresenterà anche dal punto di vista paesaggistico una **drastica cesura con effetto denaturante di un paesaggio che, attaverso anche l’istituzione del Parco, si era finora riusciti a conservare**. In tal senso, anche le opere di mitigazione e



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

compensazione a cui il progetto accenna, non paiono adatte a mitigare gli effetti paesaggistici, arrivando anzi in alcuni casi a costituire esse stesse un potenziale impatto (nell' specifico, vd. punti precedenti e punto successivo).

8) Osservazioni sulla Greenway

Occorre innanzitutto rilevare che il tracciato della Greenway si sovrappone parzialmente a quello della rete escursionistica ideata e approvata da P.A.N.E. come proprio disegno pianificatorio e di attuazione (vd. fig. 4).

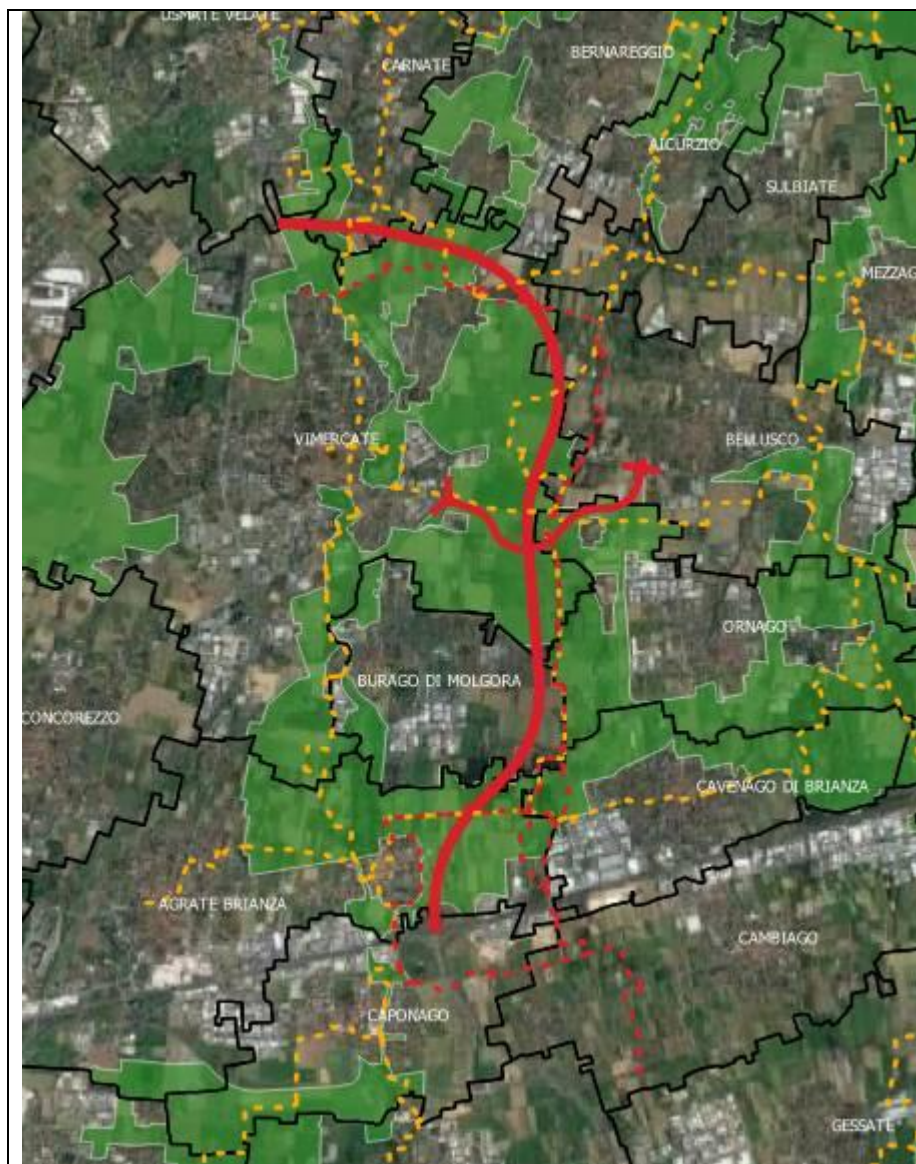
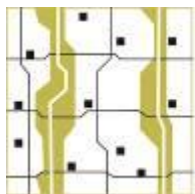


Fig. 4 – In rosso continuo il tracciato di progetto della Tratta D Breve: rosso tratteggiato il tracciato della greenway; giallo tratteggiato la rete escursionistica ideata e prevista da P.A.N.E.

Per quanto riguarda il progetto della Greenway si osserva quanto segue.



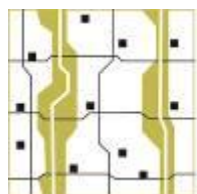
Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

- **La Greenway dovrebbe valorizzare la rete escursionistica del Parco P.A.N.E. senza discostarsi dai tracciati principali e senza moltiplicare ulteriori itinerari. In quest'ottica non è chiaro come si rapporta il nuovo tracciato della Greenway alla rete escursionistica esistente e rispetto al tracciato d'insieme, non è chiaro quali sono i tratti prioritari oggetto delle future opere di compensazione ambientale.**
- Non è chiaro lo stato di manutenzione della Greenway e quali saranno effettivamente i tratti oggetto di intervento. Non è chiaro il peso economico dei tratti della Greenway di progetto (da riqualificare o da realizzare ex novo) rispetto al costo complessivo delle compensazioni ambientali con valenza prescrittiva.
- Lungo il percorso della Greenway (tratto WBS GW03 – GREENWAY Studio tipologico e nodi di dettaglio – Tavola 1), si trova un esemplare secolare di gelso bianco, non citato nella documentazione di progetto (*OPERE DI INSERIMENTO E COMPENSAZIONE AMBIENTALE; Relazione Specialistica, Ambiti Omogeni di Paesaggio 1 e 2; Sezione 4.8 PAESAGGIO Relazione*). Posto su terrazzo fluvio-glaciale del Diluviale antico e pertanto in posizione sopraelevata rispetto al circondario, l'esemplare citato di gelso bianco riveste un particolare significato paesaggistico oltre che storico; data la sua posizione è infatti visibile sia dalla Valle della Molgora posta ad est che dalla piana di Ruginello posta ad ovest. Su tale esemplare localmente noto come "Gelso di Ruginello", posto su terreno di proprietà privata, il Parco, ha realizzato interventi di recupero manutentivo e iniziative pubbliche di valorizzazione della memoria, legata alla civiltà contadina e alla gelsibachicoltura ampiamente diffusa nel territorio, rivolte a scolaresche e alla cittadinanza. Nel punto in cui si trova tale emergenza storico-paesaggistica e nei dintorni lungo il tracciato della Greenway sono previsti interventi a verde che, non contemplandone la presenza, rischiano di avere impatto negativo sulla sua permanenza o anche solo di snaturare la sua peculiarità paesaggistica. Parimenti gli impatti negativi possono essere sostanziali dalle mancate precauzioni nelle fasi di cantiere di realizzazione del tracciato ciclopeditone della Greenway.
- Considerato che il tracciato della pista ciclabile prevista nella Greenway risulta intersecare la strada di raccordo tra SP2 in Bellusco e tracciato autostradale della variante in oggetto, non risulta chiaro dalla documentazione fornita come avverrebbe il superamento in sicurezza di tale punto (tratto WBS GW22 – GREENWAY Studio tipologico e nodi di dettaglio – Tavola 2) da parte degli utenti della Greenway.
- Le fasce a mitigazione lungo le infrastrutture previste sono ridotte in taluni tratti, anche in rilevato, alla costituzione di 1-3 elementi lineari paralleli (filari, fasce arboreo-arbustive, siepi) della larghezza complessiva inferiore, offrendo un effetto di mitigazione praticamente scarso o nullo su componente paesaggistica e sulle emissioni di rumore (*OPERE DI INSERIMENTO E COMPENSAZIONE AMBIENTALE – Tavole di progetto*).

Relativamente ai documenti concernenti le *OPERE DI INSERIMENTO E COMPENSAZIONE AMBIENTALE: Relazione Specialistica, Allegato 1 Linee guida per la realizzazione e manutenzione delle opere a verde, Allegato 2 Tipologie di impianto delle consociazioni vegetali*, si rileva quanto segue.

- Le manutenzioni previste sono di durata troppo esigua (3 anni) per garantire la sopravvivenza e affermazione degli interventi proposti.



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

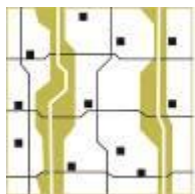
- Non appare chiaro il nesso tra le analisi della vegetazione reale e formulazione di tipologie forestali di riferimento per mitigazioni a verde: la maggior parte delle tipologie proposte appaiono totalmente avulse dal contesto territoriale. Lo sono soprattutto Aceri Frassineti e Orno Ostietti; anche le Alnete non sono consone alla conformazione morfologica di ambiti fluviali e di substrato della Valle della Molgora e non si prefigurano interventi di formazione di habitat palustri su substrato argilloso dove tale tipologia potrebbe trovare utilizzo. Parimenti la conformazione delle sponde della Molgora non è tale da contemplare la presenza di "Saliceti arbustivi di ripa". Poco sensata è anche la realizzazione di castagneti, se non in forma esemplare e su substrati ben specifici. Per contro non si menziona minimamente il Quercio Ulmeto come tipologia funzionale alla Valle della Molgora, e a varianti del Quercio-Carpinetto per le diverse tipologie di substrato presenti nelle aree interessate.
- Anche i miscugli proposti, riportano diverse specie di fatto avulse al contesto territoriale e alle tipologie prative naturali presenti nel P.A.N.E. (es. *Festuca ovina*, *Sulla coronaria*, *Festuca rubra commutata*, *Trifolium incarnatum*, *Centaurea jacea*, *Plantago media*, *Potentilla tabernaemontani*).
- Vengono utilizzate varietà coltivate e specie ornamentali esotiche (specialmente nelle "fasce arbustive ornamentali") anche in contesti naturalistici del Parco.
- Non viene detto praticamente nulla sulle certificazioni e sulle aree biogeografiche di origine del materiale vegetale da utilizzare, sia erbaceo che legnoso, che potrebbe pertanto costituire una forma di inquinamento genetico per le popolazioni delle specie autoctone già presenti spontaneamente.
- Per il materiale erbaceo non è contemplato l'utilizzo di fiorume autoctono.

A seguito di quanto sopra osservato e argomentato

SI CONCLUDE E SI RICHIEDE QUANTO SEGUE

Le infrastrutture previste nel progetto di variante "Tratta D" di cui in oggetto impattano gravemente sul territorio del Plis P.A.N.E. e questa proposta progettuale risulta nettamente più impattante rispetto alla versione precedente (attualmente approvata) a causa soprattutto di: 1) sviluppo in direzione nord-sud quasi interamente a carico del territorio del Parco Agricolo Nord Est; 2) aggiunta delle due strade di raccordo con la SP2 e la tangenziale di Vimercate, previste tra i territori di Vimercate, Ornago e Bellusco; 3) previsione di tre corsie per senso di marcia anziché delle due originariamente previste; 4) minore presenza, rispetto alla versione originaria, di tratti in galleria o trincea.

La realizzazione di tale progetto infrastrutturale avviene per oltre i 2/3 a carico del territorio del Plis P.A.N.E. con impatti diretti e indiretti che riguardano il consumo di suolo, la frammentazione territoriale, gli habitat, la biodiversità, la connessione ecologica, il paesaggio, il comparto agricolo, la rete sentieristica e fruitiva. Risulta inoltre interferire con diversi interventi (materiali e immateriali) realizzati dal Plis P.A.N.E. nel corso degli anni passati, con fondi di finanziamento pubblici e privati, compromettendone di fatto gli obiettivi e vanificandone gli investimenti economici.



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiglio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

L'effetto cumulativo di tutti i citati impatti risulta compromettente rispetto agli obiettivi istitutivi e operativi del P.A.N.E., Parco che costituisce un elemento strategico all'interno di un territorio già estremamente fragile e impattato dalle pressioni urbanizzative dell'hinterland milanese-brianzolo. Risulta inoltre **in contrasto con le previsioni pianificatorie e programmatiche provinciali, oltre che comunali** (ricade infatti interamente in aree agricole strategiche e ambito di rete verde provinciale)

A questo si aggiunge che il progetto **non risulta contenere un'analisi realistica degli impatti, né singola né cumulativa, e tantomeno propone quindi soluzioni di mitigazione e compensazione mirate e adeguate rispetto agli impatti generati.**

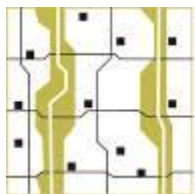
Come già riportato in premessa, **manca inoltre un'analisi costi-benefici che chiarisca l'impatto economico dell'infrastruttura, in relazione all'efficacia di mitigazioni-compensazioni e al peso dei costi "nascosti", quali quelli ambientali e sociali (consumo di suolo e pregiudizio delle funzioni agricole, ambientali, ecologiche e socio-economiche di Plis P.A.N.E.), che non vengono conteggiati.**

Riguardo alle opere di ripristino-mitigazione-compensazione si osserva inoltre che:

- Le 3 tipologie risultano spesso confuse e sovrapposte, sia spazialmente che nelle finalità e questa sovrapposizione e confusione comporta **scarsa chiarezza negli obiettivi degli interventi e nella quantificazione e allocazione delle risorse economiche destinate**;
Inoltre si rileva una sovrastima riguardante il ripristino di terreno agricolo, che viene previsto anche in aree sovrapposte a sedime stradale A4 e dello svincolo A4-TEEM (vd. Fig. 2);
- Delle opere **compensative previste la maggior parte risultano "di indirizzo"** e non prescrittive: di fatto risultano quindi di **dubbia fattibilità**. Le opere compensative "prescrittive" risultano localizzate in soli cinque punti;
- Il tracciato di **Greenway** pare poco calato sulla realtà del territorio, **si sovrappone parzialmente alla rete escursionistica pianificata dal Parco** rispetto alla quale si pone come una sorta di doppiopista di dubbia fattibilità e funzionalità strutturale, e quindi di ancor più dubbia efficacia compensativa;

Sulla base dell'analisi sopra riportata del progetto in oggetto e dei relativi impatti, il parere del Plis P.A.N.E. alla realizzazione dell'opera non può che essere **SFAVOREVOLE**.

Pertanto, in via principale, si chiede di desistere dalla realizzazione dell'opera, riprendendo in esame l'ipotesi di "Alternativa Zero" alla realizzazione della tratta D di Pedemontana (assenza di intervento) supportata dalla realizzazione del completamento dell'interconnessione tra la A51 Tangenziale est di Milano e l'Autostrada A4, per il quale è disponibile il progetto definitivo, depositato da CAL in Regione Lombardia il 5-01-2011. A tale proposito si evidenzia che questa alternativa viene scartata nello Studio di



Comuni di:

Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Impatto Ambientale senza il supporto di una analisi costi-benefici che ne chiarirebbe l'enorme vantaggio in termini ambientali ed economici. Inoltre, come evidenziato nel parere tecnico elaborato da PIM (Centro Studi per la Programmazione Intecomunale dell'area Metropolitana) richiamato in premessa, tale **Alternativa Zero** viene riconfermata come valida ai fini trasportistici e tecnicamente praticabile.

In subordine, al fine di mitigare gli effetti negativi e pregiudizievoli dell'opera, si propone che le **infrastrutture di progetto vengano spostate al di fuori dei confini del Parco**, modificando completamente il tracciato planimetrico della infrastruttura.

In via ulteriormente subordinata, stante i pregiudizi a carico del territorio in esame si richiede **la realizzazione in galleria coperta (naturale o artificiale) senza trasformazione d'uso del suolo sovrastante, per almeno il 70% della lunghezza dei tratti che attraversano il territorio del Parco.** In particolare, per il tratto che attraversa il Bosco della Bruciata, si chiede che l'obiettivo progettuale sia volto a escludere totalmente gli impatti, anche nella fase di cantiere (quindi, se il tracciato non fosse spostabile, da realizzare in galleria naturale), riducendo al contempo l'estensione in larghezza della stessa infrastruttura. Sempre allo stesso livello di subordine, si richiede inoltre che:

- si **aumentino gli interventi compensativi di tipo prescrittivo**, individuando e approfondendo le proposte progettuali di P.A.N.E.;
- il **tracciato della Greenway sia ampliato e ridefinito** in modo da **ricalcare la rete escursionistica individuata e approvata da P.A.N.E.** come rete di Parco e che le opere di ricucitura e attraversamento dell'infrastruttura siano anch'esse ricalibrate su tale sviluppo della rete escursionistica interpodereale, potenziando maggiormente anche la connessione est-ovest, che risulta gravemente impattata dalla infrastruttura di progetto;
- siano adottate tecniche esecutive tali da **limitare la durata delle fasi di cantiere e garantire ripristini rapidi ed efficaci** in termini agricoli ed ecologici, prevedendo e attuando anche piani di monitoraggio e controllo della diffusione di specie invasive aliene (non solo in aree forestali ma anche agricole).
- si aumenti la previsione di **impegno economico per le manutenzioni** delle opere di ripristino, mitigazione, compensazione e della Greenway ad **almeno 7 anni** (contro i 3 previsti);
- si prevedano **meccanismi economici di sostegno costante e continuativo** (come pagamenti di servizi ecosistemici da finanziare, ad esempio, attraverso il riconoscimento di royalties collegate al pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura) da riconoscere al P.A.N.E. per la prosecuzione di operazioni manutentive del territorio e delle politiche di ricucitura, conservazione e promozione dell'agricoltura locale in chiave di servizio ecosistemico.

IL DIRETTORE
Anna Mazzoleni
dottore agronomo
FIRMATO DIGITALMENTE

Spett.le

Regione Lombardia

Piazza Città di Lombardia, 1

20124 Milano

infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

presidenza@pec.regione.lombardia.it

p.c. Ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibile

Via Nomentana, 2

00164 Roma

dip.infrarete@pec.mit.gov.it

p.c. Ministero per i beni Culturali

**Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per
le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia,
Sondrio e Varese**

Via De Amicis

20123 Milano

sabap-co-lc@pec.cultura.gov.it

**Oggetto: parere al progetto definitivo dell'opera infrastrutturale denominata
variante sulla tratta D-Breve**

In riferimento alla comunicazione giunta al Protocollo comunale n. 21414/2023 del 09.08.2023 con cui Codesto Ente ha chiesto al **Comune di Agrate Brianza (MB)** di esprimere il proprio parere in ordine al progetto definitivo dell'opera infrastrutturale denominata variante sulla tratta D-Breve, lo scrivente difensore, **avv. Claudia Parise** presso la cui pec avv.claudiaparise@pec.it il Comune domicilia, all'uopo munita di idonea delega, in nome e per conto del Comune esprime le seguenti

OSSERVAZIONI

1. ILLEGITTIMO INQUADRAMENTO NORMATIVO.

In primo luogo, si contesta l'inquadramento normativo del procedimento utilizzato per l'approvazione del Progetto relativo alla Tratta autostradale denominata D-breve in relazione alla infrastruttura strategica denominata *"Pedemontana lombarda"*:

WWW.ARKIOSLEGAL.COM

LONDON

53 Chadnos Place
London | WC2N 4HS
+44 (0) 20 78 12 65 80

MILAN

Largo Donegani 3
Milan | 20121
+39 02 86 92 045

ROME

Via Civinini 37
Rome | 00197
+39 06 541 0102

FLORENCE

Via Delle Forbici 5
Firenze | 50133
+39 0577 43195

ISTANBUL

Tünel Geçidi Business
Center B-317 Beyoğlu
Istanbul | 34430
+90 212 251 65 12

DUBAI

One Sheikh Zayed Rd
Dubai | UAE
+97 14 70 50 386

LUXEMBOURG

68 Rue des Aubépines
Luxembourg | 1145
+352 26 25 84 67

collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse” – CUP F11B0600270007.

La nuova opera viene qualificata come Variante al Progetto Definitivo originario approvato dal CIPE con Delibera n. 97 del 2009, e per la realizzazione della stessa si ritiene applicabile la disciplina normativa prevista dal D.lgs. 163/2006.

In relazione alla disciplina contenuta nel d.lgs. 163/2006, le disposizioni di riferimento sarebbero gli articoli 161 – 169, ed in specie gli artt. 169 c3 (Variante al Progetto Definitivo), 167 c5 (procedura approvativa e di VIA), 165 e 166 c5bis (procedimento e tempi), 165 c4 (Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo di Variante).

Tuttavia, le disposizioni sulla scorta delle quali si è dato avvio alla procedura sono state abrogate dall’art. 217, comma 1, lett. e) del d.lgs. 50/2016. Invero, il d.lgs. n. 50/2016 e successive modifiche (tra cui il decreto “*correttivo*” d.lgs. 56/2017) ha abrogato, oltre che la disciplina speciale riguardante la progettazione, l’approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale che era appunto contenuta nel capo IV del titolo III della parte II del decreto legislativo n. 163 del 2006, anche la cd. “legge obiettivo” (L. 443/2001, commi da 1 a 5).

L’art. 216, comma 1bis, del D.lgs. n. 50/2016 e s.m.i., contenente le disposizioni transitorie e di coordinamento, dispone che, per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall’art. 163 e seguenti del d.lgs. n. 163/2006, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del d.lgs. n. 50/2016, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente.

Nel caso di specie, rileva che la procedura di VIA ha riguardato la tratta D originaria rispetto alla nuova Tratta definita “D-Breve” che stravolge completamente l’opera originaria e la cui procedura di VIA è appena iniziata.

Quindi, il procedimento amministrativo non può essere governato dal D.lgs. n. 163/2006. Per di più che, con d.lgs. n. 36 del 31.03.2023, il d.lgs. 50/2016 è stato abrogato. Ed in relazione alla vigente disciplina normativa, vale che l’opera in esame è priva della qualificazione giuridica di infrastruttura strategica e di preminente interesse nazionale, non risulta inclusa nel documento di economia e finanza né è stata svolta una istruttoria da cui è possibile, tra gli altri, evincere:

- a) i criteri di rendimento attesi in termini di sviluppo infrastrutturale, riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, sostenibilità ambientale, garanzia della sicurezza strategica, contenimento dei costi dell’approvvigionamento energetico del Paese, adeguamento della strategia nazionale a quella della rete europea delle infrastrutture;
- b) gli esiti della valutazione delle alternative progettuali;
- c) i costi stimati ed i relativi stanziamenti;
- d) la coerenza dell’opera con le linee di indirizzo e le strategie di individuazione dei fabbisogni strutturali al 2030 per come specificati nell’Allegato al Documento di economia e finanza (DEF) 2017;

- e) l'inserimento dell'opera nell'Atto di ricognizione del MIT posto in essere in Allegato all'entrata in vigore del d.lgs. 50/2016;
- f) la conformità dell'opera alla Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti approvate dal CIPE il 1° dicembre 2016.

2. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA NORMATIVA DI CUI AL D.LGS. 163/2006.

Ferma ed impregiudicata la precedente contestazione, emerge come la procedura di specie, comunque non sia rispettosa del disposto normativo a cui l'amministrazione procedente ritiene attenersi nell'iter di approvazione dell'opera qualificata quale Variante D-BREVE, ovverosia la disciplina normativa scandita dal d.lgs. 163/2006.

L'infrastruttura in esame, difatti, non può essere qualificata quale variante al Progetto Definitivo approvato dal CIPE con Delibera n. 97 del 2009 sia in quanto muta completamente il tracciato dell'asse stradale pedemontano così come inserito nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche e sulla base del quale è stato sottoscritto in data 19.02.2007 un Accordo di Programma, sia in relazione alla diversa localizzazione dell'intervento che darebbe luogo ad un diverso sistema viabilistico rispetto agli atti presupposti ma anche poiché la realizzazione della nuova opera è priva di qualsivoglia logica e ragionevole motivazione a fronte della circostanza concreta che in più atti amministrativi (tra questi, a titolo esemplificativo si può considerare l'ultimo Verbale del Collegio di Vigilanza del 16.06.2023) emerge come le amministrazioni sovraordinate abbiano dichiarato che indipendente dalla scelta del tracciato della Tratta D della Pedemontana, la funzionalità dell'autostrada comunque permane.

Ed infatti, la infrastruttura da realizzare, connessa all'Accordo di Programma del 19.02.2017 prevedeva il collegamento autostradale Dalmine, Como Varese, Valico del Gaggiolo che rispetto alla nuova Tratta D-Breve nulla ha a che vedere atteso che la tratta D di cui al progetto originario era diretta a Dalmine/Bergamo e la nuova opera che si intende realizzare è diretta ad Agrate Brianza.

Le aree interessate dalla nuova opera prevedono in parte dei vincoli, richiedono per altra parte anche un'autorizzazione paesaggistica ed inoltre l'opera così come definita viola le previsioni di piano dei territori degli enti coinvolti.

Di conseguenza, non è possibile approvare l'opera quale Variante ex art. 169, comma 3, d.lgs. 163/2006 ma necessita rinnovare l'intero procedimento, con una nuova VIA e probabilmente una nuova valutazione di impatto strategica – VAS, acquisendo dunque ogni altro assenso ed ulteriore autorizzazione.

3. ASSENZA DELL'ATTO PRESUPPOSTO.

3.1. INCOMPATIBILITÀ DELL'IMPIANTO PROGETTUALE ORIGINARIO RISPETTO ALL'INTERESSE PUBBLICO ATTUALE.

4. VIOLAZIONE DELL'ART. 8-BIS DELLA DIRETTIVA 2011/92/UE, PARAGRAFO 6 ANCHE IN COMBINATO DISPOSTO CON L'ART. 26 D.LGS. 3 APRILE 2006, N.

152, L'ART. 165 DEL D.LGS. 12 APRILE 2006, N. 163 E CON L'ART. 3 D.LGS. 20 AGOSTO 2002, N. 190.

Il progetto di revisione della Tratta D modifica interamente la portata strategica dell'opera rispetto alle valutazioni tecniche sottostanti la scelta originaria, di conseguenza non si può procedere in variante dovendosi considerare che l'opera sia una nuova infrastruttura strategica.

La variante sostanziale con il mutamento del tracciato della tratta e la diversa localizzazione degli interventi comporta l'aggiornamento dell'Accordo di Programma con il coinvolgimento degli enti interessati. Non rileva vi sia stato alcun aggiornamento dell'Accordo di Programma né alcun atto integrativo dell'Accordo stesso, non potendosi considerare valido ed efficace rispetto alla nuova infrastruttura l'Accordo di Programma del 19.02.2017.

Pertanto, l'Accordo di Programma originario è stato siglato da Comuni diversi da quelli interessati dall'opera in esame tranne che per il Comune di Vimercate. Dunque questo stesso Accordo non può in nessun modo obbligare il Comune deducente; né lo stesso Comune può essere coinvolto in assenza di un atto amministrativo presupposto in cui venga condiviso il percorso di realizzazione in un'opera impattante con il suo territorio secondo i dettami di cui all'art. 34 del d.lgs. 267/2000.

L'assenza di un Accordo di Programma con il Comune deducente di Molgora determina peraltro la impossibilità per l'amministrazione procedente di considerare sussistente alcuna variazione degli strumenti urbanistici di propria pertinenza.

L'opera viene qualificata Variante al progetto definitivo approvato dal CIPE con Delibera n. 97 del 2009, pertanto si pone un problema di rispondenza all'interesse pubblico del progetto definitivo rispetto al progetto di variante. Inoltre, i numerosi anni trascorsi dalla predisposizione del progetto definitivo rendono necessaria una valutazione sull'effettiva rispondenza dell'opera alle mutate circostanze ed al diverso contesto socio-economico e territoriale.

L'art. 8-bis della Direttiva 2011/92/UE, che disciplina l'"autorizzazione" dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente (da intendersi la decisione dell'autorità competente, o delle autorità competenti, che conferisce al committente il diritto di realizzare il progetto") al paragrafo 6, richiede che l'accertamento dell'attualità della valutazione di impatto ambientale avvenga *"al momento di adottare una decisione in merito alla concessione dell'autorizzazione"*.

Nel caso di specie, si intende sostituire il progetto originario con un nuovo e diverso progetto i cui atti presupposti di approvazione del progetto della infrastruttura e la relativa valutazione di impatto ambientale non sono più attuali a fronte di un diverso contesto territoriale ed ambientale connesso non solo al notevole lasso di tempo intercorso ma anche alla diversa collocazione dell'opera.

Pertanto, alla violazione dell'art. 8 bis della Direttiva 2011/92/UE, per come sopra esplicitata, si aggiunge la violazione dell'art. 26 del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152.

5. VIOLAZIONE DELL'ART. 8-BIS DELLA DIRETTIVA 2011/92/UE.

Emerge dalle relazioni allegate al progetto definitivo che il tracciato della variante impatta sul Parco Agricolo Nord Est (PANE) che è un Parco Locale di Interesse Sovracomunale (riconosciuto con Decreto Deliberativo Presidenziale della Provincia di Monza n. 83 del 20/07/2017 e Decreto del Sindaco Metropolitano di Milano n. 232 del 07/09/2017 ex L.R. n. 86/1983) esteso per 593 ettari con ambienti di eccezionale pregio naturalistico e faunistico oltre che importante corridoio ecologico.

Nonostante ciò, manca il coinvolgimento del soggetto gestore del PANE in violazione dell'art. 8-bis della Direttiva 2011/92/UE.

Pertanto, se si facesse riferimento all'Accordo di programma del 19.01.2007, il mancato coinvolgimento del PANE, ovvero la sua completa esclusione, determinerebbe la violazione dell'art. 9 del predetto Accordo di Programma, con conseguente illegittimità di tutti gli atti posti in essere dall'amministrazione precedente.

6. DIFETTO DI ISTRUTTORIA TECNICA PER INCOMPLETEZZA, ERRONEITÀ ED ASSENZA DI VALUTAZIONI TECNICHE.

Dall'analisi della documentazione accessibile dal *link* trasmesso da APL al Comune, la variante in esame impatta sui corridoi di spostamento faunistico, come è possibile constatare dall'analisi delle tavole 23 sez. IV, sui parchi e sulla rete ecologica regionale. Tale impatto ambientale non è stato oggetto di alcuna specifica valutazione.

Inoltre, il nuovo tracciato della tratta D-Breve è stato disegnato per la maggior parte nella zona interessata dal fenomeno degli occhi pollini.

Sovrapponendo il progetto della tratta D-Breve con la *"mappa della suscettività"* contenuta nella Tavola 8 *"Assetto idrogeologico"* del PTCP vigente (che costituisce tutt'ora l'unico esempio di definizione cartografica del grado di pericolosità associato al fenomeno degli occhi pollini), è evidente come il tracciato interseca zone in cui il rischio varia da basso a molto alto per impattare zone ad altissimo rischio idrogeologico.

Adirittura, in prossimità dei Comuni di Bellusco, Burago di Molgora ed Agrate Brianza vi sono delle variazioni di percorso che si estendono in un'area a rischio molto alto.

Ebbene, nel progetto definitivo esaminato, tali criticità non appaiono adeguatamente considerate soprattutto se si tiene conto che a seguito degli eventi del giugno 2016 (che hanno interessato i Comuni di Bernareggio e Aicurzio), la Provincia di Monza e della Brianza ha promosso l'avvio di una nuova fase di studio del fenomeno degli occhi pollini per aggiornare il quadro attualmente contenuto nel PTCP, per raffinare le indicazioni operative per la pianificazione territoriale e per sviluppare i meccanismi di collaborazione interistituzionale necessari all'iscrizione del fenomeno degli occhi pollini tra le problematiche di dissesto idrogeologico del territorio.

Le norme del PTCP (art.8) richiedono ai Comuni di valutare e segnalare questa fragilità geologica nella definizione e nello sviluppo delle azioni di governo del territorio. Dunque, la tratta D-Breve è illegittima per mancata valutazione dei rischi ambientali sopra menzionati.

Va, altresì, rilevato che anche in ordine alla Subsidenza, ovverosia il fenomeno che consiste in un lento processo di abbassamento del suolo, generalmente causato da fattori geologici, ma che, negli ultimi decenni è stato localmente aggravato dall'azione dell'uomo, la Relazione geologica ed idrogeologica sembra non prestare la dovuta attenzione. Il Progetto cita il fenomeno, riportando studi attestanti il riscontro di fenomeni di subsidenza anche con riguardo ai territori interessati, senza tuttavia analizzarne nel dettaglio i rischi e le problematiche connesse alla struttura di nuova costruzione.

7. VIOLAZIONE DELL'ART. 8 DEL D.LGS. 34/2018.

7.1. VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DI CUI ALLA DIRETTIVA 2004/35/CE.

Come precisato nelle relazioni concernenti lo studio di impatto ambientale e precisamente in quella avente ad oggetto il "Quadro conclusivo", *"La quasi totalità delle aree interessate dall'opera in progetto costituiscono parte della porzione occidentale del PLIS "Parco Agricolo Nord Est" (PANE), che si estende sostanzialmente in coincidenza con la distribuzione degli "Elementi di secondo livello" della Rete Ecologica Regionale [...]. Il tracciato di progetto interessa nel territorio comunale di Vimercate più aree sottoposte a Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/1923. In riferimento a tale interessamento, è emerso come il condizionamento del vincolo era stato introdotto ai fini di tutela delle superfici boschive residuali da "irrazionali trattamenti forestali, pastorali ed agrari", in un'ottica di tutela della stabilità delle aree e del regime delle acque. Oggi, la presenza delle unità boschive nelle aree sottoposte a Vincolo idrogeologico è localizzata lungo il T. Molgora, nella porzione con morfologie non marcate a sud-est di Passirano e lungo le scarpate laterali della valle del Vallone Cava a nord di Ruginello. Il cantiere genera l'eliminazione di porzioni di tali unità"*.

È evidente, dunque, che la realizzazione dell'opera, la cui variante avrebbe l'obiettivo di consentire tanto il completamento dell'autostrada pedemontana quanto il potenziamento dell'anello tangenziale esterno di Milano, incide inevitabilmente sulla vegetazione arborea ed arbustiva determinandone la sua eliminazione.

La formazione di maggiore rilievo, in tal senso, è quella presente lungo il torrente Molgora, all'inizio del tratto di progetto, con popolamenti molto eterogenei e forte prevalenza di robinia, ciliegio tardivo, carpino bianco. Molto più articolata è invece la compagine arbustiva, dove nei boschi si rinvencono noccioli, biancospini, ligustri ecc.. La formazione di maggiore estensione è senza dubbio il popolamento forestale presente a cavallo dei Comuni di Burago e Agrate. Dalla Relazione Forestale predisposta con riferimento alla Variante della Tratta D addirittura emerge una sostanziale immutabilità del territorio sin dagli anni 50 del secolo scorso. Trattasi, dunque, di un popolamento primario, di antica origine, che, ad opera ultimata, verrebbe irrimediabilmente compromesso.

Gran Parte dell'area boschiva interessata dall'intervento, pertanto, viene destinata ad un uso diverso, ossia a quello della viabilità.

L'art. 8 del D.lgs. n. 34/2018, da ritenersi applicabile al caso di specie trattandosi di una proposta di variante il cui progetto è stato elaborato successivamente all'entrata in vigore di tale norma, prevede esplicitamente che *"1. Ogni intervento che comporti l'eliminazione*

della vegetazione arborea e arbustiva esistente, finalizzato ad attività diverse dalla gestione forestale come definita all'articolo 7, comma 1, costituisce trasformazione del bosco. 2. E' vietato ogni intervento di trasformazione del bosco che determini un danno o un danno ambientale ai sensi della direttiva 2004/35/CE e della relativa normativa interna di recepimento e che non sia stato preventivamente autorizzato, ove previsto, ai sensi dell'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, delle disposizioni dei piani paesaggistici regionali ovvero ai fini del ripristino delle attività agricole tradizionali e della realizzazione di opere di rilevante interesse pubblico e di viabilità forestale connessa alle attività selvicolturali e alla protezione dei boschi dagli incendi, sempre che la trasformazione del bosco risulti compatibile con le esigenze di difesa idrogeologica, di stabilità dei terreni, di regime delle acque, di difesa dalle valanghe e dalla caduta dei massi, di conservazione della biodiversità e di tutela della pubblica incolumità.”.

Dalla formulazione letterale della normativa richiamata emerge che è vietato ogni intervento di trasformazione del bosco che:

- determini un danno o un danno ambientale;
- non sia stato preventivamente autorizzato, ove previsto, tramite autorizzazione paesaggistica, o comunque tramite le disposizioni dei piani paesaggistici regionali;
- che sia comunque incompatibile con le esigenze di difesa idrogeologica, ecc.

Ebbene, la realizzazione di un imponente tratto autostradale che determina l'eliminazione di porzioni di unità boschive – così come precisato nella stessa relazione – è palesemente inidonea a garantire la difesa idrogeologica, la difesa dalle valanghe e dalla caduta dei massi, la conservazione della biodiversità e la tutela della pubblica incolumità.

Senza considerare che non è prevista la realizzazione di una viabilità forestale il cui obiettivo è quello di incentivare l'attività silvicolturale o la protezione dei boschi dagli incendi.

Il nuovo tratto programmato ha – all'opposto – come scopo quello di rafforzare le maglie infrastrutturali.

Quel che ancor più rende l'intervento oggetto della proposta di variante inammissibile è che lo stesso sarebbe stato programmato in coerenza con un Piano Territoriale Regionale (PTR), di cui il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) ne costituisce una sezione, che ad oggi è *"in attesa di definitiva approvazione per diventare vigente."* (pag. 6 della sopracitata relazione "Quadro conclusivo").

Non può allora ritenersi l'intervento preventivamente autorizzato se lo stesso PPR che dovrebbe legittimare la proposta di variante è ancora privo di approvazione.

Va da sé che la proposta di variante è carente della preventiva autorizzazione che (sempre che sussistano le altre condizioni di cui si è anzidetto) è necessaria per essere l'intervento considerato ammissibile.

In disparte vale la pena di rilevare che nell'ultimo aggiornamento PTR del 1° luglio 2023 non vi è alcun riferimento alla variante detta "Tratta D breve", neppure nella parte in cui vengono elencati gli *"obiettivi prioritari infrastrutturali di interesse regionale e sovraregionale/i progetti da assumere per l'individuazione dei corridoi di salvaguardia"*

urbanistica ex art 102 bis L.R. 12/2005" e nonostante l'art. 102 bis L.R. n. 12/2005 disponga che "la Giunta regionale [...] trasmette al Consiglio regionale una relazione annuale che descrive e documenta: a) lo stato di definizione e aggiornamento dei principali strumenti di pianificazione territoriale, a livello regionale, d'area, provinciale e comunale, nell'ambito della verifica di coerenza tra obiettivi e previsioni all'interno dei diversi strumenti e tra livelli di pianificazione".

A ciò si aggiunga che – sempre in coerenza ed in attuazione del PTR (il cui ultimo aggiornamento, come pocanzi esplicitato, non prevede come obiettivo infrastrutturale la realizzazione della tratta D breve) – il rilascio delle autorizzazioni alla "trasformazione del bosco", in Lombardia, è di competenza dei cosiddetti "Enti forestali", ossia enti gestori di parchi o riserve, nel caso di boschi che ricadono in queste aree protette; Comunità montane, nel restante territorio montano; Provincia di Sondrio, nel restante territorio della Provincia di Sondrio; Strutture Agricoltura, Foreste Caccia e Pesca degli Uffici Territoriali Regionali, nel restante territorio di pianura e collina. Nel caso di specie, tale autorizzazione risulta ancora mancante e neppure è stato finora coinvolto l'Ente competente al rilascio. Sotto altro e diverso profilo, va osservato che l'intento dell'opera, così come trasposto nella Relazione Forestale, è sì quello di procedere al disboscamento, salvo tuttavia nuova ricostruzione dei popolamenti forestali trasformati.

A tal proposito, e proprio a fronte del notevole impatto dell'opera medesima, la Relazione appena richiamata specifica che *"le interferenze con questi popolamenti sono oggetto di risoluzione tramite numerose azioni mitigative, volte a ricostruire quanto sottratto con nuove unità ambientali coerenti con l'esistente"* e che, in ordine alle opere di trasformazione temporanea, le modifiche debbono considerarsi di limitata estensione e tutte *"oggetto di ricostruzione mediante opere a verde di mitigazione, nelle forme progettuali via via specificate dal progetto di mitigazione, e che tali mitigazioni assumono la natura di "bosco" ai sensi di legge"*.

Tuttavia, pur in presenza di un progetto di mitigazione, non viene specificato quali possano essere le relative modalità né come possa procedersi alla ricostruzione di un territorio boschivo così esteso e soprattutto qualificato come primario, e dunque di origine antica, proprio in sede di Relazione.

È evidente che le opere di mitigazione non potranno mai sostituire l'opera boschiva primaria, storica.

Peraltro, l'intervento compensativo programmato, al quale è necessariamente subordinato il rilascio di autorizzazione alla trasformazione/eliminazione del bosco non appare idoneo a porre rimedio al danno ambientale che conseguirebbe alla costruzione della tratta D proposta. Il soggetto istante può, inoltre, chiedere all'Ente forestale che sia quest'ultimo ad eseguire l'intervento compensativo, versando ad esso l'importo economico presunto dei lavori, maggiorato del 20% per le spese di progettazione, appalto, direzione lavori, amministrative ecc. (così detta "monetizzazione").

Nel caso di specie, il richiedente intende assolvere agli obblighi mediante monetizzazione, procedendo alla determinazione del coefficiente di boscosità, del valore del suolo, del valore del soprassuolo, alla temporaneità delle trasformazioni e alla assegnazione ad ogni

formazione del Rapporto di Compensazione tramite valore biologico del bosco. Le cifre programmate, per un totale di Euro 2.252.722,11, però, risultano essere piuttosto basse ed insufficienti a far fronte alle relative spese.

7.2. VIOLAZIONE DELL'ART. 44 DELLA L.R. LOMBARDIA N. 31/2008.

In continuità con quanto in precedenza argomentato, va osservato che dalle Relazioni Progettuali emerge come il tracciato di progetto interessi più aree del territorio del Comune di Vimercate soggette a vincolo idrogeologico; vincolo introdotto al fine di tutelare la stabilità delle aree boschive residuali e il regime delle acque.

La L.R. n. 31/2008 recante *"Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale"* prevede, al 1° e al 2° comma dell'art. 44 (rubricato *"Vincolo idrogeologico e trasformazione d'uso del suolo"*), che *"1. Ai fini del presente titolo si intende per trasformazione d'uso del suolo ogni intervento artificiale che comporta una modifica permanente delle modalità di utilizzo e occupazione dei terreni soggetti a vincolo idrogeologico. 2. Sono vietati gli interventi di trasformazione d'uso del suolo non autorizzati in conformità alle indicazioni e alle informazioni idrogeologiche contenute negli studi geologici comunali, nei piani territoriali e nei piani forestali di cui all'articolo 47."*, indicando al 3° comma una serie di interventi che non comportano trasformazioni del suolo e per le quali è richiesta la preventiva autorizzazione da parte dei comuni interessati. Al successivo 4° comma dello stesso art. 44 della legge regionale 31/2008 viene, poi, consentito alla Regione di indicare quegli interventi di irrilevante impatto sulla stabilità idrogeologica dei suoli rispetto ai quali è sufficiente una mera comunicazione agli enti competenti (si veda DGR n. 773/2013).

Considerato che la costruzione di un'infrastruttura autostradale qual è quella in progetto non rientra nell'alveo degli interventi di irrilevante impatto sulla stabilità idrogeologica dei suoli (commi 3 e 4), indubbiamente tale intervento artificiale necessita di autorizzazione rilasciata in conformità alle indicazioni contenute nei piani territoriali.

Posto che il PTR è in attesa di definitiva approvazione e che l'ultimo aggiornamento PTR reso pubblico è quello del 1° luglio del 2023 con il quale – come sopra esposto – la Regione non ha previsto tra gli obiettivi infrastrutturali la realizzazione della tratta autostradale "D Breve" limitandosi a richiamare la tratta D così come approvata dal CIPE, l'intervento di trasformazione del suolo di cui si discorre si pone in violazione dell'art. 44 della L. R. n. 31/2008.

8. VIOLAZIONE DELL'ART. 20 DEL TUEL E DELL'ART. 15.2. DELLA L.R. N. 12/2005.

Quanto, poi, al rapporto tra la proposta di variante e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), si legge dalla Relazione conclusiva che:

- a. la variante proposta interferisce con ampie unità boschive collocate tra Burago di Molgora e Agrate Brianza;
- b. la variante determina la frammentazione delle linee morfologiche dei cd. *"orli di terrazzo"*;

c. e che, con riguardo ai boschi e ai "filari e siepi", sarebbero previste azioni di compensazione in conformità al PTCP.

L'art. 20 del TUEL disciplina il piano *territoriale di coordinamento provinciale e, in particolare, stabilisce, al 2° comma, che "La provincia, [...] in attuazione della legislazione e dei programmi regionali, predispone ed adotta il piano territoriale di coordinamento che determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare, indica:*

a) le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;

b) la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione [...]." e al 3° comma prevede che "I programmi pluriennali e il piano territoriale di coordinamento sono trasmessi alla regione ai fini di accertarne la conformità agli indirizzi regionali della programmazione socio-economica e territoriale."

Inoltre, la LR n. 12/2005, in materia di infrastrutture, all'art. 15.2, enuncia che il PTCP *"stabilisce, in coerenza con la programmazione regionale e con i criteri di cui alla lettera d), il programma generale delle maggiori infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità e le principali linee di comunicazione, di cui definisce la relativa localizzazione sul territorio, avente valore indicativo fatti salvi i casi di prevalenza di cui all'art.18"*. Inoltre, ai sensi dell'art.18 della medesima legge regionale *"Hanno efficacia prescrittiva e prevalente sugli atti del PGT le seguenti previsioni del PTCP: [...] b) l'indicazione della localizzazione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità, qualora detta localizzazione sia sufficientemente puntuale, alla scala della pianificazione provinciale, in rapporto a previsioni della pianificazione o programmazione regionale, programmazioni di altri enti competenti, stato d'avanzamento delle relative procedure di approvazione, previa definizione di atti d'intesa, conferenze di servizi, programmazioni negoziate"*.

Tanto la Legislazione nazionale quanto quella regionale sono chiari nello statuire che il PTCP definisce la programmazione delle infrastrutture riguardanti il sistema di mobilità sempre che tale programmazione sia prevista in attuazione ed in coerenza con la pianificazione regionale.

Se, come sopra osservato, il Piano Territoriale Regionale non è stato definitivamente approvato e se l'ultimo aggiornamento apportato non introduce tra gli obiettivi infrastrutturali quello di cui si discorre, la ipotesi di pianificazione disposta dalla Provincia in relazione all'ipotesi di tracciato "D Breve" (con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 16 del 25.05.2023) non può considerarsi conforme.

L'articolato iter amministrativo afferente all'approvazione della variante non segue la sequenza procedimentale corretta, con conseguente illegittimità ab origine della proposta di variante.

9. SULL'INTERFERENZA DELL'INFRASTRUTTURA CON IL PLIS: VIOLAZIONE DEGLI ARTT. 31, COMMA 3 LETT. A E B, E 36, COMMA 3, DELLE NORME DEL PTCP. VIOLAZIONE DELL'ART. 29 DELLE NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO DELLE REGOLE E DELL'ART. 6 DELLE NORME DI ATTUAZIONE DEL DOCUMENTO DI PIANO (PGT) DEL COMUNE DI VIMERCATE.

Altro aspetto rilevante che pare esser stato trascurato nel procedimento in itinere volto all'approvazione della variante "Tratta D Breve" è che la Provincia di Monza e della Brianza, come appena sopra attenzionato, ha approvato la variante di cui alla Tavola 12 del PTCP contenente per l'appunto il nuovo tratto autostradale, nonostante tale nuovo tratto si estenda in diverse porzioni del PLIS rispetto alle quali vigono le previsioni prescrittive e prevalenti di cui agli artt. 31, comma 3, e 36, comma 3, lett. b, delle Norme di Piano – PTCP, oltre a quelle contenute nel PGT_2023 del Comune di Vimercate.

È da premettere che i Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) sono aree naturali di interesse sovracomunale per il loro valore naturale, paesistico e storico-culturale, *"finalizzati alla valorizzazione e alla salvaguardia delle risorse territoriali e ambientali, che necessitano di forme di gestione e tutela di tipo sovracomunale e sono orientati al mantenimento e alla valorizzazione dei tipici caratteri delle aree rurali e dei loro valori naturali e seminaturali tradizionali"* come precisato dall'art. 6, comma 1, lett. o, della L.R. 12/2011.

In riferimento a tali aree, l'art. 31, comma 2, lett. a e b, delle norme del PTCP, rubricato *"Rete verde di ricomposizione paesaggistica"* nella cui categoria rientrano i PLIS, prevede che in tali aree *"non possono essere realizzate opere (in superficie e, escluse le reti di sottoservizi, nel sottosuolo) che comportino l'impermeabilizzazione del suolo"* e che *"la realizzazione di opere (in superficie e, escluse le reti di sottoservizi, nel sottosuolo) che comportino l'impermeabilizzazione del suolo (inclusi gli interventi di tipologia infrastrutturale e le opere pubbliche), previste da atti di pianificazione urbanistica comunale vigenti alla data di adozione del PTCP all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica, ed i progetti di viabilità di interesse sovracomunale dovranno contemplare interventi di mitigazione (tra i quali la realizzazione di passaggi faunistici) e compensazione territoriale, garantendo in ogni caso che non venga compromessa la continuità e la funzionalità ecologica del corridoio stesso"*.

L'art. 36, al 3° comma, delle norme di piano del PTCP, poi, statuisce che *"all'interno dei PLIS è vietata la collocazione di cartelli pubblicitari; è ammessa la posa di cartelli di segnaletica dei PLIS."*

Se, dunque, l'individuazione di aree preposte a PLIS ha la precipua funzione di salvaguardia e promozione della tutela delle risorse ambientali tanto da non essere ivi consentita neppure la collocazione di cartelli pubblicitari, privilegiando – almeno in tali zone – gli spazi verdi rispetto alle opere infrastrutturali, sicuramente inidonea è l'allocatione di un'autostrada a tre corsie per ciascun senso di marcia in diverse porzioni del PLIS PANE (Parco Agricolo Nord Est).

Peraltro, le previsioni prescrittive e prevalenti del PTCP – testé riportate – riconoscono esplicitamente la sola possibilità di realizzare infrastrutture già programmate all'interno della rete verde alla data di adozione del PTCP, sempre che venga garantita la continuità e la funzionalità ecologica dell'area.

Con specifico riferimento al PLIS PANE, che risulta in più parti intaccato dall'opera infrastrutturale che si propone, l'art. 29 delle norme di attuazione del Piano delle Regole

(PGT) del Comune di Vimercate adottato nel luglio 2023 elenca una serie di interventi vietati e quelli invece consentiti all'interno delle aree del Parco.

Sicuramente vietate sono, tra le altre:

- la viabilità motorizzata esclusa quella a servizio delle attività agricole e quella necessaria a raggiungere i lotti di proprietà nonché quella autorizzata dal Consorzio e dai Comuni;
- i movimenti di terra, cave, discariche e modificazione dei corsi d'acqua.

Viceversa, consentiti sono gli interventi quali, a titolo esemplificativo, zone a verde privato e/o verde di interesse monumentale (parcheggi e giardini storici), nuclei di antica formazione monumentali (ville storiche e loro pertinenze) e zone di interesse storico ambientale e di recupero (case e corti rurali, cascine) e interventi diretti al miglioramento delle caratteristiche silvo-colturali.

Conformemente alle precedenti disposizioni, l'art. 6 delle norme di attuazione del Documento di Piano del Comune di Vimercate prevede gli obiettivi da perseguire per gli ambiti del PLIS PANE e tra questi emergono:

"a. la gestione armonica del territorio in funzione della sua salvaguardia e conservazione ambientale;

b. la realizzazione della pianificazione e della gestione delle aree destinate a parco; [...]

e. la promozione dell'informazione e dell'educazione ambientale mediante iniziative culturali e divulgazioni atte a favorire la conoscenza dell'ambiente naturale e paesistico;

f. la promozione della tutela e del miglioramento dei corsi d'acqua;

g. la valorizzazione dell'agricoltura e delle aree coltivate".

Alla luce delle disposizioni richiamate, appare evidente, *ictu oculi*, come la costruzione di un'autostrada ad ampio volume di traffico all'interno delle aree ricadenti nel perimetro del PLIS PANE si ponga in netta contrapposizione con la destinazione funzionale di tali aree.

Neppure risulta tale intervento indicato nella tavola 4 del Documento di Piano del Comune di Vimercate approvato nel luglio del 2023 – e dunque dopo l'approvazione della variante tratta D breve da parte della Provincia di Monza e della Brianza – che individua gli *"Ambiti di trasformazione"*, ossia le zone soggette ad interventi da realizzare nell'arco del quinquennio di validità del Documento di piano.

Evidente è che la volontà del Comune di Vimercate sia quella di perseguire gli obiettivi prestabiliti per le aree preposte ai PLIS, promuovendo la conservazione e la valorizzazione di spazi inurbani, preservandone il valore naturale e paesistico.

Del resto, la deliberazione con cui la Provincia di Monza e della Brianza approva la realizzazione dell'asse autostradale sul tracciato proposto che interferisce – come detto – con più porzioni del PLIS non collima con il Decreto deliberativo del Presidente della Provincia di Monza e Brianza n. 38 del 21/04/2022 con cui è stato riconosciuto l'ampliamento delle aree PLIS richiesto dal Comune di Vimercate.

Delle due l'una: obiettivo perseguito dall'Ente provinciale o è ampliare le zone di valore naturale e paesaggistico allo scopo di preservare le ormai esigue aree non ancora urbanizzate conformandosi al volere dei Comuni (in particolare del Comune di Vimercate

che ne ha richiesto l'ampliamento) oppure è quello di incentivare l'infrastrutturazione del territorio.

Ma non solo.

La contraddittorietà tra gli atti appare ancora più evidente se si considera che la nuova tratta autostradale proposta ed approvata dalla Provincia si estende proprio lungo tutte le aree che lo stesso Ente l'anno precedente aveva destinato in ampliamento del PLIS (CFR Cartografia a pag. 43 della Relazione "Sezione I – Introduzione" dello Studio di Impatto Ambientale).

La discordanza tra le deliberazioni adottate dalla Provincia e la mancanza di coordinamento tra la pianificazione provinciale e quella dei Comuni nel cui territorio rientrano le aree PLIS intaccate dall'intervento, inficiano l'approvazione della variante autostradale e richiede l'avvio di un nuovo procedimento, nel corso del quale poter prendere in esame percorsi alternativi a quello in oggetto.

10. SULLA DEFINITIVA ED IRREVERSIBILE COMPROMISSIONE DELLA COMPONENTE SUOLO ED AGRICOLTURA: VIOLAZIONE DEI PARAGRAFI 3.4 E 4.1 DELLA RELAZIONE DI PIANO (ELABORATO DEL PTCP) E DELL'ART. 7 DELLE NORME DEL PIANO.

L'intervento infrastrutturale proposto nella tratta di interesse (cd. tratta D "breve") compromette in maniera irreversibile la componente suolo ed agricoltura, sottraendo in via definitiva oltre 100 ettari di suolo agricolo, a cui vanno sommati 90 ha di suolo occupati da mitigazioni.

La Relazione "Quadro Conclusivo" dello Studio di Impatto Ambientale, nella parte in cui analizza i possibili impatti sulla componente suolo ed agricoltura derivanti dall'attuazione del progetto (par. 4.1), evidenzia che *"L'opera intercetta un ambito a matrice prevalentemente agricola, localizzato ad ovest della conurbazione Milano-Monza. I caratteri agricoli (e agro-paesistici) sono tipicamente legati a piccole proprietà agricole, moderatamente specializzate, ed orientate verso produzioni di carattere estensivo... All'interno del presente contributo si è data pertanto ricognizione di tutti i soggetti aziendali agricoli interferiti dal tracciato (circa 35 aziende agricole),... Un ulteriore tema oggetto di valutazione è stato quello dell'interferenza con particolari elementi agricoli a forte valenza in termini di diversificazione produttiva. Le apposite analisi e cartografie hanno restituito infatti un quadro agricolo caratterizzato da numerosi maneggi, oltre che alcune realtà di vendita diretta [...] l'inserimento del tracciato autostradale può rappresentare un impatto di tipo indiretto, in grado di rendere localmente meno attrattivo il territorio rispetto a questi utilizzi."*

La medesima Relazione, nel valutare in maniera più analitica gli effetti e l'impatto dell'intervento sulla componente suolo ed agricoltura (par. 4.1.2), precisa che *"La sottrazione definitiva di suolo agricolo rappresenta uno dei maggiori elementi di impatto rispetto alla componente suolo, sia per il carattere di irreversibilità che per la natura non mitigabile della trasformazione. La sottrazione di suolo agricolo si attesta sui 100 ha, comprendendo tutte le aree ed opere accessorie della tratta (svincoli, raccordi, scarpate,*

ecc.). A questi vanno inoltre aggiunti ulteriori 90 ha ca da destinarsi a mitigazioni. [...] La sottrazione di suolo pertanto determina un potenziale impatto rispetto ad uno stato ante operam".

Nella Relazione specialistica *"Componente suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare"* dello Studio di Impatto Ambientale vengono, peraltro, fornite le schede di punto di monitoraggio, con cui si analizzano le aree agricole che verrebbero intaccate dall'infrastruttura e la cui distanza dal tracciato autostradale in progetto non supera gli 80 m. Si tratta di zone agricole site nei comuni di Vimercate, Carnate, Bellusco, Burago, Ornago, Agrate Brianza e Caponago.

La tratta in progetto, dunque, impatta drasticamente sulle aree a vocazione agricola riducendo in maniera pregiudizievole un settore la cui presenza nell'ambito territoriale in esame è già ampiamente compromessa dalla forte urbanizzazione ed industrializzazione. Ebbene, la tale proposta progettuale in esame si pone in contrasto con quanto prescritto dalla Relazione di Piano (uno degli elaborati che compongono il PTCP) che, al par. 3.4 specificamente dedicato alle aree agricole, stabilisce: *"Si impone alla pianificazione il compito di preservare gelosamente quanto resta di spazi non edificati e coltivati, o adatti alla coltivazione, così da garantire non già una potenziale autosufficienza alimentare, che sarebbe pretesa del tutto anacronistica in territori metropolitani come il nostro, ma almeno un parziale ritorno a forme di approvvigionamento in qualche misura legate al territorio"*, per poi precisare al par. 5.6 gli elementi di criticità rispetto alla tutela e valorizzazione del paesaggio *"quali l'elevata densità insediativa, la frammentazione dell'urbanizzato, la caotica rete viaria, la riduzione delle aree agricole ad aree residue che stentano a sopravvivere e, infine, la presenza di vaste aree di degrado ambientale"*.

Peraltro, nell'affrontare il tema del *"sistema infrastrutturale esistente e scenari di sviluppo"*, l'art. 4.1 della Relazione di Piano enuncia che *"Le disposizioni del piano in materia di tutela delle aree agricole, di costruzione della rete verde di ricomposizione paesaggistica, di dislocazione degli insediamenti produttivi, di classificazione funzionale della rete stradale e dei nodi di interscambio, sono strettamente connesse con la presa in carico del nuovo scenario di mobilità"*.

In coerenza, le Norme del PTCP, all'art. 7, con riguardo alla disciplina delle aree destinate all'agricoltura, stabilisce che nell'individuazione delle aree agricole i comuni devono tener conto di una serie di criteri tra cui quello di *"mantenere e favorire la continuità delle aree agricole e dei sistemi agroforestali, anche con riferimento alle previsioni dei Comuni confinanti nonché in relazione alla presenza della rete verde di ricomposizione paesaggistica e all'esigenza di contrastare i fenomeni di conurbazione e di saldatura degli insediamenti urbani, valorizzando in particolare il ruolo dell'attività agricola nelle aree di frangia periurbana"*.

Tali previsioni non trovano alcuna applicazione concreta nel caso di specie, posto che il progetto del tracciato autostradale de quo non solo non valorizza le aree agricole residue site nella zona di intervento – che, benché ritenute moderatamente specializzate ed alcune riconducibili a seminativi non specializzati, *"orientate verso produzioni di carattere*

estensivo”, sono comunque aree a destinazione agricola adatte alla coltivazione – ma addirittura ne prevede la definitiva ed irreversibile rimozione.

In altri termini, il nuovo tracciato di viabilità proposto in variante, stante la localizzazione che interessa proprio le aree agricole (coltivate o coltivabili) che residuano in una zona ormai caratterizzata da elevata densità insediativa/urbanizzazione/edificazione, non sembra affatto porsi in stretta connessione con le disposizioni del Piano in materia di tutela delle aree agricole, anzi ne compromette ulteriormente la sopravvivenza.

Né sono idonee a porre rimedio le c.d. opere compensative, ossia la realizzazione di nuove unità ambientali nella fase *post operam*.

Nel Quadro conclusivo viene suggerito che tali *"aree, pur sottratte all'utilizzo agricolo, vengono tuttavia attrezzate in funzione del migliore inserimento paesistico ed ecologico dell'opera."*

Del resto, se la rimozione di vaste aree agricole è finalizzata alla realizzazione di *"un tracciato sovraregionale ad ampio volume di traffico"*, è difficile ipotizzare che le nuove unità ambientali che sostituiranno le aree agricole siano in grado di garantire *"un migliore inserimento paesistico ed ecosostenibile dell'opera"*.

Un tracciato autostradale definito appunto *"ad ampio volume di traffico"* non può, in quanto tale, ritenersi compatibile con le esigenze dell'ecologia.

Né le aree contermini, attualmente agricole che dovrebbero essere compensate con nuove unità ambientali, potranno dirsi – ad opera ultimata – ecosostenibili, stante l'inquinamento ambientale significativo che inevitabilmente interesserà altresì le zone limitrofe.

Nella stessa Relazione “Quadro Conclusivo”, nella parte in cui riporta le valutazioni effettuate sull'impatto dell'opera in progetto con riguardo alla matrice aria, viene rilevato che *"la Variante Tratta D approvata permette di drenare parte del traffico dell'A51, parzialmente dell'A4 ed anche della SS36 migliorando la qualità dell'aria in questi contesti più critici, a fronte di un peggioramento lungo la tratta C e comprensibilmente lungo il percorso stesso della nuova infrastruttura, in particolare a sud dello svincolo di Vimercate, e, per i valori acuti di inquinamento, quale il 99,8° percentile orario di NO2, lievemente nella porzione nord del dominio e ad est della nuova infrastruttura"*.

Nondimeno, è altamente probabile che, nel corso delle lavorazioni, si verifichino sversamenti accidentali di sostanze inquinanti e che, durante la realizzazione di fondazioni profonde (pali e diaframmi), vi sia l'apporto di sostanze necessarie al sostegno delle pareti di scavo. Verrebbero conseguentemente contaminate aree (suoli, sottosuoli e acque sotterranee/falde captate anche per il consumo umano) che, allo stato attuale, presentano una buona qualità ambientale, come rilevato nelle stesse relazioni progettuali. In disparte poi la considerazione che, lungo le strade e soprattutto nei pressi degli svincoli, tendono quasi sempre a svilupparsi nuove strutture urbane quali centri commerciali e di servizi, zone industriali, piazzali di sosta delle merci e dei container, insediamenti sportivi e ricreativi, nonché nuovi quartieri residenziali.

Il sistema vialistico in progetto (cd. tratta D breve) compromette di fatto irreversibilmente la vocazione agricola delle aree coinvolte incentivandone, per contro, gli usi urbani.

Sarebbe, dunque, auspicabile individuare per la realizzazione del "tratto D breve" un percorso alternativo che riduca al minimo gli effetti negativi sulle potenzialità agricole del territorio.

11. SULL'ALTERAZIONE DELLA BIODIVERSITA': INTERFERENZA DELL'INFRASTRUTTURA CON IL CORRIDOIO DELLA RETE ECOLOGICA REGIONALE, VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI TUTELA DELLA BIODIVERSITA' E MANCATA APPLICAZIONE DELLE LINEE GUIDA ISPRA.

Come emerge dalle relazioni progettuali, *"L'intervento di progetto [...] si estende in diverse porzioni del PLIS "Parco Agricolo Nord Est" (PANE). Il PLIS in questo quadrante, costituisce un presidio di salvaguardia degli spazi aperti presenti nella fascia interclusa tra le conurbazioni in cui si inserisce l'intervento ed elemento di continuità tra i varchi residuali di connessione verso il Rio Vallone a est. In riferimento agli elementi eco-relazionali sovralocali, l'intervento percorre un tratto del "Corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione" della Rete Ecologica Regionale (RER), lungo il relativo asse centrale, funzionale al consolidamento ecosistemico degli spazi liberi residuali tra il Fiume Lambro a nord-ovest e il Fiume Adda a sud-est, attraverso diversi elementi barriera infrastrutturali"*.

Il tracciato autostradale proposto, nel percorrere - tra le altre - la zona individuata come Rete Ecologica Regionale (varco di interesse regionale con finalità di tutela e di valorizzazione del patrimonio naturale ed ecologico), provoca inesorabilmente una serie di impatti sulla biodiversità.

Considerato che le superfici sottoposte a vincolo naturalistico e le aree protette *"sono ormai delle "isole" circondate da una matrice non idonea agli scopi della conservazione della biodiversità, soprattutto nelle aree di pianura"* e che tale *"fenomeno sembra destinato ad aggravarsi in conseguenza dell'espansione urbana e della realizzazione di nuove infrastrutture lineari, che formano delle barriere invalicabili a gran parte degli organismi terrestri"*, le reti ecologiche sono state individuate proprio allo scopo interrelazionare e di connettere quegli ambiti territoriali - relitti e dispersi - dotati di una maggiore presenza di naturalità, la cui conservazione è necessaria per il sostegno alle qualità naturali del nostro Paese (par. 5.10 e 5.11 della Relazione di Piano).

Se, pertanto, secondo quanto disciplinato a livello non solo regionale e provinciale ma anche nazionale ed europeo, obiettivo delle unità naturali o para-naturali che costituiscono le cd. reti ecologiche è proprio quello di collegare le poche aree protette rimaste al fine di conservare la biodiversità, contrastando l'urbanizzazione e la costruzione di strade ed autostrade che invece ne provocano l'isolamento e la progressiva estinzione, non può allora essere assentita la progettazione di un tratto autostradale che interferisca con un corridoio della rete ecologica regionale contravvenendo alle normative vigenti in materia.

Inoltre, le Linee Guida ISPRA n. 76.1/2011, al par. 3.1.5 "SCELTA "OTTIMALE": ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE (DI TRACCIATO)", nel fornire una serie di indicazioni circa la valutazione d'impatto preventiva all'avvio della fase progettuale, prevede che *"In*

generale, rispetto alle diverse alternative di tracciato, si devono prendere in considerazione le seguenti questioni:

- la frammentazione deve essere evitata, in particolare nelle aree di interesse prioritario alla conservazione della biodiversità, e in quelle non ancora soggette alla frammentazione;*
- deve essere mantenuta la funzionalità dei corridoi faunistici, usati per gli spostamenti, la dispersione e le migrazioni: si devono considerare in particolare fiumi, torrenti ed altri corsi d'acqua, boschi ripariali, siepi e filari di alberi;*
- i rilievi (colline, montagne, vallate) possono fornire opportunità al fine di diminuire l'effetto barriera dell'infrastruttura;*
- le nuove vie di comunicazione devono essere poste preferenzialmente nei corridoi infrastrutturali, vale a dire in quelle zone già soggette ad urbanizzazione e industrializzazione, al fine di evitare la frammentazione di ambienti poco disturbati;*
- deve essere preservata la continuità paesaggistica di elementi quali vallate fluviali, coste e crinali;*

La scelta ottimale è finalizzata, in realtà, all'individuazione non di una sola possibilità, ma di un ventaglio di alternative [...]."

Nella vicenda che ci occupa, non solo non si ravvisa un ventaglio di alternative localizzative riducendo il confronto con il solo tratto D precedentemente approvato, ma neppure sembra essere stata presa in considerazione l'indicazione fornita dall'ISPRA, nella parte in cui prevede chiaramente che nel localizzare la costruzione dell'infrastruttura si debbano evitare le frammentazioni nelle aree di interesse prioritario alla conservazione della biodiversità e non ancora soggette a frammentazione.

Esattamente tale è l'area RER che, invece, risulta interferita dalla proposta progettuale. Ragionevole, ma anche rispondente alle finalità perseguite dalla legislazione nazionale e regionale oltre che dalle pianificazioni territoriali regionali e provinciali, sarebbe allocare il nuovo tratto autostradale in un territorio già compromesso dal tessuto antropico-infrastrutturale esistente e da diverse forme di degrado, come peraltro suggerito dallo stesso Istituto.

Gli effetti negativi ambientali derivanti dall'infrastruttura appaiono ancor più gravi se si prende in esame quanto rilevato nella relazione dello Studio di Impatto Ambientale con riferimento alla presenza di specie floristiche protette e che si riporta di seguito:

"Considerando invece la normativa regionale e nello specifico la L.R. 10/2008 "Disposizioni per la tutela e la conservazione della piccola fauna, della flora e della vegetazione spontanea sulla tutela della flora e fauna protetta" (elenco aggiornato D.g.r. 27 gennaio 2010 - n. 8/11102) tra le specie protette inserite nell'allegato C1 (Specie di flora spontanea protette in modo rigoroso) nel territorio d'indagine sono state rilevate Anemonoides nemorosa, Neottia ovata. Tra le specie protette inserite nell'allegato C2 (Specie di flora spontanea con raccolta regolamentata) sono incluse Arum italicum, Helleborus viridis subsp. viridis e Ruscus aculeatus. Tali emergenze floristiche sono pressoché concentrate nel Bosco della Bruciata, l'unità boschiva estesa in ambito retroripariale della sponda idrografica sinistra del T. Molgora. Analizzando invece la

componente alloctona, specie esotiche invasive inserite nella lista nera regionale (Allegato E della L.R. 10/2008) rilevate durante l'indagine sono Ailanthus altissima, Ambrosia artemisiifolia, Artemisia verlotiorum, Buddleja davidii, Helianthus tuberosus, Humulus japonicus, Lonicera japonica, Prunus serotina, Quercus rubra, Reynoutria japonica, Robiniapseudoacacia, Solidago canadensis, Solidago gigantea."

Ciò posto, le opere di compensazione programmate non sono idonee a porre rimedio a tali significativi impatti.

Neppure può condividersi la valutazione sinottica della potenziale alterazione della biodiversità della zona attesa dall'opera riportata nel "Quadro conclusivo", con cui viene osservato che le emergenze floristiche erbacee presenti unicamente all'interno del Bosco della Bruciata sarebbero localizzate in modo prevalente o unicamente nella metà meridionale del bosco non interessato dalle lavorazioni.

L'ISPRA osserva come *"Gli effetti ecologici non sono limitati all'area realmente occupata dall'infrastruttura e dalle relative pertinenze. Sono stati effettuati alcuni tentativi per stimare l'area complessivamente soggetta agli effetti ecologici indotti dalla presenza dell'infrastruttura viaria [...]. A seconda del tipo di impatto e delle caratteristiche degli ambienti circostanti alla infrastruttura, gli effetti si possono manifestare fino a qualche centinaio di metri o addirittura fino a 1500 metri"*.

Tali effetti, logicamente, si amplificano se si tratta di autostrade con elevato flusso di veicoli.

12. SULL'INTERFERENZA CON LA CASCINA BARAGGIOLO. MANCATA CONVOCAZIONE DEL MINISTERO DELLA CULTURA. VIOLAZIONE DELL'ART. 21, COMMA 1, DEL DLG. 42/2004.

Già nella fase di cantiere, come evidenziato nella relazione progettuale *"in Comune di Vimercate sono previsti contatti di prossimità col Bene culturale rappresentato dal complesso funerario d S. M. Assunta a Ruginello e dai complessi di C.na Gargantini (abitata) e di C.na Griffalda (quest'ultima diroccata, ma oggetto di possibile Piano di Recupero edilizio), per cui sarà necessario attuare in fase di cantiere specifiche misure precauzionali atte ad evitare possibili interferenze con gli elementi segnalati; mentre è prevista una interferenza con una porzione di Cascina Baraggiola"*.

La realizzazione della variante della tratta D dell'autostrada Pedemontana prevede, quindi, un'interferenza diretta con una parte della Cascina Baraggiola, sita a sud est del territorio di Vimercate e ad una decina di metri del tracciato autostradale.

Se, pertanto, parte del fabbricato storico della cascina è interferita in maniera diretta, determinandone ragionevolmente la demolizione, necessaria sarebbe stata la convocazione del Ministero della Cultura all'incontro tenutosi in data 13 giugno 2023 per l'accordo di programma per la realizzazione del Sistema Vialistico Pedemontano Lombardo.

Nel corso di tale incontro è stato, difatti, illustrato il progetto della variante della tratta D breve e sono state avanzate richieste di delucidazioni da parte di alcuni dei partecipanti, tra cui la Regione Lombardia e la Provincia di Monza e della Brianza.

Affinché possa effettivamente realizzarsi l'intervento proposto è necessario che il Ministero della Cultura autorizzi la rimozione/demolizione di parte della Cascina Baraggiola inserita nel catalogo dei beni architettonici e paesaggistici, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 42/2004 (Codice dei Beni culturali e del Paesaggio) e altresì presente nella scheda SIRBeC della Regione Lombardia.

Anche sotto tale prospettiva, si ravvisano irregolarità nell'espletamento delle attività procedurali di natura autorizzativa sotto il profilo della compatibilità urbanistica, paesaggistica, ambientale e di tutela archeologica e architettonica.

13. MACROSCOPICA ILLOGICITÀ DEL TRACCIATO DELL'OPERA RAPPRESENTATA PROGETTO TRASMESSO CON NOTA N. 00798/23 DEL 2 AGOSTO 2023 DALLA SOCIETÀ CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A. – CAL.

Come sopra ampiamente evidenziato, nel contestare che ci si trovi concretamente innanzi ad una variante ai sensi dell'art. 169, comma 3, d.lgs. 163/2006, stante l'ampiezza e la tipologia di modificazioni al progetto, si ritiene come il progetto rappresentante l'opera denominata D-Breve in relazione all'individuazione del tracciato individuato presenti macroscopiche illegittimità.

La illogicità rileva, in primo luogo, dall'assenza di un documento tecnico che analizza possibili alternative progettuali e/o localizzative, ovvero tale documento non è stato messo a disposizione nell'ambito dei documenti contenuti nel link trasmesso all'ente.

Non è dato comprendere il costo che graverebbe sull'utenza, né è stata data evidenza delle ragioni di interesse pubblico sottese alla individuazione di un nuovo tracciato.

La sostenibilità finanziaria del progetto non è stata oggetto di valutazione oggettiva e concreta.

Ed invero, la Banca Europea per gli Investimenti ha concesso nell'anno 2021 un prestito da 544 milioni di Euro per la realizzazione delle tratte B2 e C, sulla base del progetto originariamente approvato.

La realizzazione della tratta D è stata esclusa da questa linea di finanziamento.

La stessa BEI, con comunicazione del 16/06/2023, ha evidenziato che in caso di cambiamento del progetto riserva una rivalutazione del finanziamento già concesso al progetto anche se il finanziamento non riguardava la tratta D (lunga o breve) ma solo B2 e C. Quindi, di fatto, manca la linea di finanziamento in relazione alla oggettiva realizzazione della Variante.

Tali criticità sono state, peraltro, manifestate anche alla Corte dei Conti nel giudizio di parificazione 2022 (e 2023) (richiamando anche Consiglio di Stato in sede giurisdizionale – (Sezione Sesta) sentenza del 3 febbraio 2022 n. 03484/2022).

Oltre a porre dubbi di legittimità sull'ingresso della Regione Lombardia in APL per l'ammontare dell'impegno economico, la stessa ha evidenziato l'incertezza sia sulle coperture che sulle ipotesi di remuneratività dell'opera. Sul punto, la Corte dei Conti ha così argomentato: *"Con la risposta istruttoria del 23/5/2022 prot. Cdc 6714, la Regione ha trasmesso il Piano Economico Finanziario (PEF), approvato dal Cda in data 18 maggio*

2022, dal quale, secondo la nota di risposta, sarebbe "possibile evincere la sostenibilità del prestito che è previsto venga rimborsato, per la quota interessi, a partire dal 2045, e, per la quota capitale, dal 2046".

Questa laconica affermazione non consente di valutare l'effettiva sostenibilità finanziaria dell'operazione. Ciò che è possibile affermare è che l'ingresso della Regione in tale società ha comportato l'immediato investimento di ingentissime risorse pubbliche - sia quale aumento del capitale sociale, sia quale prestito in conto soci - prevedendo il rimborso di quelle concesse a prestito solo a partire dal 2045. In questo modo l'onere attuale ricadrà interamente sulle future generazioni (sul punto, non possono che richiamarsi le sentenze della Corte costituzionale n. 18/2019, n. 115/2020 e n. 80/2021) [...]"

14. VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI LEALE COOPERAZIONE TRA ENTI PUBBLICI.

14.1. VIOLAZIONE DEL BUON ANDAMENTO DELL'AZIONE AMMINISTRATIVA EX ART. 97 DELLA COSTITUZIONE, DEL PRINCIPIO DI LEGALITÀ EFFICACIA ED EFFICIENZA.

Non può, infine, non evidenziarsi come la Regione Lombardia nel presente procedimento abbia violato il principio, costituzionalmente garantito, della leale cooperazione tra enti pubblici laddove ha inteso avviare il sub-procedimento di richiesta di parere all'ente comunale, gravemente penalizzato da un punto di vista territoriale e ambientale dall'opera e dunque portatore di un interesse qualificato, in un termine alquanto breve anche rispetto al periodo di decorrenza del termine stesso in quanto caratterizzato, come noto, dalla pausa feriale.

Vale, dunque, la violazione del principio di legalità e di efficacia anche in ragione della circostanza di fatto che il termine concesso per svolgere l'attività di specie non è congruo in relazione alla specificità della valutazione da esprimere oltre che al periodo feriale scelto dalla Regione Lombardia onde richiedere una tale attività al Comune deducente.

Ciò non ha consentito all'ente di svolgere la propria attività amministrativa con efficacia ed efficienza, con tutti i conseguenziali effetti pregiudizievoli che ne deriveranno.

Tali violazioni delle garanzie costituzionali procedurali, unitamente alle violazioni dei principi che governano i rapporti tra pubbliche amministrazioni risultano anche dalla circostanza di fatto per cui CAL ha messo a disposizione del Comune, attraverso il link <https://pedemontana.filecamp.com/s/o/77VSG68PVXdRDMB6> trasmesso in data 04/08/2023, una serie di documenti che però risultano incompleti rispetto all'indice allegato e in alcuni casi addirittura mancanti. La incompletezza rileva in maniera inequivocabile anche dalla documentazione cartacea inviata al Comune. Di ciò ne è attestazione dell'Ufficio tecnico comunale.

IN CONCLUSIONE

Ferme le valutazioni sopra rappresentante e le violazioni pure eccepite, con riserva di argomentare ulteriormente, il Comune deducente a mezzo dello scrivente difensore, **esprime parere negativo rispetto al progetto definitivo dell'opera definita Variante tratta D-Breve.** Allegato allo stesso, quale parte integrante, vi è propria valutazione tecnico-politica.

Atteso che lo spazio temporale concesso per la stesura del parere, non appare correttamente parametrato all'esame ed allo studio della documentazione che peraltro appare parziale ed incompleta, con il presente atto si chiede che il termine già fissato al 13/09/2023 venga prorogato ad una data confacente alla tipologia di attività amministrativa da svolgere ovvero la Nota di richiesta del termine venga annullata e sostituita da altro atto coerente con il buon andamento dell'attività amministrativa della pubblica amministrazione.

Milano 13/09/2023

Avv. Claudia Parise

SISTEMA VIABILISTICO PEDEMONTANO

PROGETTO DEFINITIVO ALLA VARIANTE “TRATTA D”

VALUTAZIONI IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI

Riferimento procedura: CDS/APL/2023

Premessa

In data 5.08.2023, Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL S.p.A) ha trasmesso ai Comuni direttamente interessati la documentazione - ancora parziale e incompleta - del progetto definitivo della variante della Tratta D di Pedemontana. Successivamente, Regione Lombardia ha richiesto ai Comuni direttamente interessati - con note prot. S1.2023.13855 del 9.08.2023 e S1.2023.0014503 del 15.08.2023 - di inviare le proprie considerazioni e osservazioni, da valutarsi in sede di istruttoria regionale per l'espressione del conseguente parere di competenza. In data 13.09.2023, le Amministrazioni di Agrate Brianza, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Caponago, Carnate, Cavenago di Brianza, Ornago, Sulbiate e Vimercate, con nota Avv. Claudia Parise (in atti regionali prot. S1.2023.14405, S1.2023.14406, S1.2023.14408, S1.2023.14407, S1.2023.14409, S1.2023.14410, S1.2023.14411, S1.2023.14413, S1.2023.14414, S1.2023.14415), unitamente al Comune di Bernareggio (in atti regionali prot. S1.2023.14403) e al Comune di Cambiago (in atti regionali prot. S1.2023.14393), hanno inviato a Regione Lombardia i contributi richiesti, esprimendo formale parere di contrarietà.

In data 21.09.2023 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (con nota reg. uff. 23911) ha convocato la Conferenza dei Servizi ai sensi e per gli effetti degli artt. 167, comma 5, e 165, comma 4, del d.lgs. 12.04.2006, n. 163 e ss.mm.ii., fissandone i lavori alla seduta del 10.10.2023 e chiedendo alle Amministrazioni ed Enti convocati di presentare le proprie valutazioni riguardanti eventuali proposte e richieste - da acquisire nell'ambito della Conferenza di Servizi - entro il 7.10.2023. In data 29.09.2023 la Provincia di Monza e della Brianza ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - con nota

prot. 45538/2023 - un differimento del termine fissato al 7 ottobre, richiedendo un tempo supplementare non superiore a 30 gg, al fine di poter fornire un proprio contributo strutturato, anche a fronte dell'elevato livello di complessità del progetto e del periodo estivo intercorso con l'avvio del procedimento. Tale richiesta non è stata seguita da alcuna formale risposta.

Con Deliberazione n. XII/1057 del 02.10.2023, la Giunta di Regione Lombardia ha infine approvato il proprio parere di competenza, esprimendo parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni. A tal proposito, si segnala come Regione Lombardia si sia limitata – nell'ambito del suddetto parere – solamente ad elencare i contributi trasmessi dalle Amministrazioni direttamente interessate il 13.09.2023, senza considerare in alcuna parte della propria deliberazione il merito delle valutazioni e delle richieste formulate dai comuni direttamente interessate, tanto sul piano delle valutazioni generali, quanto per quel che riguarda le osservazioni di dettaglio. Si rimanda ai suddetti contributi come inviati a Regione Lombardia – da considerarsi parte integrante del presente documento – affinché possano essere opportunamente valutati e contro-dedotti. A tal proposito, si allegano quindi il documento *Valutazioni generali e criticità complessive in merito alla proposta di variante Tratta D-Breve*, contenente una valutazione tecnico-politica, e il documento *Parere al progetto definitivo dell'opera infrastrutturale denominata variante sulla tratta D-Breve*, contenente 14 osservazioni di carattere tecnico-giuridico.

Nel seguito vengono presentati alcuni contributi tecnico-progettuali, che potranno essere ulteriormente integrati in funzione dei lavori della Conferenza dei Servizi. L'esposizione è dunque articolata in tre livelli:

- elaborazione di una soluzione alternativa, più razionale sul piano funzionale e su quello delle prestazioni, condivisa da tutte le Amministrazioni Comunali direttamente interessate dalla proposta di variante;
- individuazione di proposte di modifica strutturale del tracciato, condivise da tutte le Amministrazioni Comunali direttamente interessate dalla proposta di variante, con l'obiettivo specifico di salvaguardare l'ambito naturalistico e paesaggistico che verrebbe compromesso dalla realizzazione dell'infrastruttura così come oggi concepita;
- esame di una serie di criticità puntuali e che attestano significative carenze progettuali, oltre che significative inadeguatezze qualitative, rilevate dalla singola Amministrazione e approfondite nell'ambito di una risposta di territorio condivisa.

Tenuto conto di quanto riportato nel documento *Valutazioni generali e criticità complessive in merito alla proposta di variante Tratta D-Breve* e nel documento *Parere al progetto definitivo dell'opera infrastrutturale denominata variante sulla tratta D-Breve*, oltre che di quanto riportato nel seguente documento di osservazioni tecnico-progettuale, tutte le Amministrazioni comunali direttamente interessate ribadiscono parere contrario alla proposta di variante in oggetto.

1. Alternative progettuali da esaminare e sviluppare

Lo *Studio di fattibilità delle alternative progettuali* del 15.01.2021 non esamina e sviluppa adeguatamente alternative che potrebbero risultare più economiche (e quindi ragionevolmente più attuabili), più razionali sul piano funzionale e su quello delle prestazioni, oltre che più sostenibili dal punto di vista ambientale. A titolo esemplificativo, si richiama l'opzione brevemente discussa nel documento sopra menzionato e che sviluppa un tracciato ad ovest della Tangenziale Est A51. Tale opzione, seppur ritenuta "*valida dal punto di vista della tecnica stradale*", risulta sbrigativamente accantonata perché "*non risponde alle necessità della committenza*". Dal punto di vista della scrivente amministrazione, le necessità della committenza dovrebbero essere armonizzate con i bisogni e le richieste del territorio che potrebbe ospitare l'opera, articolando quindi un confronto di merito nel rispetto del principio di leale collaborazione istituzionale e per garantire il buon andamento dell'amministrazione.

Più nello specifico, si rileva come la documentazione progettuale non abbia tenuto in considerazione la possibilità di utilizzare la Tangenziale Est A51 quale infrastruttura di connessione tra la Tratta C di Autostrada Pedemontana e l'Autostrada A4. Il mancato esame di questa opzione si inserisce in un quadro complessivo che è doveroso richiamare.

Sul piano del merito, si rileva come:

- la Tratta D-Breve muterebbe in termini sostanziali gli obiettivi strategici rispetto al progetto definitivo già approvato, risultando quindi - di sicuro sul piano sostanziale - un nuovo intervento con un obiettivo alternativo e non una semplice variante localizzativa;
- la documentazione depositata non è sufficiente a mostrarne l'utilità trasportistica, tanto sul piano funzionale quanto sul fronte delle prestazioni; al contrario, a fronte del significativo impatto

ambientale e del rilevante costo economico, la Tratta D-Breve comporterebbe *“il permanere di situazioni critiche irrisolte a livello di traffico locale o addirittura, in casi puntuali, di ulteriore peggioramento delle condizioni viabilistiche”*, come ribadito nelle *Valutazioni della Provincia di Monza e della Brianza*, datate 6.10.2023 (inviata in vista della Conferenza dei servizi del 10.10.2023).

- il visibile e comprovato impatto ambientale sarebbe aggravato da una struttura ridondante, che si sviluppa parallelamente alla Tangenziale Est A51, quest'ultima gratuita e a meno di 3 km di distanza.

Queste considerazioni trovano un riscontro tecnico e puntuale nell'elaborazione approntata dal Centro Studi PIM su mandato della Provincia di Monza e della Brianza, in seguito all'indisponibilità di Autostrada Pedemontana Lombarda a farsi carico di questo necessario approfondimento.

Più in particolare, il rapporto del Centro studi PIM *Autostrada Pedemontana Lombarda Tratta D - Effetti indotti sulla rete esistente* rileva come sul fronte della rete primaria, i benefici trasportistici sull'Autostrada A4 - peraltro trascurabili e con una riduzione di solo 4/5% dei flussi rispetto allo scenario attuale - sarebbero conseguiti *“indipendentemente dalla realizzazione o meno della Tratta D Breve”*. In altri termini, la tratta D-Breve non risulta in alcun modo funzionale al miglioramento della connessione est-ovest, individuato a suo tempo come il principale obiettivo strategico dell'opera. In tal senso, lo studio mostra come prestazioni analoghe a quelle conseguibili con la realizzazione della Tratta D-Breve potrebbero ottenersi innestando l'A36 sulla Tangenziale Est A51 e realizzando l'interconnessione A4-A51, quest'ultima già prevista dall'Accordo di Programma TEEM del 2007 e mai realizzata.

Richiamando ancora il rapporto del Centro studi PIM, risulta *“ragionevole supporre il verificarsi di un fenomeno oggi riscontrabile sulla SP39 Melzo-Melegnano caratterizzata da evidenti fenomeni di congestione nonostante la presenza della A58 Tangenziale Est Esterna nelle immediate vicinanze, per effetto di una maggior sensibilità dell'utente veicolare sistematico nei confronti delle infrastrutture a pedaggio rispetto al risparmio in termini di tempo.”* In altri termini, la compresenza di due infrastrutture ravvicinate e parallele – una gratuita e una a pagamento – rischia di rendere il tratto a pagamento inutile sul fronte trasportistico e una significativa passività sul piano economico-finanziario. Ancora sul piano generale, si rileva come *“i valori di VOT (Valore del Tempo) utilizzati risultano superiori ai VOT applicati*

*generalmente alle autostrade del Nord Italia”, dunque sovrastimando la propensione dell’utenza all’uso dell’infrastruttura a pagamento. A tal proposito, si osserva come il calcolo del VOT – pur agganciato al variare del PIL – appaia in contrasto con quanto previsto dalle *Linee guida per la redazione di studi di fattibilità* di Regione Lombardia, le quali sottolineano che “*poiché i benefici da risparmi di tempo possono essere una parte rilevante di quelli totali, si raccomanda di usare stime più prudenziali*” (Linee guida per la redazione di studi di fattibilità, Regione Lombardia).*

Si rileva come nella Deliberazione n. XII/1057 del 02.10.2023 inerente all’espressione del parere di competenza regionale, Regione Lombardia proponga una lettura parziale e distorta del suddetto Studio PIM. Più in particolare, Regione Lombardia sostiene che l’innesto di Pedemontana in Tangenziale Est A51 “*comprometterebbe ulteriormente la prestazionalità, dati i livelli già oggi prossimi alla capacità*”, ovvero una posizione nei fatti smentita dall’analisi trasportistica del Centro PIM, come peraltro rilevato dalla stessa Provincia di Monza e della Brianza. Quest’ultima, ha sottolineato come “*nell’ambito di tale Studio sono stati valutati gli effetti di “non realizzazione” della Tratta D, disponendo la rete esistente di un’infrastruttura con caratteristiche autostradali di connessione tra la costruenda Tratta B2-C della Pedemontana Lombarda e l’autostrada A4 ovvero la Tangenziale Est di Milano (A51). Tale scenario ha posto in evidenza che, grazie ad opportuni interventi di potenziamento di alcuni “nodi” presenti, detta infrastruttura potrebbe essere in grado di gestire i flussi di traffico aggiuntivi indotti dalla connessione con la rete autostradale.*” (Valutazioni della Provincia di Monza e della Brianza, 6.10.2023, inviata in vista della Conferenza dei servizi del 10.10.2023).

Ancora, Regione Lombardia richiama lo Studio PIM per sostenere che “*la realizzazione della Tratta D-Breve in variante induce dei miglioramenti sulla rete viaria secondaria*”, curiosamente omettendo l’aggettivo “*lievi*” - peraltro riferito a situazioni puntuali e a fronte dei già richiamati “*ulteriori peggioramenti delle condizioni viabilistiche*” - adoperato dal Centro PIM per mostrare la scarsa incidenza trasportistica dell’infrastruttura (e che peraltro porterebbe a localizzati peggioramenti proprio nell’asse est-ovest, oggi servito dalla Strada Provinciale SP2). Infine, Regione Lombardia suggerisce come la valutazione approntata dal Centro PIM in merito alla necessità di realizzare l’interconnessione A4-A51 possa essere superata proprio dalla realizzazione della Tratta D-Breve. Questa posizione, discutibile sul piano del metodo a fronte della gratuità della Tangenziale Est A51 in luogo dell’alto costo di pedaggiamento previsto per Pedemontana, pare ignorare che la suddetta interconnessione A4-A51 sia già

prevista dall'Accordo di Programma TEEM del 2007 e debba quindi considerarsi una soluzione già accolta da tutti gli attori istituzionali coinvolti.

In definitiva, l'utilizzo della Tangenziale Est A51 costituirebbe una soluzione tecnicamente fattibile; significativamente più economica e in prospettiva più sostenibile; efficace dal punto di vista trasportistico; a tutela di un'area dal relevantissimo pregio naturalistico, ambientale e paesaggistico; condivisa dalle amministrazioni direttamente interessate e coerente con quanto previsto negli accordi di programma già sottoscritti. A fronte di quanto esposto si presentano le seguenti osservazioni.

Osservazione 1.1. Si richiede di sviluppare un'ipotesi progettuale che consideri la Tangenziale Est A51 come struttura di connessione tra la Tratta C di Pedemontana e l'Autostrada A4, che preveda la realizzazione dello svincolo A4-A51 e tutti gli interventi necessari a garantire adeguati livelli di prestazioni. Lo sviluppo di questa alternativa progettuale e la comparazione con quanto già contenuto nella documentazione progettuale potrà consentire agli enti coinvolti una seria valutazione di tutti gli scenari, con l'obiettivo di ottimizzare la spesa pubblica, consegnare un'infrastruttura economicamente più sostenibile e a tutela di un'area di alto valore ambientale, se necessario riconsiderando il quadro completo delle concessioni in essere.

2. Richieste di modifica strutturale del tracciato

L'impatto della proposta di variante Tratta D-Breve - in termini di consumo di suolo e di più generali ricadute ambientali - risulterebbe gravemente critico in un contesto come quello dell'est della Provincia di Monza e della Brianza, ambito territoriale in cui le scelte urbanistiche dei comuni hanno consentito la conservazione di spazi aperti e ambiti agricoli, tutelati e valorizzati, anche grazie all'istituzione di parchi locali oggi confluiti nel Parco Agricolo Nord Est (PANE), PLIS tra i più estesi della Lombardia, per un'estensione corrispondente a circa il 10% del territorio provinciale. La contrarietà unanime delle Amministrazioni comunali all'ipotesi progettuale Tratta D-Breve non deriva solamente da una visione diversa del futuro del territorio interessato dal progetto, ma anche dall'esigenza di confermare e preservare scelte già compiute e che si sono dimostrate lungimiranti, oltre che in grado di migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Le considerazioni sopra richiamate diventano ancora più cogenti se si considera il quadro complessivo della Provincia di Monza e della Brianza in materia di matrici ambientali. Le criticità più volte rilevate dalle Amministrazioni direttamente interessate - oltre che ben documentate nei rapporti sul consumo di suolo, sulla qualità dell'aria e in generale sulla performance ambientale del territorio provinciale - paiono considerate anche nell'ambito del parere di competenza di Regione Lombardia, la quale si sofferma a più riprese su raccomandazioni e prescrizioni che dovrebbero concorrere ad attenuare e/o compensare uno scenario unanimemente ritenuto critico. Eppure, l'impostazione complessiva della progettazione in esame tradisce una marcata sottovalutazione del danno ambientale, paesaggistico e naturalistico che la Tratta D-Breve così come prevista finirebbe per comportare. Un punto di vista analogo è stato elaborato anche nel documento approvato con il consenso unanime dei 24 comuni consorziati nel parco PANE e che acquisiamo come punto di riferimento sostanziale anche per le proposte sotto riportate.

Incidentalmente, si rileva come nel processo di elaborazione della variante Regione Lombardia non abbia coinvolto le amministrazioni locali direttamente interessate. D'altro canto, i Comuni hanno potuto interloquire solo attraverso un tavolo istituzionale con la Provincia di Monza e della Brianza, senza alcun potere decisionale e senza che l'esito di questi tavoli sia mai stato debitamente considerato da Regione Lombardia. Si segnala che con deliberazione unanime del Consiglio Provinciale (Delibera n. 16 del 25.05.2023), la Provincia di Monza e della Brianza - nel respingere il suggerimento di Regione Lombardia di inserire la Tratta D-Breve come ipotesi nelle tavole del PTCP - ha rilevato come *"la variante proposta ha sollevato diffuse e importanti criticità sul piano viabilistico e ambientale che richiedono di essere affrontate prima di recepire anche solo l'ipotesi di variante in discussione"*. Proprio adottando questo approccio, si rilevano di seguito alcune significative criticità strutturali emerse dall'esame degli elaborati progettuali e che richiederebbero di essere affrontate in via preliminare, con l'obiettivo di disporre di una proposta più razionale, capace di ridurre il danno ambientale e paesaggistico per il territorio direttamente interessato. Le osservazioni in proposito, riportate di seguito, saranno raggruppate per argomento.

Riconfigurazione della piattaforma stradale a 2 corsie per senso di marcia

La larghezza del tracciato della Tratta D-Breve - al netto di svincoli e interconnessioni – si attesta intorno ai 33 metri. Se messa in confronto con la superficie e con l'estensione delle aree libere in cui il tratto autostradale risulterebbe oggi collocato, si percepisce immediatamente l'estrema vicinanza con le

preesistenze edilizie collocate sul territorio. In aggiunti, i volumi di traffico attesi indicati nel progetto di variante (TGM=20600 al 2030), sono del tutto compatibili con un tracciato ridotto, che consentirebbe una riduzione del consumo di suolo di circa il 6%. Inoltre, l'attuale terminale della Tratta C - tratta per la quale sono state affidate l'elaborazione del progetto esecutivo e la realizzazione - è progettato per immettersi nella tratta D a 2 corsie per senso di marcia. Questa incoerenza progettuale è richiamata anche nella Determinazione n. XII/1057 del 02.10.2023, dove Regione Lombardia raccomanda - al punto 3 - di *“valutare la possibilità di mantenere la sezione stradale a tre corsie per senso di marcia anche in corrispondenza del tratto di raccordo tra le Tratte C e D.”* Tuttavia, le analisi trasportistiche a corredo degli elaborati progettuali e dell'Analisi costi benefici - peraltro viziati da una sovrastima nelle previsioni di traffico come già richiamato in precedenza - promuovono e risultano compatibili con una soluzione in riduzione. La riduzione a due corsie del tracciato consentirebbe poi una rimodulazione e una riduzione dello svincolo nei pressi di Agrate, ad oggi gravemente impattante e immediatamente a ridosso di un quartiere residenziale significativo. A fronte di queste considerazioni si propone la seguente osservazione.

Osservazione 2.1. Si chiede di ridimensionare l'intera tratta a una piattaforma stradale a due corsie per senso di marcia, ridimensionando conseguentemente in riduzione l'innesto previsto con TEEM, la barriera di esazione prevista e ogni altra opera di connessione e attraversamento.

Eliminazione dello svincolo di Vimercate/Bellusco

Lo svincolo Vimercate/Bellusco impatta gravemente sulla piana agricola tra Vimercate e Bellusco/Ornago, interessando tra l'altro edifici rurali e fabbricati agricoli, e costituendo ulteriore frammentazione dei fondi, già pesantemente compromessi dall'asse autostradale. Gli scenari elaborati dalla Provincia di Monza e della Brianza con il supporto del Centro PIM - nell'ambito dello studio sull'impatto della variante sulla viabilità locale e sovralocale del quadrante - indicano che: la SP2 ha attualmente un livello di congestionamento tale da non essere in grado di sostenere ulteriore traffico; la realizzazione dello svincolo non genera alcun beneficio generalizzato; la sua mancata realizzazione, in luogo di un'adeguata riqualificazione della A51 tangenziale est a partire dal completamento di tutte le manovre dell'interconnessione A51/A4, non causerebbe aggravii di traffico sulla rete stradale locale e sovralocale. L'eliminazione dello svincolo comporterebbe anche la cancellazione delle strade di collegamento previste dal progetto, che misurano circa 2,5 km e che comportano un impatto significativo. Incidentalmente, si

rileva come nella Deliberazione n. XII/1057 del 02.10.2023 Regione Lombardia - al punto 2 - richieda che lo svincolo venga ottimizzato in termini di funzionalità trasportistica, localizzazione e inserimento territoriale, implicitamente sottolineando l'inadeguatezza e l'approssimazione progettuale con cui lo svincolo è stato concepito. A fronte di queste considerazioni si propone la seguente osservazione.

Osservazione 2.2. Si chiede di eliminare totalmente la previsione dello svincolo e della viabilità di connessione. In subordine si chiede la revisione progettuale dello svincolo, attestandolo direttamente sulla SP2 e valutando anche lo spostamento dell'asse autostradale al fine di limitare il consumo di suolo.

Modifiche plano-altimetriche del tracciato

La localizzazione e il profilo altimetrico dell'opera progettata è frutto di un insufficiente lavoro di approfondimento delle criticità territoriali, paesaggistiche e ambientali. Ambiti di alto pregio naturalistico, corridoi paesistici storici, prossimità dei nuclei abitati, non sono considerati. Il progetto si inserisce nel pieno centro del corridoio ecologico nord-sud del parco PANE, con la realizzazione in trincea e galleria per il minimo indispensabile a garantire la connessione con la TEEM e l'attraversamento della SP2. In altri termini, nessuna soluzione altimetrica è stata pensata per preservare maggiormente il paesaggio e mitigare gli effetti della nuova opera. Del tutto trascurata anche la necessità di individuare opportune connessioni tra le aree agricole disconnesse dal tracciato, oltre che l'opportunità di realizzare adeguate infrastrutture verdi che consentano di mantenere i varchi ecologici. Stupisce che questi elementi siano richiamati tra le raccomandazioni e le prescrizioni presentate da Regione Lombardia con il già citato parere di competenza, laddove interventi atti a preservare le componenti paesaggistiche, naturalistiche e ambientali dovrebbero essere inquadrati a premessa di una qualsivoglia progettazione infrastrutturale. Rimarcando quindi il basso livello qualitativo del progetto come oggi presentato si propongono le seguenti osservazioni, tenuto conto del fatto che la documentazione inviata alle Amministrazioni direttamente interessate non è al momento equipaggiata del quadro economico.

Osservazione 2.3. Si richiede di formulare un'ipotesi progettuale prevalentemente in galleria, con il preciso obiettivo di preservare la continuità agricola, paesaggistica e naturalistica del parco PANE, da considerarsi come ambito da tutelare e preservare, tenuto conto del contesto territoriale complessivo e degli indicatori di performance ambientale caratteristici della Provincia di Monza e della Brianza.

Osservazione 2.4. Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che il tratto di autostrada compreso tra il viadotto previsto tra Ruginello e Bernareggio fino alla galleria artificiale che passa sotto la SP2, non sia realizzato in rilevato.

Osservazione 2.5. Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che la galleria artificiale attualmente prevista per il passaggio sotto la SP2 sia il più possibile allungata sia verso nord che verso sud.

Osservazione 2.6. Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che il tratto compreso tra lo svincolo di Vimercate/Bellusco e la nuova barriera di esazione sia realizzato interamente in galleria artificiale, peraltro a tutela degli insediamenti residenziali di Cascina Baraggiola, sempre da inserirsi nell'ambito della tutela e della preservazione dell'integrità di un tratto rilevante di Parco P.A.N.E. ai fini ambientali, paesaggistici, di corridoio ecologico e di continuità e di accesso alle aree agricole;

Osservazione 2.7. Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che il tratto compreso fra la barriera di esazione e il nuovo svincolo tra Pedemontana, A4 e TEEM sia realizzato in galleria artificiale.

Osservazione 2.8. Si richiede inoltre, questa volta sotto l'aspetto localizzativo del tracciato e comunque nell'ambito di una progettazione da svilupparsi il più possibile in galleria, di riposizionare l'intera tratta per limitare al minimo l'occupazione delle aree del Parco Agricolo Nord Est e nel contempo per collocare la nuova opera il più distante possibile da nuclei abitati, aree di interesse paesaggistico, aree di elevato valore ambientale e naturalistico.

Impatto ambientale

Sul piano dell'impatto ambientale, la gravosità della variante sulle aree del Parco Agricolo Nord Est è più volte richiamata nei pareri e nelle note di tutti gli enti coinvolti, a dimostrazione del fatto che le precedenti fasi progettuali non abbiano debitamente tenuto conto della rilevanza dei fattori ambientali, oltre che della posizione degli enti direttamente interessati. Risulta del tutto evidente che collocare la nuova infrastruttura autostradale in aree che sono quelle di più recente tutela - e per questo aree sulle quali le

amministrazioni locali hanno investito risorse ed energie - evidenzia la netta contrapposizione tra la politica ambientale delle amministrazioni comunali e quella di Regione Lombardia. Le prime si sono impegnate nel tutelare gli spazi aperti e gli ambiti agricoli e non urbanizzati nella Provincia col più alto tasso di consumo di suolo a livello nazionale.

L'assemblea del parco PANE, che consorzia 24 comuni delle province di Monza e della Brianza, Lecco e della Città Metropolitana di Milano, ha approvato all'unanimità un contributo progettuale da considerarsi parte integrante del presente documento. Le documentate e approfondite analisi naturalistiche e territoriali, descrivono ambiti di alto pregio, habitat e ecosistemi fragili da preservare, un inquadramento territoriale strategico del Parco, oltre che interventi e investimenti attuati o in via di attuazione, proprio nelle aree che verrebbero compromesse dalla nuova infrastruttura. Emerge l'urgenza di tutelare obiettivi e attività del Parco, a fronte di un'ipotesi progettuale che, se confermata, ne comprometterebbe l'esistenza.

A fronte delle considerazioni sopra richiamate e del documento presentato dal parco PANE, come unanimemente approvato dai 24 comuni consorziati, si richiamano le conclusioni e le richieste di modifica progettuale avanzate dal parco, riproponendole qui nei termini delle seguenti osservazioni.

Osservazione 2.9. A supporto di quanto osservato dal Parco PANE, si esprime parere contrario alla realizzazione della variante proposta e si chiede di desistere nella realizzazione dell'opera.

Osservazione 2.10. A supporto di quanto osservato dal parco PANE e in subordine all'osservazione precedente, si chiede lo spostamento delle infrastrutture di progetto al di fuori dei confini del Parco;

Osservazione 2.11. A supporto di quanto osservato dal parco PANE e in subordine alle due osservazioni precedenti, si richiede la realizzazione in galleria coperta naturale o artificiale - senza trasformazione d'uso del suolo sovrastante - per almeno il 70% della lunghezza dei tratti che attraversano il territorio del Parco e soprattutto per il tratto che attraversa il Bosco della Bruciata, dove l'obiettivo progettuale deve essere volto a escludere totalmente gli impatti, anche nella fase di cantiere (quindi, se il tracciato non fosse spostabile, da realizzare necessariamente in galleria naturale), ovvero venga ridotta l'estensione in larghezza della stessa infrastruttura.

Greenway

Nell'analisi della variante all'infrastruttura autostradale è stata approfondito il progetto della Greenway. Anzitutto va chiarito che l'effetto compensativo di questa opera risulta essere irrisorio rispetto a un'infrastruttura autostradale. Infatti:

- quanto previsto ricalca spesso tratti di rete ciclabile e campestre già oggetto di recenti interventi manutentivi e di funzionalizzazione realizzati dalle amministrazioni locali del territorio;
- l'effetto di “parco diffuso” è quantitativamente irrisorio rispetto alla naturalità e alla qualità ambientale che l'autostrada toglie ai territori interessati dalla variante;
- dal punto di vista della funzionalità viaria quanto progettato non raggiunge obiettivi di mobilità ciclabile sovralocali, costituendo un tracciato forse utile per gli spostamenti per il tempo libero, senza incidere in maniera sostanziale sulle scelte di mobilità dei cittadini.

Con tali premesse si ritiene quindi necessario che oltre alla Greenway venga realizzata anche un'infrastruttura ciclabile urbana e interurbana che si configuri come una sorta di “superstrada ciclabile” che possa collegare in maniera diretta, rapida e sicura i Comuni e i principali poli attrattori del territorio di modo da configurarsi come una vera alternativa all'utilizzo dell'automobile negli spostamenti della vita quotidiana. Nella progettazione di tale opera si dovrà tenere conto naturalmente della rete ciclabile già esistente e potrà quindi essere progettata e realizzata, dove funzionale allo scopo, anche raccordando fra loro percorsi ciclabili in parte già esistenti.

Osservazione 2.12. Si chiede di realizzare, oltre alla Greenway, una infrastruttura ciclabile urbana e interurbana che possa essere una vera alternativa all'utilizzo quotidiano dell'automobile collegando in maniera diretta, rapida e sicura i Comuni. Il tracciato deve essere costituito da un asse principale che colleghi i principali poli attrattori sovralocali, a titolo di esempio: Autostazione Vimercate - Ospedale di Vimercate– Stazione FS Carnate - Centro Scolastico Omnicomprensivo di Vimercate – polo industriale di Agrate Brianza. Al tracciato principale devono essere collegati i percorsi ciclopedonali e campestri esistenti, specialmente sulla direttrice est-ovest che in diversi punti devono intersecare e attraversare l'infrastruttura autostradale;

Osservazione 2.13. La nuova infrastruttura ciclabile dovrà essere progettata con caratteristiche e servizi adeguati allo scopo che si prefigge in termini di sicurezza, pavimentazione, illuminazione, segnaletica, sosta e interscambio con TPL, stazioni di ricarica e manutenzione, etc.

Segnalazioni di criticità puntuali al tracciato – Comune di BELLUSCO

Facendo seguito all'inquadramento generale, orientato a evidenziare e a far emergere le criticità generali dell'intero progetto infrastrutturale, espresse con le alternative progettuali da esaminare e sviluppare e la richiesta di importanti modifiche strutturali del tracciato, volendo entrare nel merito del progetto presentato il comune di Bellusco intende segnalare diffuse carenze e criticità progettuali che interessano nello specifico il proprio territorio comunale.

1. Svincolo di Vimercate – Bellusco - Traffico indotto sulla rete esistente.

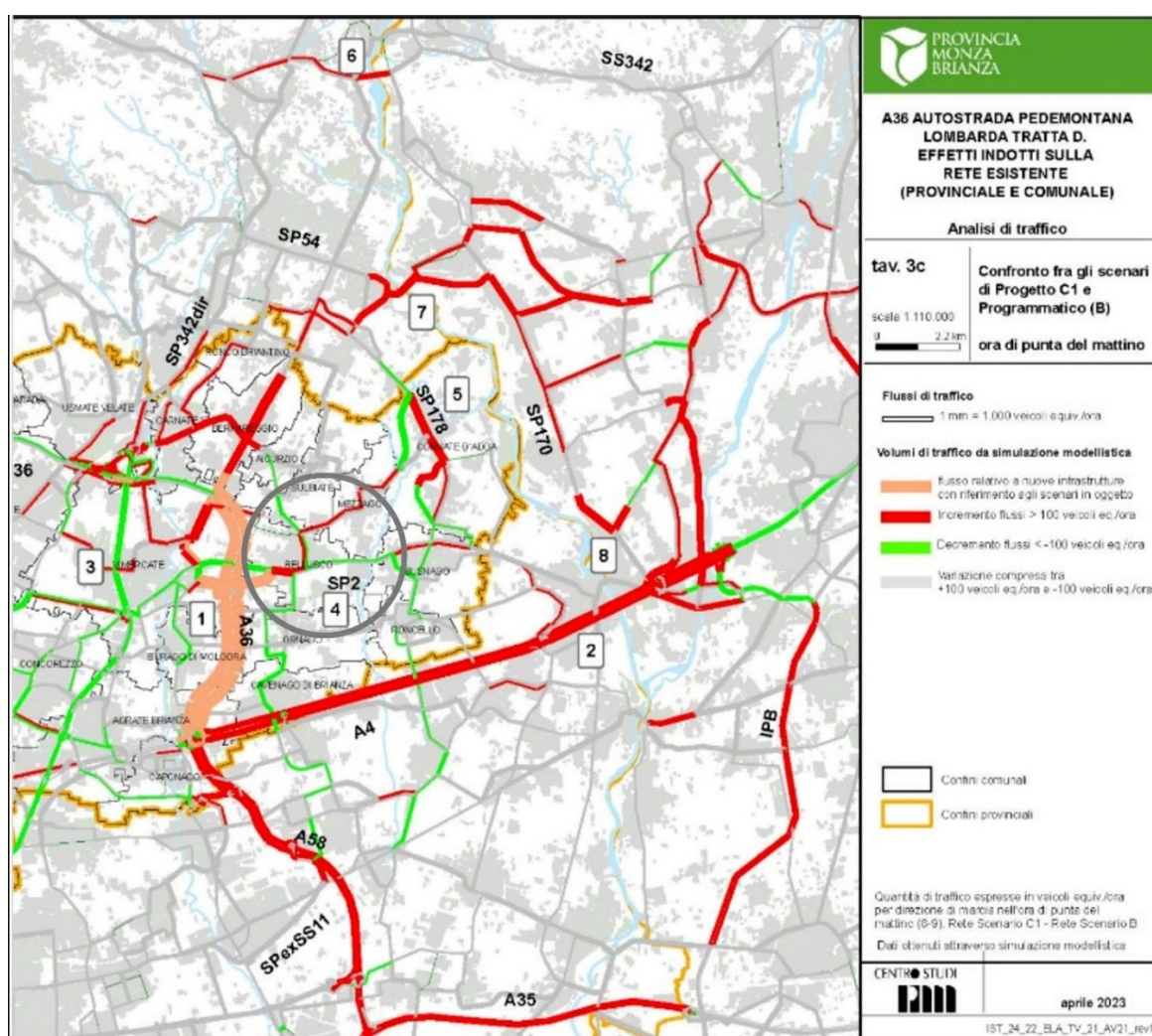
In generale, gli studi specialistici effettuati a supporto della redazione del PGT e, ancora più in particolare, dalle analisi di traffico degli effetti indotti sulla rete esistente con particolare riferimento a quella secondaria (provinciale e comunale), realizzato dal Centro Studi PIM nell'ambito del Programma di collaborazione PIM-Provincia di Monza e Brianza sulla rete secondaria e sulla rete urbana locale, hanno evidenziato **situazioni di criticità sulla SP2 Monza-Trezzo** (strada extraurbana secondaria, tipo C, a carreggiata singola con circa 2.500 veicoli eq./ora bidirezionali); **tali condizioni verrebbero ulteriormente accentuate dal previsto svincolo di Vimercate, il cui raccordo del ramo orientale si innesta alla rotatoria esistente lungo la SP2 in territorio di Bellusco**, che comporterà (oltre all'interferenza più avanti illustrata) un peggioramento della congestione e delle condizioni di traffico.

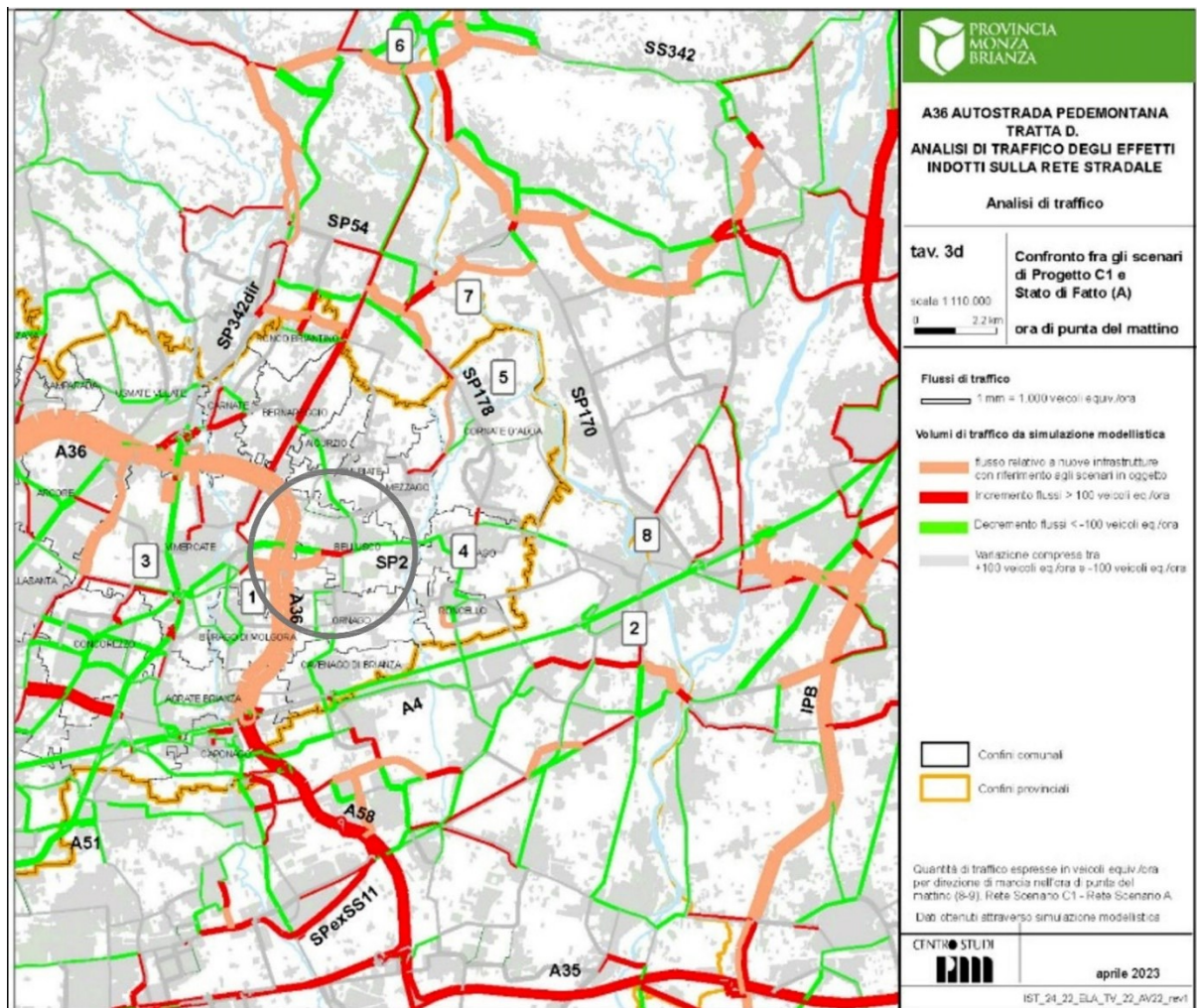
Lo studio *“A36 Autostrada Pedemontana lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente – ANALISI DI TRAFFICO”* redatto dal centro studi PIM presenta le differenti analisi di traffico in funzione degli scenari progettuali presi in esame, confrontandoli con lo scenario attuale e quello di progetto (B) che prevede la realizzazione della tratta “D lunga” approvata.

Nello specifico lo scenario programmatico denominato C1 è quello che prevede la realizzazione del sistema APL con la tratta “D breve”. L'analisi condotta evidenzia rispetto allo scenario programmatico (B) un sensibile aumento dei flussi lungo la SP2 nei tratti a ovest di Bellusco +40% (circa +800 veicoli eq. bidir./ora), a Busnago +19% (circa +210 veicoli eq. bidir./ora) e a Trezzo d'Adda +12% (+200 veicoli eq. bidir./ora) e un miglioramento nel tratto bypassato dalla nuova viabilità relativa allo svincolo -43% (-850 veicoli eq. bidir/ora) e un lieve miglioramento nel tratto tra Bellusco e Busnago -5% (-110 veicoli .eq/ora).

Rispetto allo scenario Attuale (A) l'introduzione della tratta D breve con lo svincolo sulla SP2 produrrebbe nel tratto ad Ovest di Bellusco un aumento dei flussi transitanti pari a circa il +10% (circa +260 veicoli eq. bidir./ora)

Situazione quest'ultima insostenibile per il tratto belluschesse della SP2 che attualmente presenta un livello di congestionamento tale da non essere in grado di sostenere ulteriore traffico. L'attuale conformazione dell'infrastruttura presenta un livello di criticità che non trova risposte migliorative nella programmazione provinciale che ritiene l'arteria tecnicamente molto difficilmente potenziabile per le caratteristiche dimensionali e geometriche proprie della strada, la cui sezione non può essere ampliata attraversando tratti urbani e a causa delle molte interconnessioni a raso e rotatorie.





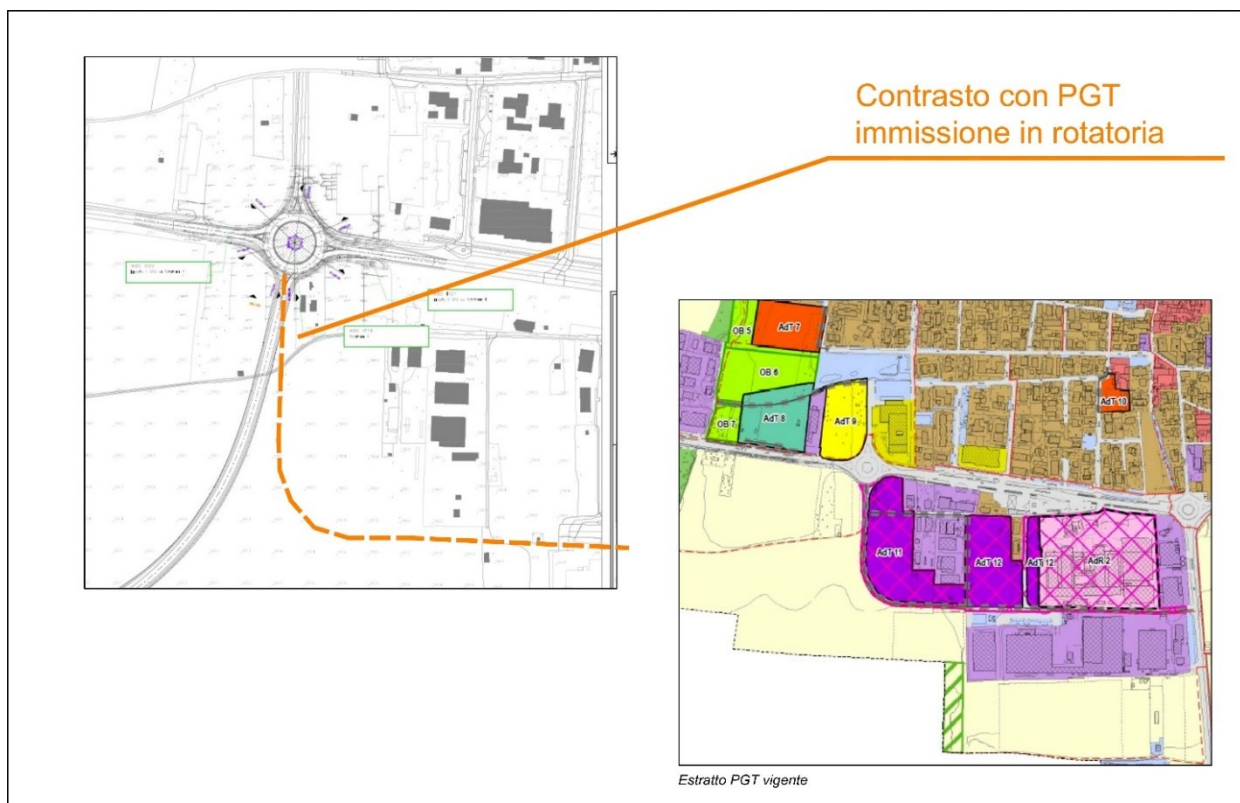
STUDIO PIM - Confronto fra gli scenari di Progetto C1 e lo Stato di Fatto (A)

2. Contrasto con PGT immissione in rotatoria del braccio di collegamento (IR 19 - Collegamento svincolo Vimercate – rotatoria 4)

Il braccio di collegamento dello svincolo di Vimercate alla SP2 in territorio di Bellusco con innesto sulla rotatoria di via Brianza (IR 18 rotatoria 4) nel tratto finale di immissione risulta contrastante con la programmazione comunale dettata dal PGT espressa in dettaglio negli ambiti di trasformazione AdT11 e AdT12 che insistono sul medesimo sedime dell'innesto.

La trasformazione prevista dal PGT prevede il prolungamento della strada comunale via Europa e la sua immissione diretta in rotatoria nello stesso punto individuato dal progetto di Pedemontana.

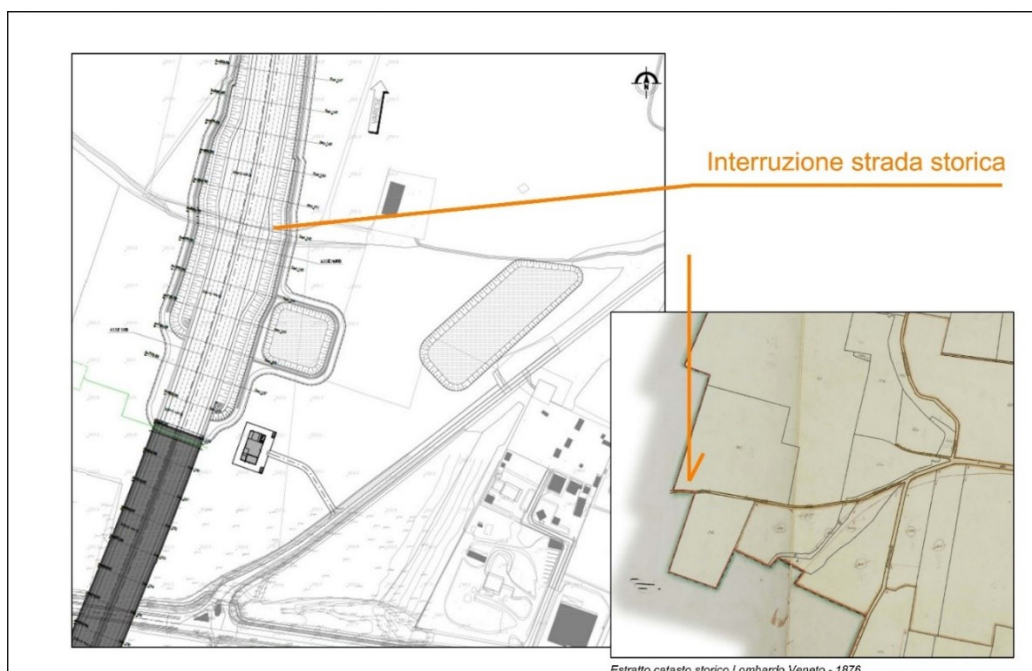
In definitiva, il raccordo del ramo orientale del nuovo svincolo di Vimercate alla rotatoria esistente lungo la Sp2, determina una interferenza che limita la realizzazione della prevista viabilità comunale e che condiziona negativamente l'accessibilità dell'esistente (e previsto) complesso insediamento produttivo.



Partendo dall'assunto che il progetto infrastrutturale, oltre che al soddisfacimento del fabbisogno di mobilità, dovrebbe confrontarsi con le caratteristiche dei luoghi e ai valori di paesaggio dei differenti contesti, l'attenzione al contesto dovrebbe tradursi in una "ricucitura" delle reti e tessiture territoriali presenti, dal punto di vista ecologico, paesaggistico e storico culturale. **In questo senso, il progetto dell'infrastruttura dovrebbe garantire la preservazione dei manufatti storici e garantire la continuità fisica e funzionale della rete dei percorsi rurali, integrando la sistemazione paesistico-ambientale del territorio attraversato.** Tale rete, oltre a costituire un sistema di rilievo storico, definisce, infatti, una rete di mobilità "dolce" che consente un utilizzo a nullo impatto ambientale che può favorire spostamenti (anche quotidiani e non solo occasionali per il tempo libero) ecologici e in grado di mantenere il presidio (e la cura) del territorio agricolo.

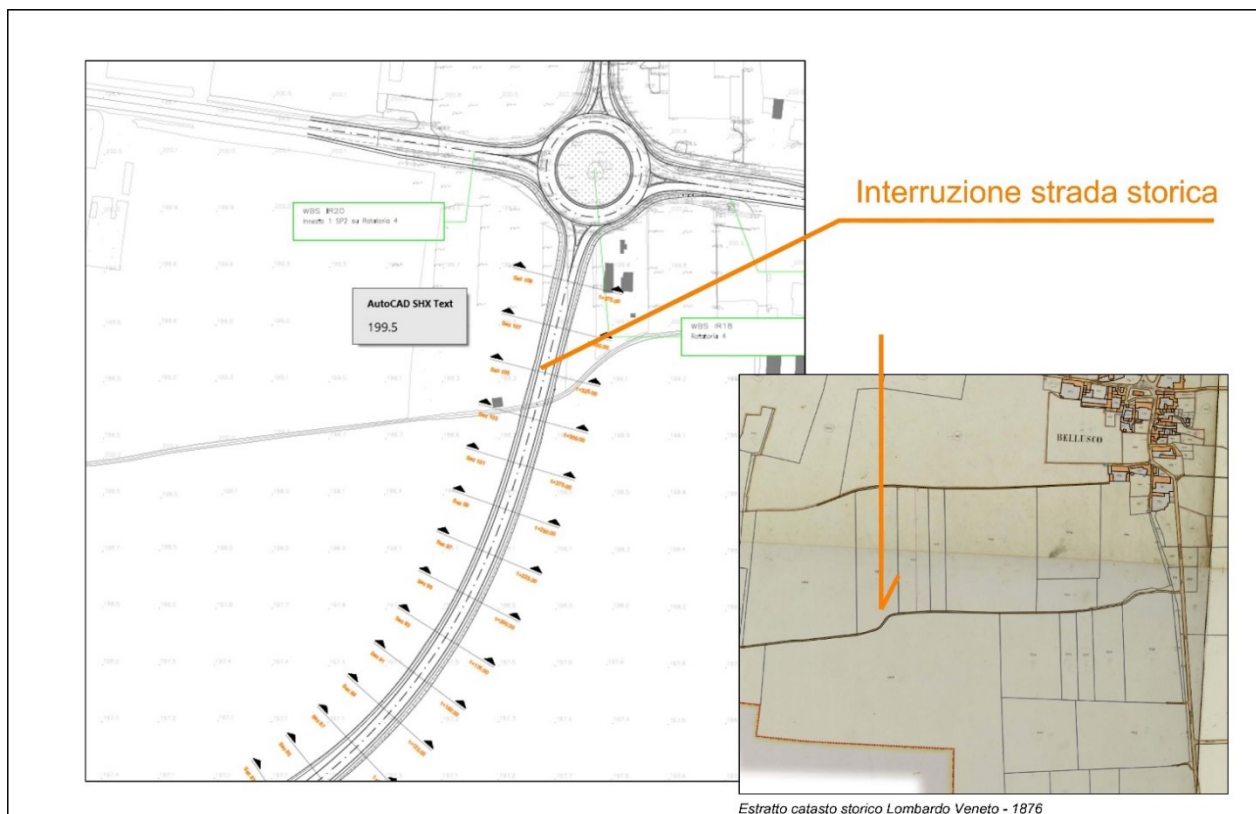
3. Interruzione strada storica vicinale della cascina Chiesa – Asse autostradale principale (TR02 Trincea)

L'asse principale dell'autostrada interrompe la strada vicinale della cascina Chiesa, antico asse viario che per secoli ha collegato l'abitato di Bellusco con quello di Vimercate, ora sentiero campestre per l'accesso ai fondi agricoli e parte integrante della rete sentieristica ciclopedonale che caratterizza le nostre campagne, alternativa alla mobilità veicolare, preziosa opportunità per il tempo libero e parte integrante del sistema della viabilità storica e d'interesse paesaggistico, tutelata dal Piano Territoriale Regionale.



4. Interruzione strada storica consortile (via 25 Aprile) - Braccio di collegamento (IR 19 - Collegamento svincolo Vimercate – rotatoria 4)

Il braccio di collegamento dello svincolo di Vimercate alla SP2 in territorio di Bellusco interrompe la strada consortile storica che da via 25 Aprile permette l'accesso ai fondi agricoli.

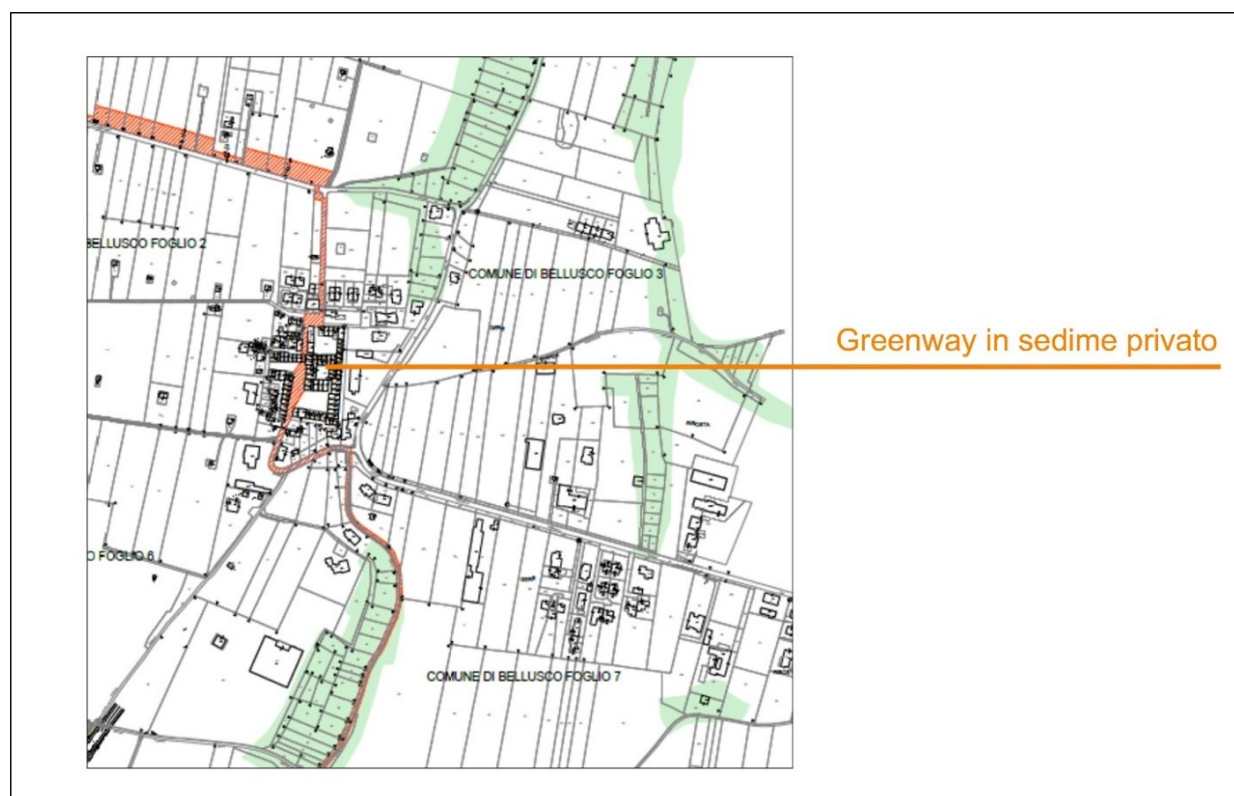


Una delle principali “compensazioni” è rappresentato dalla Greenway che dovrebbe configurarsi come un progetto di paesaggio, attento al recupero e valorizzazione degli elementi storici presenti (cascine, percorsi, ecc.), tendere il più possibile alla separazione dalla mobilità veicolare e in ogni caso garantire la compatibilità con i diversi utenti del sistema della mobilità. **Da questo punto di vista diverse sono le incongruenze progettuali rilevabili:**

5. Greenway - Mancanza di titolarità tratta GW11 dal prog.3+009.00 al prog. 3+052.00 in cascina S. Nazzaro. Tipologico di riferimento B5

La piattaforma del percorso ciclopedonale in progetto interessa un’area di proprietà privata: trattasi del cortile interno della cascina S. Nazzaro, area comune di comproprietà delle unità immobiliari dell’insediamento storico, non di proprietà pubblica e non appartenente al demanio del Comune di Bellusco.

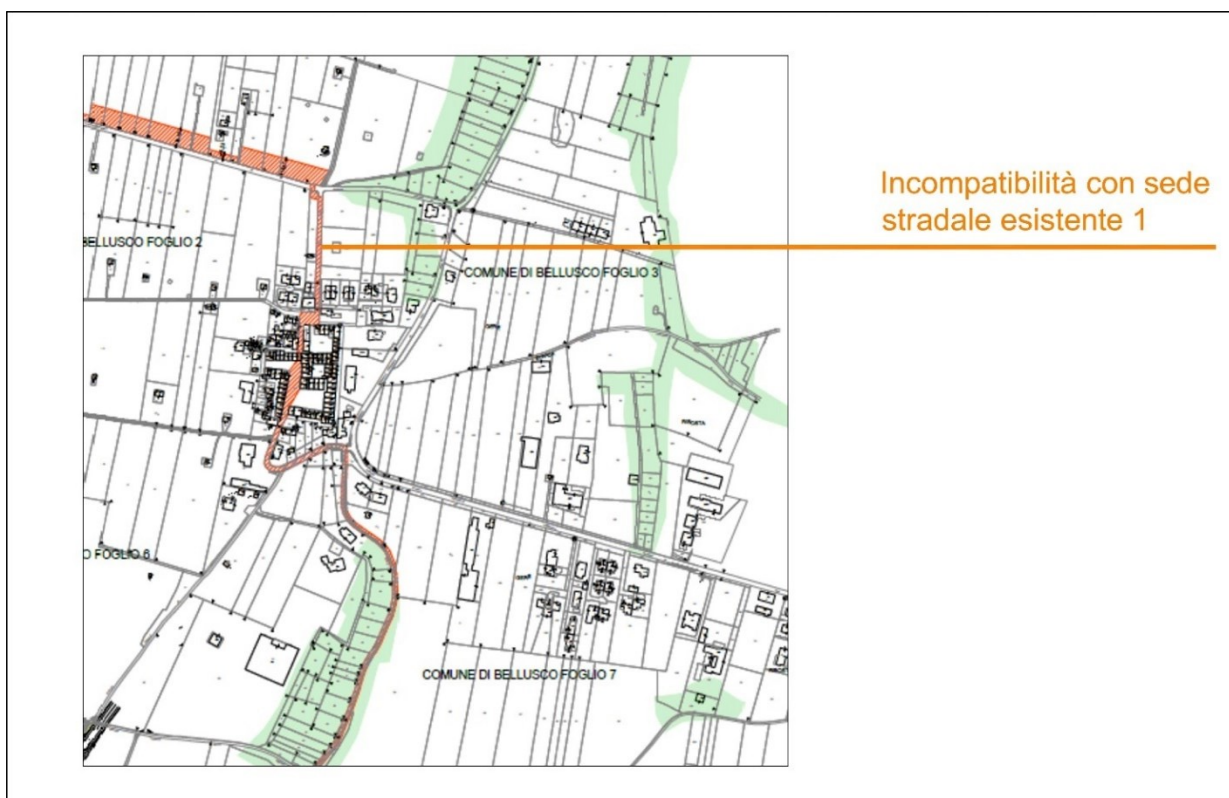
Anche a prescindere dalla opportunità della localizzazione del tracciato, il progetto non prevede l’acquisizione da parte di Pedemontana dell’area, rendendo così non fattibile l’opera.



6. Greenway – Incompatibilità con sede stradale esistente 1 - GW11 dal prog.3+009.00 al prog. 3+052.00. Tipologico di riferimento B5

L'area di sedime del percorso ciclopedonale in progetto da cascina S. Nazzaro a via S. Nazzaro (direzione per Ruginello) si inserisce nella piattaforma della strada esistente con un intervento di solo rifacimento del tappetino d'usura (Intervento B5 – Rifacimento tappetino di usura su strada esistente).

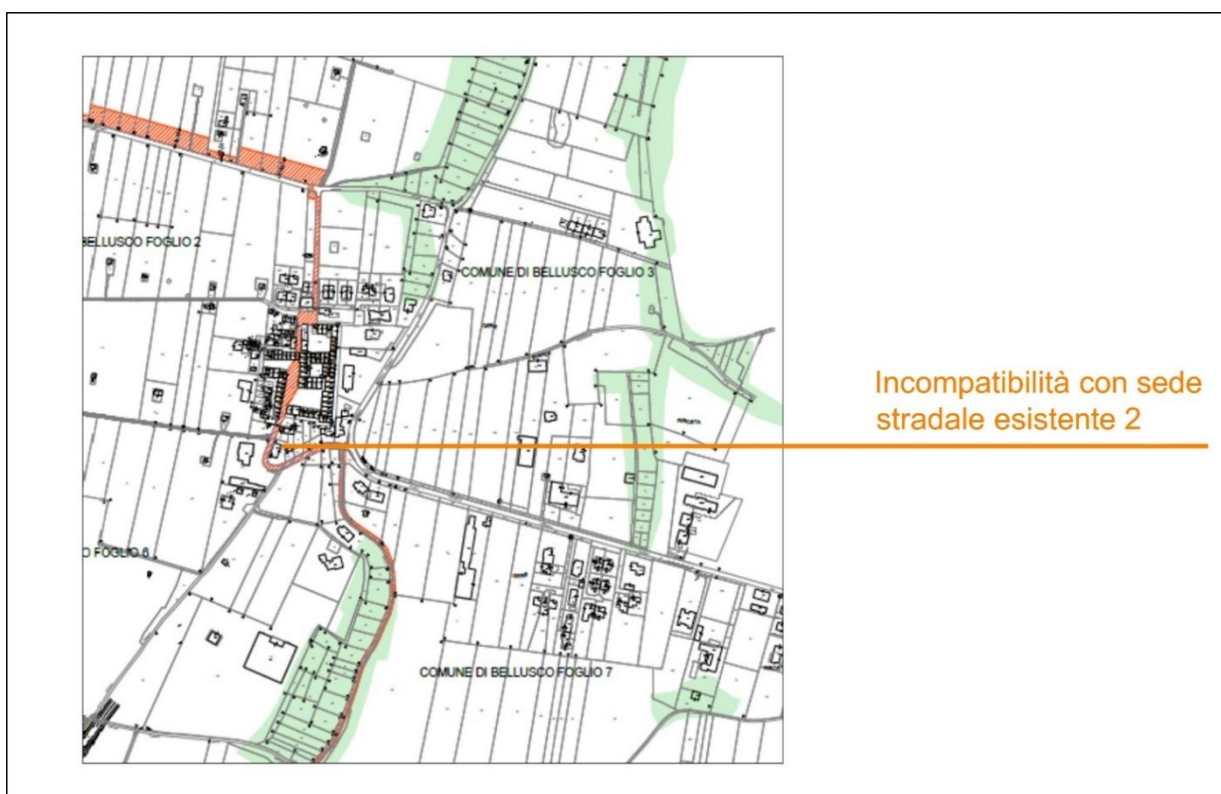
Si segnala che il progetto contrasta con la reale conformazione della strada, rendendo impraticabile la scelta progettuale in quanto la strada esistente, con sezione inferiore a cinque metri, ad oggi non dotata di marciapiedi, è a doppio senso di marcia e quindi non idonea ad un utilizzo promiscuo auto e mobilità dolce. Il progetto non prevede l'acquisizione di un nuovo ingombro per la ciclopedonale e non tiene conto della programmazione comunale dettata dal PGT espressa negli ambiti di trasformazione AdT1 e AdT2 che insistono sul tratto di strada in oggetto.



7. Greenway – Incompatibilità con sede stradale esistente 2 - GW11 dal prog.3+009.00 al prog. 3+052.00. Tipologico di riferimento B5

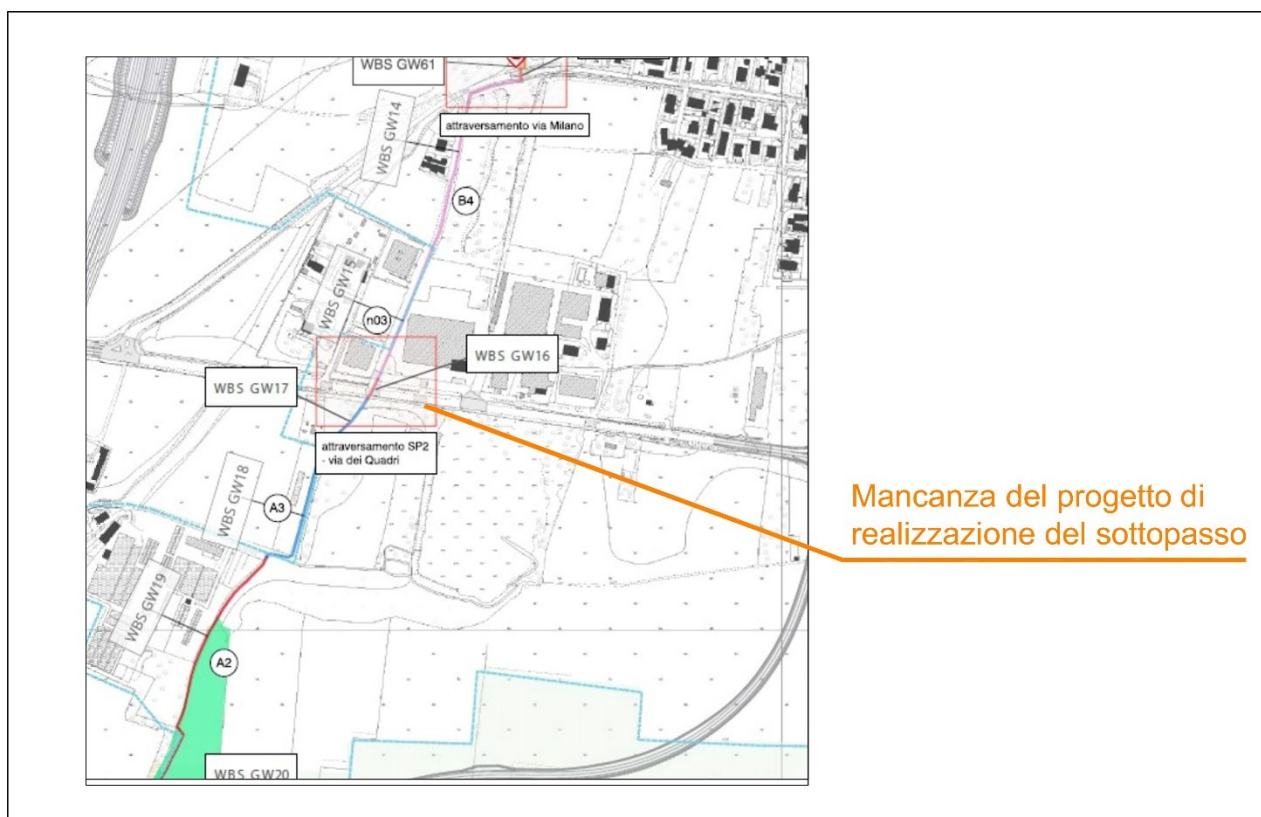
L'area di ingombro del percorso ciclopedonale da cascina S. Nazzaro a via S. Nazzaro (prossimità incrocio con sentiero delle Gariole) si inserisce nel sedime della strada esistente proponendo un intervento di solo rifacimento del tappetino d'usura (Intervento B5 – Rifacimento tappetino di usura su strada esistente).

Si segnala che il progetto contrasta con la reale conformazione della strada rendendo impraticabile la scelta progettuale in quanto la strada esistente, con sezione inferiore a cinque metri, ad oggi non dotata di marciapiedi, è a doppio senso di marcia e quindi non idonea ad un utilizzo concorrente auto e mobilità dolce. Il progetto non prevede l'acquisizione di un nuovo ingombro per la ciclopedonale.



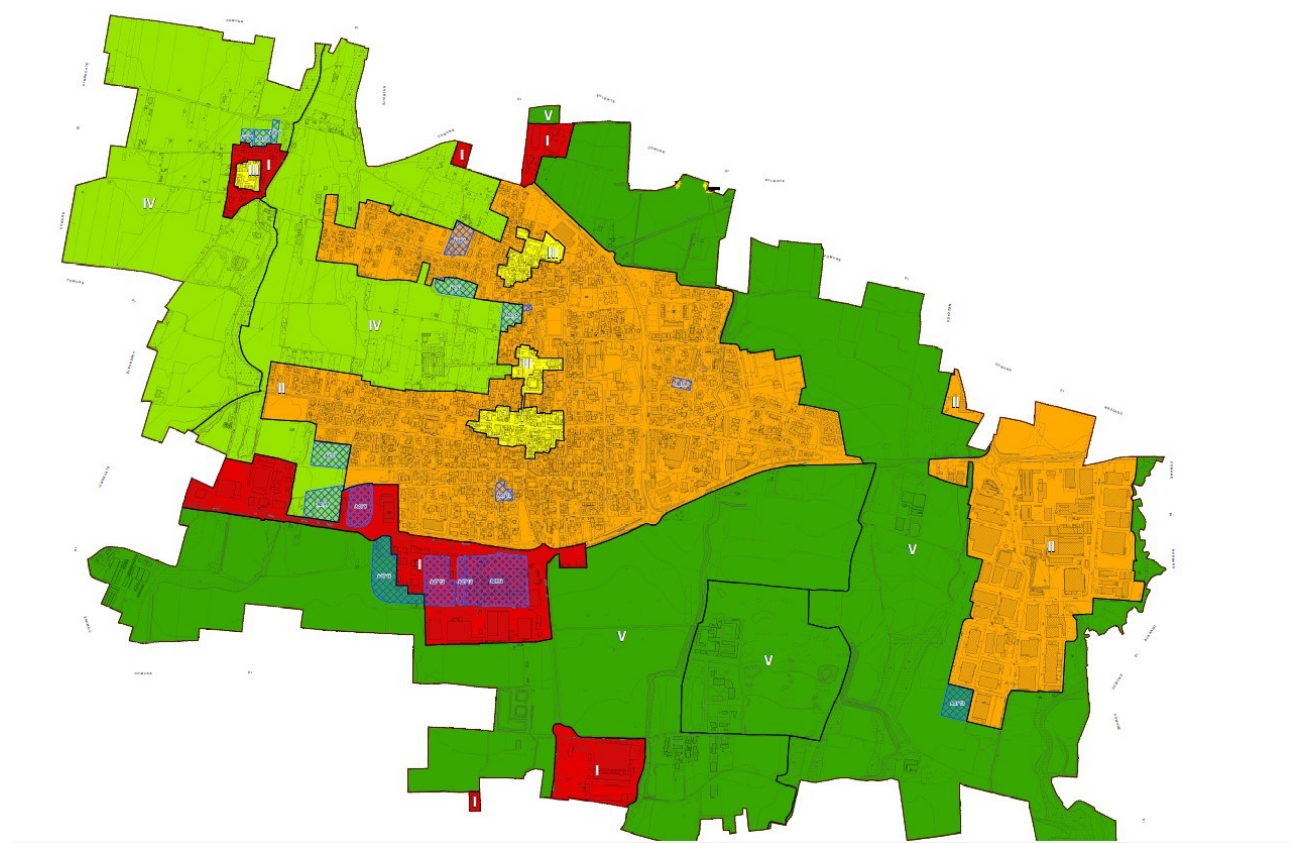
8. Greenway - Mancanza del progetto per la realizzazione del sottopasso nei pressi della SP2 - GW16 dal prog.4+645.00 al prog.4+685.00.

Il progetto definitivo prevede la realizzazione di un attraversamento della SP2 mediante sottopasso: di tale opera d'arte manca il progetto, non è individuata l'area di ingombro di tale manufatto e non è esplicitata l'acquisizione del terreno necessario alla realizzazione.



9. Sensibilità Paesistica

Il progetto presenta un errore in quanto basa la valutazione ambientale partendo da un dato errato relativo alla classe di sensibilità paesistica dell'area interessata. L'attuale PGT vigente attribuisce la classe 5 e non la classe 4.



Il Sindaco di Bellusco
Mauro Colombo