



Settore Territorio
e Ambiente

Il Direttore

Spett.le

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.

**Commissione Tecnica di verifica dell'impatto
ambientale VIA e VAS**

ctva@pec.minambiente.it

Regione Lombardia

Direzione Generale Ambiente e Clima

Struttura Valutazioni di Impatto Ambientale

ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità

infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Città metropolitana di Milano

protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

Comune di Cavenago

protocollo@pec.comune.cavenagobrianza.mb.it

Comune di Agrate Brianza

comune.agratebrianza@pec.regione.lombardia.it

Comune di Bellusco

comune.bellusco@pec.regione.lombardia.it

Comune di Bernareggio

protocollo@comunebernareggio.org

Comune di Burago di Molgora

comune.buragodimolgora.mb@legalmail.it

Comune di Cambiagio

protocollo@pec.comunecambiagio.com

Comune di Caponago

comune.caponago@legalmail.it

Comune di Carnate

carnate@legalmail.it

Comune di Monza

monza@pec.comune.monza.it

Comune di Ornago

protocollo.comuneornago@postecert.it

Comune di Sulbiate

comune.sulbiate@halleypec.it

Comune di Vimercate

vimercate@pec.comune.vimercate.mb.it

ARPA Lombardia

arpa@pec.regione.lombardia.it

Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a.

cal@pec.calspa.it

Data

17/10/2023

Fasc. 9.6/2023/6

Pagina

1

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.

Via Grigna 13
20900 Monza

Telefono 039 975 2264
territorio@provincia.mb.it
PEC
provincia-mb@pec.provincia.mb.it



punti e in maniera significativa, dal tracciato infrastrutturale principale e dalle opere connesse.

Nel merito si osserva come la valutazione degli effetti potenzialmente attesi e il relativo grado di possibile incidenza restituiti per ciascuna componente dallo Studio di Impatto Ambientale, metta per contro in evidenza un quadro sinottico di sostanziale non significatività dell'opera, 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. È inoltre opportuno sottolineare come dalla lettura del quadro delle possibili incidenze rispetto alle singole componenti non emergano 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.

In questa direzione la valutazione di impatto non si fa carico, ad esempio, delle ricadute ambientali e territoriali 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 pressochè 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.

In questi termini anche sulla scorta delle proposte di adeguamento e di ottimizzazione al progetto presentate dalla Provincia di Monza e Brianza, l'opportunità di traslare il tracciato principale e, conseguentemente, le opere connesse in maggior aderenza ai tessuti insediativi, e di realizzare il tracciato maggiormente al di sotto del piano campagna, rappresenta una soluzione plano-altimetrica di minor impatto complessivo che si ritiene necessario prendere in considerazione tra le analisi delle alternative e le valutazioni conseguenti, al fine di ridurre significativamente le interferenze rispetto al proposto scenario di variante della tratta D.

Se è vero, infatti, che *“il confronto tra Tratta D approvata e variante porta in evidenza immediata la sostanziale differenza in termini di occupazione di ambiente”*, ed è *“evidente nello scenario di variante la riduzione delle interferenze con le diverse emergenze ambientali in relazione non solo ad una minore estensione dell'opera e quindi una minore occupazione di territorio, ma anche ad una minor*



quantità di elementi di sensibilità interessati” (SIA, Sezione 2, pag. 92), è altrettanto evidente come il confronto tra lo scenario di variante della tratta D breve e la proposta di riconfigurazione avanzata da Provincia MB permetta di conseguire maggiori benefici in termini di ulteriore riduzione di impatto, non solo e non tanto in termini di risparmio di suolo occupato quanto, soprattutto, in termini di un minor grado di frammentazione degli spazi aperti e delle unità ecosistemiche vegetazionali, di una minore intrusione visiva sul paesaggio, con possibili ricadute anche sulla componente rumore e, non ultimo, di limitazione degli ulteriori effetti indiretti conseguenti alle tensioni conurbative.

Sotto questo punto di vista lo strumento provinciale di governo del territorio (Ptcp) ha sin dall’inizio affrontato il tema del rapporto del tracciato autostradale con il paesaggio e con il sistema insediativo. Anche tenuto conto degli esiti allora conseguiti dal Documento di inquadramento per il governo del territorio provinciale in relazione al sistema viabilistico pedemontano dell’Accordo quadro di sviluppo territoriale – Aqst, si ritiene che i seguenti obiettivi territoriali debbano essere confermati anche con riferimento al nuovo tracciato D breve in esame:

- a) definire una organizzazione territoriale che, a partire dall’infrastruttura autostradale, coniughi le esigenze di valorizzazione territoriale ed economica con quelle di tutela ambientale e paesaggistica;
- b) salvaguardare e valorizzare, soprattutto sotto il profilo paesaggistico/ambientale, le aree libere contermini all’infrastruttura autostradale, potenziando le connessioni verdi;
- c) avviare un processo di contenimento del consumo di suolo;
- d) definire azioni mirate:
 - alla messa in rete di tutte le risorse verdi presenti sul territorio lungo l’infrastruttura autostradale (parchi, PLIS, aree agricole, etc.) anche in sinergia con le reti ecologiche;
 - al ripristino di funzionalità ecologiche su aree ad oggi impermeabilizzate;
 - alla minimizzazione del consumo di suolo;
 - alla conservazione della percezione statica e dinamica del paesaggio da e verso il tracciato stradale;
 - al potenziamento delle aree di forestazione, mettendole a sistema con le aree/opere di mitigazione e compensazione già definite in sede di progettazione del tracciato autostradale Pedemontano;
 - a controllare il fenomeno di urbanizzazione lungo l’asse autostradale e qualunque intervento di compromissione del suolo.

In questi termini, al fine di tradurre operativamente gli obiettivi territoriali individuati, è auspicabile agire almeno su due fronti congiunti: da un lato mediante una diversa configurazione plani-volumetrica del tracciato, quale ad esempio quella delineata da Provincia in grado di favorire la salvaguardia del paesaggio agricolo e il rispetto della Rete Verde di ricomposizione paesaggistica, anche all’interno del territorio afferente al Plis “P.A.N.E.”, dall’altro attraverso la definizione di un progetto di mitigazione e compensazione ambientale in grado di svolgere una funzione rilevante non solo in termini di massimizzazione degli effetti sulla



riduzione degli impatti e delle interferenze sulle diverse componenti ma anche rispetto agli obiettivi più sopra richiamati ed, in particolare, rispetto all'opportunità di controllare e, in qualche misura, contrastare i fenomeni conurbativi lungo l'asse autostradale e la viabilità trasversale e qualunque intervento di ulteriore compromissione del suolo.

Agendo in quest'ottica le opere di mitigazione e di compensazione devono essere volte non solo e non tanto alla costruzione di un "giardino" stradale attraverso la definizione di interventi di piantumazione prevalentemente distribuiti lungo l'asse stradale bensì essere orientate verso una tipologia di forte impatto, e anche di sicura ed economica applicazione (che, in prospettiva, possa anche essere di eventuale redditività), ricostituendo un mosaico ecosistemico esteso entro cui collocare l'asse infrastrutturale. Un poderoso corridoio ecosistemico in cui le nuove unità boschive e le fasce tampone possano non solo 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.

A questo riguardo occorre rilevare come le opere di inserimento e compensazione ambientale previste dal progetto limitino la loro operatività e significatività nella fascia più aderente al manufatto stradale, sostanziosamente 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 di contribuire alle finalità appena richiamate.

A partire dall'opportunità di valutare, tra le alternative, le proposte di adeguamento e di ottimizzazione del tracciato presentate da Provincia nell'ambito della Conferenza di Servizi indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla luce delle considerazioni fin qui svolte, è 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.

Sotto questo profilo, si aggiunga che le stesse componenti con le quali si è misurata la documentazione di valutazione d'impatto sono sempre assunte singolarmente e



mai “ricomposte” in termini di stima complessiva riferita alla perdita dei cosiddetti “servizi ecosistemici” e, ancora, di raffronto tra tale perdita e la proposta di interventi mitigativi e compensativi.

A questo riguardo si ritiene necessario che lo Studio di Impatto Ambientale sviluppi e approfondisca, attraverso il ricorso ai diversi metodi disponibili, la contabilizzazione della perdita delle funzioni ambientali e dei servizi ecosistemici, mettendo così nelle condizioni di valutare l’effettivo beneficio raggiunto dalle opere di compensazione proposte dal progetto.

In ordine ai servizi ecosistemici, va evidenziato che la Provincia di Monza e della Brianza, nell’ambito della recente variante del Piano territoriale di coordinamento provinciale ai sensi della legge regionale per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato, ha iscritto nella propria politica territoriale l’obiettivo della valorizzazione dei servizi ecosistemici (obiettivo 5.6 del Documento degli obiettivi del Ptcp) ed il sostegno alla rigenerazione territoriale e alla riqualificazione dei suoli. Proprio al fine di mantenere sul territorio un adeguato livello di servizi ecosistemici, il nuovo art. 48 delle Norme del Ptcp prevede l’istituzione, da parte del Consiglio provinciale, di un fondo appositamente destinato agli interventi volti alla valorizzazione di quelli a valenza territoriale.

Alla luce degli obiettivi e delle politiche territoriali assunte dalla Provincia e degli esiti scaturiti dalla valutazione perdita-benefici più sopra richiamata si ritiene che una quota parte degli interventi compensativi e ristorativi dell’impatto dell’infrastruttura sull’ecosistema possano essere rimandati a scelte/proposte dal territorio attraverso il finanziamento del richiamato fondo.

Considerazioni conclusive

Alla luce di quanto sopra descritto, si chiede di tenere in considerazione quanto rilevato nel presente contributo in considerazione dei successivi sviluppi del procedimento. In particolare, si richiama l’attenzione sui seguenti aspetti:

- la riconfigurazione e le modifiche plano-altimetriche della piattaforma stradale e delle opere connesse, a partire dalle proposte avanzate dalla Provincia;
- la valutazione delle ricadute ambientali e territoriali indirette che la presenza dell’infrastruttura può generare nel medio e lungo periodo in termini di dinamiche e di tensioni insediative alla conurbazione e di ulteriore compromissione dei suoli;
- la definizione di un progetto di mitigazione e compensazione ambientale in grado di svolgere una funzione rilevante non solo in termini di massimizzazione degli effetti sulla riduzione degli impatti e delle interferenze sulle diverse componenti ma anche rispetto all’opportunità di controllare e contrastare i fenomeni conurbativi lungo l’asse autostradale e la viabilità trasversale;
- la revisione e l’approfondimento del progetto riferito alle mitigazioni e 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;



Data
17/10/2023

Pagina
7

- la contabilizzazione della perdita delle funzioni ambientali e dei servizi ecosistemici, al fine di valutare l'effettivo beneficio raggiunto dalle opere di compensazione proposte dal progetto;
- la possibilità che una quota parte degli interventi compensativi e ristorativi dell'impatto dell'infrastruttura sull'ecosistema possano essere rimandati a scelte e proposte dal territorio, attraverso il finanziamento del fondo istituito dalla Provincia e appositamente destinato agli interventi volti alla valorizzazione dei servizi ecosistemici a valenza territoriale, al sostegno alla rigenerazione territoriale e alla riqualificazione dei suoli.

Distinti saluti.

Il Direttore del Settore Territorio e Ambiente
Ing. Fabio Fabbri

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e rispettive norme collegate.



Data

17/10/2023

Pagina

8

Contributi specialistici:

- Ptcp e aspetti urbanistici: arch. Laura Brioschi
- Infrastrutture e mobilità: ing. Fabio Andreoni, arch. Andrea Airoidi
- Difesa del suolo: dott. geol. Lorenzo Villa