

Trezzo sull'Adda, 18/11/23

Spett. **Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica**
Direzione Generale valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

OGGETTO: Collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse. Elaborati di progetto definitivo della variante "Tratta D" – OSSERVAZIONI FUNZIONALI ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE ai sensi del D.Lgs. 152/2006

CODICE PROCEDURA (ID VIP/ID MATTM): 10268

Vista la documentazione del progetto in oggetto visibile sul sito dedicato alle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

SI FORMULANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

1) Compromissione di aree protette e reti ecologiche

Il tratto autostradale in oggetto attraversa per la quasi totalità un'area protetta il Parco Agricolo Nord Est, impattando le zone naturalisticamente e paesaggisticamente di maggiore pregio: corsi d'acqua, successioni di terrazzi fluvio-glaciali e paleo-valli, agroecosistemi costituiti da campi inframezzati da siepi e boschine, disseminati di cascini e cascine tipiche dell'alta Pianura Lombarda. Il tutto conservato con fatica e lungimiranza dalle amministrazioni locali, a ridosso dell'area a nord di Milano posta più ad ovest il cui urbanizzato si estende praticamente senza soluzione di continuità.



WWF® for a living planet®

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Non a caso le aree interessate dal passaggio dell'infrastruttura autostradale sono inserite in corridoi di primaria importanza della rete ecologica regionale e provinciale. Il Corridoio ecologico primario “Dorsale Verde Nord” della Rete Ecologica Regionale, e i corridoi della Rete Verde Provinciale “Corridoio dei Paleoalvei” e “Corridoio Meridiano Lambro Adda” della Provincia di Monza e Brianza. I corridoi ecologici sono progettati per essere funzionali alle connessioni di gangli della rete e funzionali al passaggio e scambio genetico tra le popolazioni di specie animali nella loro totalità territoriale e complessità di eco-mosaico: non sono un semplice spazio tra l'urbanizzato da lasciare aperto che può a piacimento essere occupato da un'infrastruttura autostradale e la cui funzionalità può essere “ricucita” con qualche (1-2) passaggio per la fauna. Appare dunque evidente come l'infrastruttura in progetto comprometta gravemente la funzionalità dei corridoi, determinando effetti negativi su ampia scala che coinvolgono un'area assai più vasta di quella direttamente impattata.

2) Impatti con danni irreversibili sulla biodiversità a diversi livelli

Si rilevano impatti non compensabili su ecosistemi relittuali, in particolare sul bosco planiziale in località “La Bruciata” comunemente noto in loco come Bosco della Bruciata. Si tratta di un robinieto misto a farnia (*Quercus robur*) e olmo campestre (*Ulmus minor*); ospita nel sottobosco particolari specie nemorali (tra cui *Aconitum vulparia*, *Adoxa moschatellina*, *Anemone ranunculoides*, *Corydalis cava*, *Gagea lutea*, *Listera ovata*), che gli fanno assumere il rango di tipologia vegetazionale unica nell'alta Pianura Lombarda se non addirittura a livello nazionale: risulta infatti molto più simile ai quercu-ulmeti dell'Europa centrale che non ad altre boschi dall'ecologia simile presenti in Italia. Il suo suolo forestale, formatosi nell'arco di millenni e sopravvissuto indenne alle uniche perturbazioni naturali che ha subito (tra cui con ogni probabilità un incendio nella prima metà del novecento nella sua porzione centro settentrionale, all'origine del nome della località in cui si trova),



WWF for a living planet®

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

preservatosi dal passaggio di ogni mezzo agricolo antico e moderno, non può dimostrarsi minimamente resiliente al passaggio di un'infrastruttura stradale e alle operazioni di cantiere poste in essere per la sua costruzione.

Il Bosco della Bruciata può essere ascritto all'habitat 91F0, in allegato I della Direttiva Habitat 92/43/CEE; si trova lungo il torrente "La Molgora" che tra le sue sponde ospita in zona il martin pescatore (*Alcedo atthis*), specie in Allegato I della Direttiva Uccelli 2009/149/CEE.

Si rileva inoltre un forte impatto su tutta la componente ornitica legata agli agroecosistemi: la frammentazione dei territori riproduttivi e di alimentazione non può che determinare il tracollo, se non l'estinzione a livello locale, di popolazioni che per varie ragioni negli ultimi trent'anni hanno già subito un forte declino in tutta Europa. Tra questi ricordiamo in particolare l'averla piccola (*Lanius collurio*), il falco cuculo (*Falco vespertinus*), entrambi in Allegato I della Direttiva Uccelli, oltre all'allodola (*Alda arvensis*), al torcicollo (*Jynx torquilla*) e alla quaglia (*Coturnix coturnix*).

3) Consumo di suolo e dissesto idrogeologico

L'autostrada va ad intaccare una delle poche superfici rimaste intatte nella Provincia di Monza e Brianza che ancora conserva connotati paesaggistici oltre che naturalistici di pregio. Il suolo, risorsa fondamentale non solo per la sopravvivenza della natura in sé ma anche perché risorsa alimentare e necessaria al mantenimento degli equilibri idrogeologici dal punto di vista della nostra sopravvivenza. Un suolo in condizioni naturali fornisce al genere umano i servizi ecosistemici necessari al proprio sostentamento: servizi di approvvigionamento (prodotti alimentari e biomassa, materie prime, etc.); servizi di regolazione (regolazione del clima, cattura e stoccaggio del carbonio, controllo dell'erosione e dei nutrienti, regolazione della qualità dell'acqua, protezione e mitigazione dei fenomeni idrologici estremi, etc.); servizi di supporto (supporto fisico, decomposizione e mineralizzazione di materia organica, habitat delle specie, conservazione della biodiversità, etc.) e servizi culturali (servizi ricreativi, paesaggio, patrimonio naturale, etc.).



WWF for a living planet®

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

I recenti e allarmanti dati dell'annuale report dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale sul consumo di suolo (*Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici – edizione 2023*); i recenti eventi di cronaca con sempre più frequenti inondazioni e dissesti idrogeologici in varie parti d'Italia, carichi di lutti e danni miliardari per l'economia, che hanno per causa l'eccessivo consumo di suolo e che i cambiamenti climatici in atto non fanno che magnificare e rendere più evidenti. Si prevede che entro il 2050 a livello globale il 90% dei suoli sarà a rischio e con essi la sicurezza alimentare globale, se non cambiano le azioni che ne comportano la compromissione. Nell'ultimo quarto di secolo l'Italia ha già perso il 28% dei terreni coltivabili.

Basterebbero questi dati a far dire che non un metro quadro di suolo andrebbe più consumato se non in un bilancio di costi benefici che contempli i danni indotti nel tempo e in maniera irreversibile dal suo consumo: danni economici, alla salute pubblica e all'ambiente.

Si aggiunga a ciò il fatto che Monza e Brianza si conferma la provincia in Italia con la percentuale di suolo artificiale più alta al 2022, con circa il 41% di suolo consumato in rapporto alla superficie provinciale e un ulteriore incremento di 48 ettari, dopo i quasi 11 dell'anno precedente.

Infine, un nuovo tracciato autostradale, per quanto sino ad oggi accaduto, porta quasi sempre in dote la progressiva conurbazione dei territori limitrofi: l'appetibilità alla trasformazione dell'uso del suolo non solo dovuto all'autostrada ma anche ad insediamenti limitrofi, in particolare di quelli votati alla logistica, non sembra dunque uno scenario improbabile, un rischio dalle conseguenze ulteriormente devastanti che rafforza la totale contrarietà all'opera.



WWF for a living planet®

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

4) Modello di soluzione dei problemi viabilistici non sostenibile e inefficace

Nessuno nega che esistono dei problemi viabilistici nei dintorni dell'area interessata dall'infrastruttura in oggetto e in tutto il nord di Milano: ma dopo decenni di "cura" con unica ricetta, quella della costruzione di nuove autostrade a prezzo enorme per il territorio e per la salute, appare evidente l'insostenibilità e l'insensatezza del miope modello proposto per la soluzione dei problemi sopra citati: vieppiù in considerazione del fatto che tale modello, con un enorme dispendio di risorse economiche, non ha contribuito in maniera determinante alla risoluzione dei problemi di cui si prefiggevano la soluzione.

Una mobilità può dirsi sostenibile se quanto meno considera nel proprio bilancio alternative meno impattanti che vadano a risolvere più efficacemente le medesime problematiche. Considerato il fatto che questa "variante" autostradale cambia radicalmente la prospettiva dell'obiettivo di collegamento che inizialmente si poneva (bisognerebbe ora chiamare l'infrastruttura non più "collegamento autostradale Dalmine – Como –Varese – Valico del Gaggiolo", ma "collegamento autostradale "Omate – Como –Varese – Valico del Gaggiolo") delegittimando quindi nei fatti la possibilità che possano permanere i crismi procedurali concessi alla "Legge Obiettivo", si evidenzia a maggior ragione la necessità dell'analisi di alternative trasportistiche che però non sono state minimamente considerate nella procedura di formulazione della "variante" in oggetto.

In un quadro più ampio, stante le criticità evidenziate, si dovrebbe dare priorità a infrastrutture come il prolungamento della linea verde metropolitana M2 da Cologno Monzese a Vimercate. Ma non mancano soluzioni stradali meno impattanti da affiancare alla metropolitana, aventi per fondamento la riqualificazione delle strade esistenti, che pur raggiungendo i medesimi obiettivi consentono non solo un notevolissimo risparmio nel consumo di suolo, un impatto ambientale prossimo allo zero, ma anche un enorme risparmio di risorse pubbliche (considerato che gli investitori privati sono sostanzialmente "scappati" dalla fallimentare operazione economica della Pedemontana Lombarda).



WWF *for a living planet*®

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Associazione WWF Le Foppe e Vimercatese

Via S. Marta 38 – 20056 Trezzo sull'Adda (MI)

e-mail: info@oasilefoppe.it, oasimartesana@gmail.com

Web: www.oasilefoppe.it

Cod. fisc.: 91565500153

Registro regionale gen. del volontariato: MI-534

Lo studio commissionato nel 2023 dalla provincia di Monza e Brianza al Centro Studi PIM (Associazione volontaria di Enti locali che svolge attività di supporto operativo e tecnico-scientifico nei confronti della Città metropolitana di Milano, della Provincia di Monza e della Brianza, del Comune di Milano e degli altri Comuni associati in materia di governo del territorio), evidenzia come le stesse scarse ricadute positive in termini viabilistici della “variante” in oggetto possano essere raggiunte semplicemente completando lo svincolo (e pertanto la possibilità di interconnessione, attualmente parziale) tra A51(Tangenziale Est) e A4. Si otterrebbe così il medesimo risultato senza costruire la “variante” in oggetto con un enorme risparmio di consumo di suolo, andando ad incidere su un’area di valenza ambientale notevolmente inferiore a quello del Parco Agricolo Nord Est (a ridosso degli assi stradali citati e aree industriali) e di diversi ordini di grandezza più vantaggiosa dal punto di vista economico.

Rimane inoltre inesplorato tutto il tema della riqualificazione della rete provinciale esistente e dell’A51 (Tangenziale Est).

Non è infine da dimenticare, tra gli effetti indotti dagli impatti del tracciato autostradale sul Parco Agricolo Nord Est, quello di disincentivare la mobilità lenta di attraversamento e il turismo di prossimità, che comporterà un aumento degli spostamenti con autoveicoli per raggiungere i medesimi obiettivi.

Il presidente



WWF for a living planet®

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell’ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l’umanità possa vivere in armonia con la natura.