



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, 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
Energica
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*

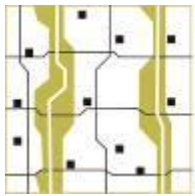
Trasmessa mezzo pec

OGGETTO: Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse - CUP F11B06000270007 - Progetto definitivo della variante "Tratta D" - Pubblicazione integrazioni e avvio di nuova consultazione in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del D.Lgs 152/2006 - TRASMISSIONE OSSERVAZIONI DI CONSORZIO PARCO AGRICOLO NORD EST (P.A.N.E.)

Riferimento procedura: **CDS/APL/2023**

Premesso che:

- Parco Agricolo Nord Est (P.A.N.E.) è un Plis (Parco Locale di Interesse Sovracomunale) ai sensi dell'art. 34 della L.R. 86/1983 ed è nato nel 2017 dalla fusione di due precedenti Plis quali Parco del Molgora e Parco del Rio Vallone;
- Parco Agricolo Nord Est (P.A.N.E.) è un Consorzio di 23 Comuni (Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate) dislocati nelle provincie di Monza e Brianza, Milano e Lecco;
- Consorzio Parco Agricolo Nord Est è un Ente Parco di natura pubblica ed è un ente a sé stante e distinto dai Comuni consorziati;
- Il comprensorio del 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



Comuni di:

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

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.

- Il Plis P.A.N.E. si inserisce nel disegno di Rete Ecologica Regionale (RER) come elemento di secondo e, in alcune zone, di primo livello; è inoltre interessato, nei territori di Gessate, 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.
- 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.

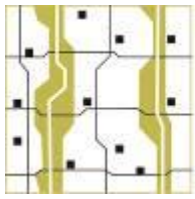
Richiamate

- Le osservazioni già presentate da Plis P.A.N.E. in data 17-11-2023 (rif. Registro MASE-2023-0186873) in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto Definitivo della Variante "Tratta D" del Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse, nelle quali veniva evidenziato che **il nuovo tracciato proposto della tratta D impatta molto gravemente sul territorio del Plis P.A.N.E. di fatto prevaricandone le finalità istitutive e che l'analisi degli impatti della Tratta D Breve risulta inadeguata in quanto poco 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.**

Vista

- La richiesta di integrazioni indirizzata al proponente APL (n. 7374 del 24-5-2024) dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;
- L'avviso al pubblico riguardante la pubblicazione delle integrazioni prodotte da APL, nel quale veniva specificato che *"Entro il termine indicato all'art.24 comma 5 del D.Lgs.152/2006 chiunque abbia interesse può prendere visione delle integrazioni al progetto ed al relativo studio ambientale, nonché presentare in forma scritta le proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali"*;
- La documentazione integrativa fornita da APL e pubblicata sulla pagina web dedicata al progetto;

SI OSSERVA QUANTO SEGUE



Comuni di:

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

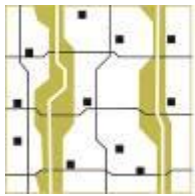
Si prende atto, con rammarico e preoccupazione, che nessuna delle richieste inoltrate da Parco Agricolo Nord Est è stata accolta, né risulta essere stata analizzata, recepita o controdedotta la disamina articolata di criticità descritte nelle osservazioni già presentate dal Parco (rif. Registro MASE-2023-0186873) riguardanti in particolare:

- 1) Impatto in termini di consumo di suolo e frammentazione territoriale.
- 2) Impatti diretti su ecosistemi e biodiversità (comprendente una caratterizzazione analitica del bosco della Bruciata, ecosistema raro ed endemico ascrivibile ad habitat 91F0-Allegato 1 della Dir. Habitat 92/43/Cee, non descritto nel SIA presentato da APL).
- 3) Impatti sulla Rete Ecologica Regionale, sulla Rete Verde Provinciale e sulla permeabilità ecologica del territorio (= impatti indiretti su ecosistemi e biodiversità).
- 4) Impatti sulla rete podere di valenza storica, fruitiva e agricola.
- 5) Impatti sugli investimenti pluriennali realizzati dal Parco.
- 6) Impatti sul comparto agricolo e sulle produzioni agricole di pregio all'interno del Parco (dove, tra l'altro, si evidenziava come l'estensione di suolo agricolo oggetto di ripristino venga evidentemente sovrastimata nella documentazione presentata da APL, che conteggia come suolo agricolo ripristinato anche il sedime della A4 e dello svincolo A4-TEEM).
- 7) Impatti sul paesaggio (dove viene tra l'altro evidenziato, a seguito di un'analisi circostanziata, in che modo la presenza di un'infrastruttura quale quella di progetto rappresenti 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).
- 8) Osservazioni sulla Greenway (dove vengono tra l'altro analizzate le ragioni dell'inadeguatezza delle misure compensative proposte, molte delle quali peraltro neppure prescrittive, quindi di fatto irrealizzabili).

Vista la scarsa o nulla considerazione dedicata alle criticità rilevate dal Parco con le precedenti osservazioni, appare utile e doveroso richiamare e riproporre integralmente, anche in questa sede, i contenuti delle osservazioni già presentate dal Parco in data 17-11-2023 (rif. Registro MASE-2023-0186873), in quanto **si reputa di fondamentale importanza, per il bene del territorio e della comunità locale, che tali criticità vengano tenute nella dovuta considerazione da parte di APL e degli Enti preposti al rilascio delle autorizzazioni e alla gestione della concertazione territoriale.**

Nel merito delle controdeduzioni contenute nel documento DSADD0000000000TB001A ("Tabellone di risposta alle osservazioni pervenute"), dal quale si evince il mancato accoglimento delle richieste del Parco, si osserva quanto segue:

- 1) **Riguardo all'adeguamento dell'A51 come "alternativa zero"** proposta dal Parco e da una moltitudine di altri soggetti locali (pubblici e privati) al fine di evitare l'accumulo di impatti ambientali che la tratta D rappresenta, APL risponde antepoendo a qualsiasi analisi l'osservazione che l'opzione "alternativa zero" non sarebbe praticabile in quanto Autostrada A51 non è in concessione ad APL ma a Milano Serravalle

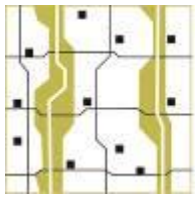


Comuni di:

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

Milano Tangenziali S.p.A.. Con questa premessa, specificando che lo scenario *“può essere valutato solo come mera ipotesi di lavoro priva di ogni possibile concreta possibilità di realizzazione a meno di stravolgimenti della concessione”*, APL sviluppa una propria analisi finalizzata a dimostrare la non fattibilità tecnica ed economica degli adeguamenti dell’A51. Nella trattazione emerge in modo esplicito la preoccupazione da parte di APL che *“la non realizzazione da parte del Concessionario della già autorizzata Tratta D costituirebbe una violazione degli impegni contrattuali nonché genererebbe un disequilibrio del Piano Economico Finanziario dell’opera talmente significativo da necessitare un drastico aumento delle tariffe e/o un prolungamento della durata della concessione e/o di una ulteriore contribuzione pubblica”*. Appare quindi evidente che tale punto di vista estremamente specifico, benchè comprensibile, ponga il concessionario proponente in una situazione di ovvio pregiudizio rispetto ad una valutazione realistica dei costi e benefici territoriali, viziando necessariamente le premesse dell’analisi degli impatti e delle alternative. Per questo motivo risulta fondamentale che i dati di partenza delle analisi siano verificati attraverso il confronto con studi realizzati da soggetti autorevoli e meno direttamente coinvolti da interessi specifici. Risulta utile, in tal senso, il Parere Tecnico del 15.11.2023 - Centro PIM, inviato quale parte integrante delle osservazioni presentate da Provincia di Monza Brianza e dai Comuni interessati, nel quale, alla luce di analisi di dati di traffico aggiornati, l’adeguamento della A51 in sostituzione della tratta D Breve viene invece considerata, dal punto di vista tecnico, un’alternativa valida e fattibile. Sebbene APL non presenti controdeduzioni dirette a tale studio, assume dati e conclusioni discordanti. A titolo esemplificativo, l’analisi di APL parte dal presupposto che per assorbire i volumi di traffico generati da Pedemontana sarebbe necessario aumentare l’ampiezza della A51 a tre corsie per senso di marcia, requisito che ne aumenta l’ingombro complicandone la fattibilità; tale necessità non trova tuttavia conferma nel parere tecnico espresso dal PIM. Peraltro si rileva che lo stesso progetto originale della tratta D prevedeva due sole corsie per senso di marcia, evidenziando quindi una contraddizione anche interna allo stesso progetto di Pedemontana. L’assunto di dover necessariamente aumentare a tre corsie per senso di marcia il tratto di A51 potenzialmente alternativo a tratta D breve servirebbe a dimostrarne la scarsa fattibilità; ma tale assunto non risulta confermato dalle analisi tecniche svolte da soggetti più equidistanti, in quanto estranei agli interessi del concessionario, e non può quindi essere considerato un assunto attendibile.

- 2) **Alla richiesta di spostare il tracciato fuori dal Parco** viene risposto che *“il tracciato dell’asse autostradale è stato sviluppato in un’ottica di minimizzazione delle interferenze con gli elementi di sensibilità presenti nel territorio attraversato dall’infrastruttura, al fine di evitare impatti negativi significativi. Modifiche planimetriche sostanziali del tracciato comporterebbero un nuovo quadro di effetti.”* Questa risposta di APL evidenzia molto bene quanto la stessa APL rifiuti di riconoscere Parco Agricolo Nord Est quale elemento di sensibilità territoriale, paradossalmente e nonostante le innumerevoli evidenze riportate nelle corpose osservazioni già inoltrate dal Parco e da innumerevoli altri attori territoriali. Pertanto pare opportuno ribadire, affinché sia ben chiaro ad APL e agli Enti coinvolti nelle procedure autorizzative, che Parco Agricolo Nord Est è indiscutibilmente un elemento territoriale altamente sensibile in quanto rappresenta l’unico corridoio rimasto di spazi aperti agricoli e naturali all’interno di uno dei territorio più



Comuni di:

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

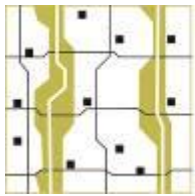
fittamente urbanizzati d'Europa, istituito da ventitre Comuni locali ai sensi di quanto previsto dall'art. 34 della L.R. 86/1983 con la finalità di conservazione e salvaguardia di habitat e attività agricole residue; occorre altresì rimarcare che l'utilizzo improprio di tale corridoio come sedime stradale ha impatti negativi molto significativi, in quanto ne prevarica irrimediabilmente le funzioni istitutive, vanificando un trentennio di sforzi pianificatori e investimenti ambientali profusi da un'ampia compagine territoriale.

Senza un'assunzione realistica di questo semplice dato di fatto, qualsiasi procedimento di valutazione di impatto, a prescindere dal metodo utilizzato, soffre di un grave vizio nell'analisi di partenza, che non può che alterarne i risultati. Questa sottovalutazione e mancanza di considerazione del pregio e della vulnerabilità ambientale del territorio del Parco Agricolo Nord Est, certamente funzionale a facilitare le procedure autorizzative, rappresenta un evidente vizio metodologico e un pregiudizio intrinseco alle modalità e criteri di sviluppo del progetto e delle analisi di impatto svolte da APL a suo corredo.

3) **Alla richiesta di realizzare almeno il 70% del tratto di autostrada che attraversa il Parco in galleria (naturale o artificiale)** APL risponde evasivamente, rimandando a eventuali valutazioni in fase di progettazione esecutiva e all'eventuale recepimento in fase di conferenza di servizi delle "proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni". Atteso che tali "proposte migliorative" non hanno riscosso l'assenso delle Amministrazioni coinvolte, in quanto considerate troppo blande e non abbastanza risolutive delle criticità emerse, si ricorda che nel corso dei citati tavoli di confronto, APL ha espressamente risposto alla richiesta del Parco spiegando che l'esecuzione in galleria del tratto richiesto sarebbe risultata eccessivamente costosa, dimostrando anche in questo caso la propria ovvia propensione a considerare i costi a proprio carico molto più importanti dei costi a carico del territorio: ragione per cui è mancata e continua a mancare un'analisi realistica dei costi e benefici del progetto proposto, delle cosiddette proposte migliorative avanzate da APL e di quelle avanzate dagli altri soggetti direttamente impattati, tra cui il Parco.

Inoltre, non è chiaro per quale motivo queste citate "proposte migliorative" emerse nei tavoli di confronto con le Amministrazioni non siano state proposte e analizzate da APL come scenari alternativi già in questa fase di integrazione e controdeduzione, quale risposta di APL alle criticità sollevate dai vari soggetti. Invece APL ne rimanda evasivamente l'eventuale recepimento ad una successiva fase di approvazione e sviluppo progettuale, senza specificare se saranno o meno effettivamente proposte come prescrittive, o solo di indirizzo.

4) Alla richiesta di **aumentare gli interventi compensativi di tipo prescrittivo, individuando e approfondendo le proposte progettuali avanzate dal Parco,** APL risponde solamente che "il progetto depositato contiene adeguate opere compensative di tipo ambientale", affermazione peraltro reiterata testualmente nelle controdeduzioni di APL in risposta a qualunque osservazione di ciascuno dei molti soggetti che hanno evidenziato tale carenza. La ragioni dell'inadeguatezza e inefficacia delle misure di ripristino-mitigazione-compensazione contenute nel progetto depositato sono state dettagliatamente espresse nelle osservazioni già presentate dal Parco, nelle quali viene inoltre rilevata una scorretta confusione e sovrapposizione delle tre categorie di interventi (ripristino- mitigazione – compensazione)



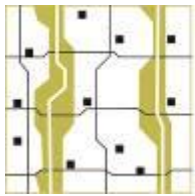
Comuni di:

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

che invece devono avere funzioni e criteri differenti. Viene inoltre evidenziato che la maggior parte delle compensazioni proposte hanno un carattere non prescrittivo e risultano quindi di dubbia fattibilità e che 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 doppiopione di dubbia fattibilità e funzionalità strutturale, e quindi di ancor più dubbia efficacia compensativa. Il rinvio a successiva fase progettuale di eventuali "ricuciture" sul tracciato della Greenway, autovalutata da APL di sufficiente continuità territoriale, non fornisce una risposta adeguata alle criticità evidenziate.

La scarsa considerazione e la mancanza di risposta da parte di APL alle evidenti criticità sollevate appare quantomeno allarmante e sorprendente e dovrebbe essere corretta e colmata prima di procedere alle successive fasi progettuali.

- 5) Alla **richiesta che "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);"** APL controdeduce affermando che *"per tutti i terreni occupati provvisoriamente sono state previste misure atte a garantire la non contaminazione del suolo e il completo ripristino al termine dei lavori; nel piano di monitoraggio sono già previste le misure richieste;"*. A tale proposito occorre evidenziare che il ripristino a fine lavori (senza peraltro specificare esattamente cosa verrebbe ripristinato) rappresenta uno standard minimo dovuto, non certo un indicatore di qualità, e non risponde alla richiesta; si rileva peraltro che, al contrario di quanto affermato, i piani di monitoraggio presentati non paiono considerare l'impatto della prevedibile diffusione di invasive aliene (che tipicamente consegue a fasi di cantiere e disturbo dei suoli ed è riconosciuta come una delle principali cause di perdita di biodiversità), né vengono contemplate le necessarie misure di mitigazione e controllo, da integrare anche nei piani di manutenzione.
- 6) **Si prende atto che le manutenzioni delle mitigazioni saranno per sempre a carico di APL, mentre le manutenzioni delle compensazioni saranno a carico di APL per i primi 5 anni,** evidenziando tuttavia che per un affrancamento di habitat ripristinati o creati *ex novo* un periodo di baliatico inferiore a 7 anni sia poco realistico. Si evidenzia inoltre che sarebbe oltremodo utile una distinzione più chiara tra opere di mitigazione e compensazione (spesso confuse tra loro nella trattazione del progetto depositata), e che a maggior ragione occorre rendere prescrittive tutte le compensazioni (altrimenti di scarsa o nulla fattibilità) e occorre inoltre sforzarsi di individuare opere compensative percepite come più utili e meglio integrate nei piani e programmi di gestione del territorio da parte degli stakeholder locali, tra cui, in particolare, il Parco.
- 7) Alla **richiesta 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 al P.A.N.E. per la prosecuzione di operazioni manutentive del territorio e delle politiche di ricucitura, conservazione e promozione**



Comuni di:

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

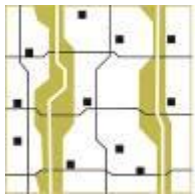
dell'agricoltura locale in chiave di servizio ecosistemico" APL risponde che "il progetto depositato prevede opportuni importi per la realizzazione di opere compensative non prescrittive da corrispondere ai comuni; di concerto con i comuni si potrà prevedere di riconoscere una parte di questi importi al Parco".

A tale proposito si richiama innanzitutto la prescrizione n. 9 di Regione Lombardia per cui "Per quanto riguarda le opere di compensazione territoriale-sociale ed ambientale e le opere non strettamente correlate alla funzionalità del sistema autostradale, che non rientrano nella proprietà e gestione del Concessionario autostradale, dovrà essere sottoscritta - preventivamente alla loro progettazione e realizzazione - una convenzione con gli Enti destinatari-proprietari (Comuni, Provincia, Enti Parco, ecc.), attraverso la quale dovranno essere disciplinate le modalità di trasferimento delle proprietà delle opere e delle relative aree di pertinenza, con l'impegno degli Enti stessi a garantirne la gestione".

Occorre chiarire che Consorzio Parco Agricolo Nord Est è a tutti gli effetti un Ente Parco, istituito ai sensi dell'art. 34 della L.R. 86/1983, ed è un Ente Pubblico a sé stante, distinto dai Comuni, rispetto ai quali ha pari dignità di interlocuzione e deve essere parimenti considerato nelle procedure di consultazione territoriale e allocazione delle risorse compensative. Forse la confusione istituzionale e procedimentale che si evince dalle controdeduzioni di APL deriva dal fatto che altri PLIS (Parchi Locali di Interesse Sovracomunale) istituiti ai sensi dell'art. 34 della L.R. 86/1983 sono gestiti da un Comune Capofila sulla base di una convenzione tra i comuni aderenti: in simili casi non esiste effettivamente un Ente Parco. Non è questo il caso del PLIS Parco Agricolo Nord Est, che è un consorzio di 23 Comuni ed è un Ente Pubblico a sé stante e distinto dai Comuni consorziati: rientra pertanto a pieno titolo nella categoria di Enti Parco citata dalla prescrizione di Regione Lombardia n. 9.

Ciò premesso e, si auspica, finalmente chiarito, occorre rimarcare ancora una volta che è proprio Parco Agricolo Nord Est l'Ente maggiormente impattato da questo nuovo disegno di tratta D, come già dimostrato, anche con l'ausilio di cartografie e tabelle comparative, nelle osservazioni presentate dal Parco in data 17-11-2023 e sopra più volte richiamate. **E' infatti il corridoio lasciato libero da edificazione per la presenza del Parco che si vuole impropriamente sfruttare come area libera per la realizzazione del tracciato stradale, in quanto più facile e conveniente rispetto ai costi di realizzazione dell'opera in zone urbanizzate: tanto basta, per il concessionario proponente, in quanto i danni e costi ambientali correlati a tale irrimediabile trasformazione non sono un costo a suo carico (bensì della collettività) e vengono quindi trattati come trascurabili.**

Riguardo alle compensazioni occorre infine rimarcare che queste devono avere, per definizione, la funzione di compensare gli impatti generati che, nella fattispecie, sono soprattutto ambientali, ecologici, ecosistemici, paesaggistici e agricoli, temi di chiara connotazione sovracomunale. Analogamente, la ricaduta delle compensazioni, se efficaci, non può essere limitata allo stretto ambito territoriale comunale ma deve avere carattere di sovracomunalità ed essere tale da favorire sinergia, non competizione, tra gli Enti coinvolti nella gestione dell'impatto: dalla controdeduzione di APL trapela invece un approccio opposto, suggerendo una competizione tra gli Enti per l'accesso alle risorse compensative, anziché un'analisi seria e approfondita degli ambiti di impatto e uno studio altrettanto serio degli obiettivi e delle modalità di 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, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate

Parco Agricolo Nord Est è purtroppo l'Ente Parco sovracomunale maggiormente impattato da questo nuovo disegno della tratta D, dato che sacrifica al suo sviluppo buona parte della sua superficie e la propria integrità territoriale: **appare dunque evidente che non possano essere definite "compensative" risorse destinate in via maggioritaria ad altri enti o che ricadano in un diverso comparto territoriale.**

IL PRESIDENTE del CdA
Silvano Brambilla

FIRMATO DIGITALMENTE

IL DIRETTORE
Anna Mazzoleni
dottore agronomo
FIRMATO DIGITALMENTE

CONSORZIO PARCO AGRICOLO NORD EST
Protocollo Partenza N. 1841/2024 del 28-11-2024
Doc. Principale - Class. 6.9 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente