

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il Sottoscritto **Onorio Rosati**

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sottoindicato
- Progetto, sottoindicato

ID: **10268 Progetto definitivo della Variante della tratta D dell'Autostrada Pedemontana Lombarda A36**

N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro: ricadute economiche sui territori

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

OSS. 1 - ATTRAVERSAMENTO DEL MOLGORA E DEL PALEOALVEO

Si rilevano importanti interferenze con elementi paesaggistico - ambientali nella parte del tracciato (Asse principale, tav. 1/16) in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Molgora (bene paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c), del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) e nel tratto immediatamente successivo fino alla zona del Paleoalveo. Questi ambiti sono inseriti nell' "Allegato 7 - Quadro d'insieme degli ambiti - classe di sensibilità paesistica" in classe di sensibilità 5, la più alta.

In particolare, si sottolinea la pesante alterazione di zone di pregio come il Bosco e il Laghettone della Bruciata, quasi 4 ettari di Quercio-Ulmeto, rara testimonianza dei boschi antichi della Pianura Padana con numerose specie vegetali protette, che il parco PANE indica come tratti caratteristici e qualificanti del territorio descrivendoli così: "Lungo il sentiero si entra in una macchia dominata dalla robinia associata a farnie, olmi e biancospini. Spesso invaso dalle acque del Molgora, si tratta di una delle stazioni floristiche più ricche del Parco Molgora (oggi parco PANE)" e ancora: "Seguendo la traccia nel bosco si giunge ad un ampio, doppio meandro: in questo luogo ci si bagnava ancora nelle acque del Molgora. L'erosione sulle sponde esterne dei meandri mette in luce la stratificazione del suolo del bosco". Si tratta inoltre, come riportato nella "Carta delle tutele e dei vincoli ambientali", dell'attraversamento di un'area con vincolo di "territori coperti di foreste e boschi" ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Codice dei beni culturali e del paesaggio art. 142, comma 1, lettera g).

La zona successiva, caratterizzata da terrazzi, è interessata, secondo quanto riportato dal Sistema di gestione integrato delle pratiche e degli archivi della Soprintendenza ai Beni Archeologici, da "Ritrovamento di frammenti ceramici preistorici e di rari frammenti sparsi di laterizi di dimensioni centimetriche". Qui è ancora visibile, all'altezza di Passirano, la "Risciada" o "Rizzada", una tipica strada di campagna realizzata a secco con ciottoli di fiume arrotondati dal Torrente Molgora che permetteva di percorrere la salita anche in condizioni di tempo piovoso. Seppur di cronologia incerta, è anch'essa individuata dalla Soprintendenza ai Beni Archeologici e descritta come: "una strada in ciottoli tuttora in uso, orientata approssimativamente in senso E/W (come la centuriazione romana) e degradante da Est verso Ovest. Il tratto visibile presenta una larghezza di circa 2 m e una lunghezza di circa 100 m".

Nel documento "OPERE DI INSERIMENTO E COMPENSAZIONE AMBIENTALE - RELAZIONE SPECIALISTICA Greenway", tale elemento tipico non è né considerato né valorizzato. Non si ritiene correttamente valutata l'interferenza, indubbiamente negativa, degli interventi previsti su tale elemento tipico del paesaggio.

In generale si sottolinea la criticità dell'impatto dell'opera nel sovrappasso del fiume Molgora in termini di funzionalità e qualità del corso d'acqua citando alcune considerazioni di Luciano Erba, studioso dell'architettura naturale dei corsi d'acqua che ha valutato i fiumi del territorio brianzolo paragonabili al Molgora per contesto e caratteristiche.

Considerando il quadro biotico-funzionale mediocre-scadente, simile a quello degli altri corsi d'acqua della provincia, l'opera rappresenta un'alterazione sì puntiforme, di attraversamento, ma indubbiamente rilevante considerata la larghezza del tracciato. L'attraversamento impone, in questo specifico tratto, una particolare attenzione al disinquinamento delle acque di dilavamento e al deflusso che va ben oltre gli intenti progettuali di cui al documento "Idrologia e Idraulica, smaltimento acque di piattaforma, asse principale, tavola 1/20", richiedendo effettive ed efficaci verifiche post-opera.

L'intervento si configura come ennesimo avanzamento di artificializzazione di ambiti sensibili del territorio che, in conseguenza della sommatoria di opere ritenute "inevitabili", conduce ad una situazione di "estesa equalizzazione del degrado" irreversibile. Per intendersi è come la sommatoria di piccoli scarichi regolari, concentrati in un contesto come quello descritto, che genera un definitivo degrado del corso d'acqua.

L'intervento in questione, quindi, non apporta alcun beneficio anzi complica l'applicazione degli intenti, ispirati anche dalla normativa comunitaria, di recupero e rigenerazione del corso d'acqua.

Ulteriore impatto dal punto di vista paesaggistico, non adeguatamente valutato, è rappresentato dall'attraversamento del Paleoalveo tra Vimercate e Bellusco. Un vero e proprio secondo fiume, seppur privo di acqua corrente, alterato dal passaggio dell'infrastruttura. L'area è così descrivibile: "Le pendenze rivelano le forme di una valle scavata da un torrente oggi scomparso, probabilmente uno degli impetuosi corsi d'acqua nati dallo scioglimento dei ghiacciai. La valle protegge un bosco ombreggiato".

L'area rappresenta ancora il recapito naturale delle acque meteoriche (come confermato dagli studi geologici sul Paleovalveo nella parte superiore in territorio di Bernareggio) e si presenta come un evidente corridoio ecologico.

Le strade comunali di collegamento tra la frazione Ruginello di Vimercate e Villanova di Bernareggio, oggetto di intervento manutentivo e investimenti da parte del parco Pane, direttrici principali della mobilità lenta tra le due frazioni, saranno interrotte dal tracciato.

L'alterazione e interruzione di questa parte di territorio libera rappresenta un rilevante impatto e quindi non si condivide la valutazione riportata nel QUADRO CONCLUSIVO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE in merito all'interferenza effettiva con il quadro paesaggistico sia percettivo, sia strutturale, nonché fruitivo" ritenuta non significativa. L'utilizzo di tratti in trincea non contiene l'alterazione e i diversi tratti in rilevato ne amplificano gli effetti negativi ritenendo quindi non corretta la previsione di "un possibile scenario privo di impatti negativi significativi sulla componente paesaggistica". Non si condivide inoltre, per quanto sopra descritto in merito alla particolare conformazione di questo elemento paesaggistico, la valutazione di impatto ritenuta "non significativo" in merito alla perdita di elementi morfologici di pregio e all'alterazione e perdita di elementi morfologico-strutturali in fase di cantiere.

OSS. 2 - IMPATTO SUGLI ELEMENTI PAESAGGISTICI

Nella "Planimetria di progetto tav. 4/16" e nelle "opere di inserimento e compensazione ambientale TAV 2" si rileva e contesta il fatto che il percorso campestre Ruginello - Cascina Ca' risulta interrotto dal tracciato autostradale senza passaggio e prosecuzione in direzione nord-est. Su questo percorso, a marzo 2021, il parco PANE e i comuni di Vimercate e Sulbiate hanno sottoscritto convenzione per il recupero a fini fruitivi impegnando 145.000,00 € per riqualificazione. Il collegamento Vimercate loc. Ruginello - La Cà di Sulbiate, che attraversa la piana agricola tra i due comuni, è considerato un percorso storico, ancora ben conservato che ben si presta a mettere in connessione il sistema dei percorsi a nord di Ruginello (Sentiero CAI Vimercate) con il sistema dei percorsi in fase di sviluppo nella zona di Sulbiate.

Nella "Planimetria di progetto tav 6/16 e 7/16" si rileva inoltre l'interruzione e la cancellazione dell'antica "Via Veteri de Tritio" dal valore storico (documentata nel 1491, probabilmente già in epoca romana collegava l'Est Vimercatese all'Adda a Trezzo sull'Adda) oggi sentiero campestre nelle campagne tra Vimercate, Bellusco e Ornago. Su questo percorso è stato destinato un contributo regionale di circa 200.000 € riconosciuto al parco PANE che però sarebbe vanificato in caso di realizzazione del progetto. Anche più a sud si rileva la frammentazione di altri percorsi consolidati tra cui la Strada comunale per Bellusco e la strada comunale della "delle Baraggie".

Il tracciato autostradale dopo aver curvato verso sud (Planimetria di progetto tavole 4/16, 5/16 e successive) interviene pesantemente su un contesto agricolo che lo stesso "Allegato 7 - Quadro d'insieme degli ambiti - classe di sensibilità paesistica" classifica come ambito in classe di sensibilità 4, separando tra loro diverse cascine del territorio.

Nel documento "OPERE DI INSERIMENTO E COMPENSAZIONE AMBIENTALE INSERIMENTO E COMPENSAZIONE AMBIENTALE - RELAZIONE SPECIALISTICA" si evince che la cascina Baraggiola, pur essendo segnalata nel Sistema Informativo Regionale dei Beni Culturali (SIRBeC) del patrimonio architettonico della Lombardia, sarà in parte demolita, con perdita anche del relativo giardino, poiché posta sul sedime del nuovo tracciato. Non si evince un'adeguata analisi, neppure nel quadro conclusivo dello studio di impatto ambientale, e una valutazione di alternative per evitare questo notevole impatto non giustificabile con il cattivo stato di conservazione del bene riportato nella relazione. Con analoga motivazione si giustifica anche l'eliminazione di alcuni cascini, altri elementi tipici del paesaggio di questa zona

Nella "Relazione sul Progetto di Monitoraggio Ambientale" dedicata alla componente "Paesaggio", l'impatto sulla Cascina Baraggiola, pesantemente interessata dal passaggio dell'infrastruttura nelle immediate vicinanze (10 metri, come rilevabile dalla Planimetria di Progetto tav. 10/16), non risulta adeguatamente valutato e monitorato pur riconoscendo che il bene in questione è segnalato nel Sistema Informativo Regionale dei Beni Culturali (SIRBeC) al pari della Chiesa di S. Maria Assunta di Vimercate (Ruginello) anch'essa citata nel documento.

Nel documento "Opere di inserimento e compensazione ambientale, Metaprogetto Masterplan Mitigazioni e compensazioni", le opere di mitigazione previste nella zona della Cascina Baraggiola sono ritenute insufficienti per quanto sopra citato relativamente all'importanza del Bene Culturale e al passaggio molto ravvicinato della nuova infrastruttura essendo limitate ad uno stretto filare misto arboreo e arbustivo.

In merito a quanto riportato nella "Sez 4 analisi ecosistemica - Documento Allegato 6 carta della sensibilità paesistica" è discutibile la valutazione di sensibilità "media" per la zona di Bellusco, corridoio regionale primario che precede il corridoio paleoalvei, e sensibilità "bassa" per zona di cascina Baraggia e di Omate, pur essendo riconosciuti in tali aree corridoi ecologici in direzione est-ovest.

OSS. 3 - INCOERENZA CON GLI STRUMENTI URBANISTICI

Dall'analisi delle tavole del "Progetto stradale - asse principale" si rilevano importanti interferenze con il paesaggio e incoerenza con gli strumenti urbanistici a livello locale.

Il PGT di Vimercate sottolinea l'importanza ambientale del corridoio dei paleoalvei, area in cui è previsto il passaggio del tracciato, precisando che: "assieme al corridoio del Molgora ad ovest di quest'ultimo, costituisce un asse portante delle connessioni verdi nord-sud di collegamento tra il corridoio trasversale e il corridoio mediano Lambro – Adda". Analoga considerazione si ritrova nel PGT di Bellusco che descrive la zona come "aree non edificate interessate dal progetto di rete del verde di ricomposizione paesaggistica" su cui l'autostrada andrà a sovrapporsi tagliando la "maglia di primo appoggio" su cui si basano le strategie della Rete verde di ricomposizione paesaggistica.

Considerando inoltre il Piano territoriale di Coordinamento provinciale della Provincia di Monza e Brianza, si segnalano interferenze del tracciato con le aree agricole strategiche, con la rete verde di ricomposizione paesaggistica oltre che sul parco locale d'interesse sovracomunale PANE. In particolare, si sottolinea l'impatto sulle sue aree agricole, come quella di San Nazzaro a Bellusco, e su quelle boscate, come i boschi della Magana tra Burago e Agrate B.za, che verrebbero frammentate compromettendo l'obiettivo originario con cui è nato il parco, che è quello di favorire le connessioni in direzione est-ovest tra gli ex parchi Rio Vallone e Molgora. Saranno altresì pesantemente condizionati dal passaggio dell'infrastruttura anche i nuclei rurali storici e i percorsi fruitivi del parco, tra cui l'itinerario n.3 - Sentiero CAI Vimercate, un sentiero ad anello tra San Maurizio di Vimercate, la frazione Ruginello di Vimercate e le frazioni Villanova di Bernareggio e Passirano di Carnate.

La stessa Provincia di Monza e Brianza non ha recepito, nelle variazioni al piano dello scorso maggio, la richiesta di inserimento negli atti della tratta D Breve.

Infine, come rilevabile nelle "ANALISI TERRITORIALI, PAESAGGISTICHE E AMBIENTALI, sez 4 analisi ecosistemica, Allegato 1 carta delle reti ecologiche" e nella "RELAZIONE PAESAGGISTICA" sono ben 4 i corridoi ecologici che sarebbero influenzati negativamente dal passaggio dell'infrastruttura: il corridoio ecologico primario "TRASVERSALE", il corridoio ecologico secondario "MOLGORA", il corridoio ecologico primario "DEI PALEOALVEI", il corridoio ecologico secondario "MERIDIONALE LAMBRO - ADDA".

OSS.4 - BIODIVERSITA' E IMPATTO SUL SISTEMA FORESTALE

Non si condivide la valutazione riportata nel QUADRO CONCLUSIVO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE relativamente all'esclusione di effetti negativi significativi sulla componente biodiversità in termini di riduzione e alterazione, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio considerando che sarà attraversato il territorio del Parco Agricolo Nord Est. Tramite specifici studi e dichiarazioni ufficiali il parco stesso ha esplicitato gli impatti ambientali del progetto in questione rilevando che: buona parte del tracciato sarà all'interno del Parco, danneggiando habitat protetti di 13 specie di mammiferi, di 5 uccelli, di 5 rettili, 4 anfibi, 1 insetti oltre che di 500 specie vegetali. Ogni anno 5000 studenti visitano le aree del parco tra cui quelle specificatamente interessate dal tracciato. Tramite uscite didattiche e progetti di educazione ambientale si è sviluppata una particolare sensibilità e attaccamento per il territorio che a causa del progetto diventa ora disagio e preoccupazione per la possibile perdita del patrimonio naturale studiato e apprezzato. Negli ultimi anni il parco ha investito per ripristino, valorizzazione e manutenzione della rete sentieristica e podereale, progetti di biodiversità, ecc. ben 520.959,00 euro, investimento che sarebbe quindi vanificato dalla realizzazione dell'opera. Aree visitate da 900 studenti all'anno su cui sono stati spesi in due anni 520.959,00 euro per interventi di manutenzioni sentieri, progetti biodiversità, ecc. oggi a rischio".

Nella "Sez 4 analisi ecosistemica - Documento Allegato 3 carta unità vegetazionali" si ritiene che una sovrapposizione su base aerofotogrammetrica del tracciato porterebbe a individuare al meglio le unità vegetazionali di ogni tipo direttamente influenzate o nelle immediate vicinanze

E' discutibile la valutazione riportata nel "QUADRO CONCLUSIVO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE" relativamente agli impatti sul sistema forestale ritenuti "non significativi". In realtà c'è un impatto rilevante, visibile nell'elaborato "Parte stradale, Asse principale, planimetria di progetto 13/16, sui Boschi della Magana.

Quest'area di circa 30 ettari, posta tra C.na Magana di Burago di Molgora, Omate di Agrate Brianza e Cavenago di Brianza, rappresenta uno snodo fondamentale tra i corridoi ecologici dell'area, ha valore anche per la presenza di fauna boschiva vedono la presenza delle specie di maggiori dimensioni, tra cui il Capriolo (*Capreolus capreolus*).

Tali boschi, classificati tra quelli di latifoglie a densità media e alta dal DUSAF, sono inseriti nel Piano di Indirizzo Forestale vigente come rilevabile nella tavola Tavola 5a Sistema dei vincoli e delle tutele paesaggistico-ambientali del PTCP della provincia di Monza Brianza.

Anche nella paleovalle a sud di Cascina Rossino, due depressioni boscate uniche nel circondario subirebbero un considerevole impatto in caso di realizzazione dello svincolo di collegamento tra l'autostrada in progetto e la SP2.

La conservazione quindi di un'area a bosco già sviluppata assume ancor più importanza in considerazione dell'altissimo livello di consumo di suolo della provincia mentre la sua alterazione, prevista dal progetto, contrasta inoltre con gli investimenti intrapresi da diversi anni a livello regionale per la riforestazione e la forestazione urbana.

OSS.5 - EMISSIONI, QUALITA' ARIA e CLIMA

Nello "STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Componente Qualità dell'aria - Relazione specialistica" si indica a pag. 5 che "per il PM2.5, in provincia di Monza e Brianza, non è stato superato il limite previsto per la media annuale ed è stato rispettato il "valore limite indicativo" di 20 µg/m³. Anche per la porzione più fine del particolato si può osservare il lento miglioramento del trend delle concentrazioni misurate". Tale valutazione risulta non aggiornata al recente studio con raccolta dati nel periodo gennaio - agosto 2023 effettuati da Deutsche Welle, utilizzando i dati satellitari del servizio di monitoraggio atmosferico Copernicus (Casm). Per la provincia di Monza Brianza si riporta che, come in altre città della Pianura Padana, il limite è stato superato (23,7 µg/m³) con valore praticamente doppio rispetto a quello previsto dall'OMS. Alla luce quindi di una situazione critica in termini di qualità dell'aria, non si condivide la valutazione del QUADRO CONCLUSIVO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE secondo cui "non si attendono impatti negativi significativi sulla componente della qualità dell'aria".

La suddetta valutazione, a fronte di presunto beneficio dei contesti più critici, conferma il peggioramento dell'inquinamento lungo la tratta C e soprattutto "lungo il percorso stesso della nuova infrastruttura, in particolare a Sud dello svincolo di Vimercate, e, per i valori acuti di inquinamento, lievemente nella porzione Nord del dominio e ad Est della nuova infrastruttura".

Non si considera appropriato il riferimento indicato nella "Sezione 4, quadro ambientale, sezione 4,4 qualità dell'aria e clima", relativo al miglioramento delle emissioni rispetto allo scenario originario della tratta D lunga approvata perchè fuorviante considerando il reale peggioramento in termini di inquinanti generato dalla realizzazione della D breve.

In merito alla componente clima, lo stesso quadro ambientale indica l'introduzione di 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. L'incremento è addirittura peggiorativo, seppur di poco, rispetto allo scenario che prevedeva la realizzazione della D lunga. L'incremento stimato a livello annuale in termini di CO₂ equivalente è indicato come "corrisponde all'1,01% delle emissioni complessive della provincia di Monza e della Brianza".

Tale aumento porta quindi a considerare il progetto in contrasto con tutti gli impegni a livello nazionale e regionale in termini di decarbonizzazione e riduzione delle emissioni clima-alteranti.

OSS.6 - PREVISIONI SUL TRAFFICO E IMPATTO SULLA VIABILITA' LOCALE

Nel documento "PROGETTO STRADALE PARTE GENERALE - Studio di traffico" si rileva che sulle tratte della Pedemontana già in esercizio le percorrenze sono ben lontane da quelle inizialmente preventivate: 20.000 veicoli giorno per la tratta A, 27.000 per la B invece dei 60.000 ipotizzati.

Tale dato va considerato anche alla luce del fatto che l'autostrada Pedemontana è tra le più care d'Italia: diverse ricerche indicano un costo tra gli 1,93 e i 2,1 € per 10 km, seconda solo alla Brebemi. Quest'ultima, come ammesso nello stesso studio, continua ad avere un traffico rilevato inferiore rispetto alla rete storica che avrebbe dovuto alleggerire.

Analogamente, quindi, la tratta D Breve rischia fortemente di apportare al tempo stesso benefici ininfluenti ed effetti negativi in termini di traffico locale a livello provinciale. Come riportato nell'analisi trasportistica del centro studi PIM dei primi mesi del 2023, la rete stradale locale non avrà alcun beneficio, considerando le caratteristiche degli spostamenti. Infatti, i dati ISTAT, riportati anche nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile provinciale, evidenziano più elevati spostamenti interni ai tre settori della provincia e nessuna prevalenza di spostamenti trasversali lunghi.

La rete stradale locale sarà messa in crisi dalla nuova infrastruttura. Già in precedenza studi e proiezioni tecniche, in particolare quello dell'Ing Debernardi e di Meta del novembre 2015, evidenziavano che il pedaggiamento di una arteria frequentata prevalentemente per circolazione veicolare di breve e media percorrenza (nello studio si riporta per la D Breve 0,17721 €/km per le auto, 0,29062 €/km per mezzi pesanti), comporterà il travaso di questo movimento di auto sul sistema viario locale, con la conseguenza che alcune strade di collegamento intercomunale subiranno incrementi di traffico notevoli e insostenibili. Esattamente il contrario di quanto viene affermato per giustificare l'avanzamento dell'opera. Lo studio stesso nelle conclusioni rileva ancora come fortemente attrattiva la A51 proprio per le brevi percorrenze e grazie all'utilizzo gratuito di parti della stessa. Risulterebbero più opportuni interventi migliorativi e di messa in sicurezza delle strade esistenti, in particolare del tratto brianzolo della tangenziale nord che secondo il rapporto ANCI 2021 è il secondo in Italia per numero di incidenti.

OSS.7 - CONSUMO DI SUOLO E PERDITA SERVIZI ECOSISTEMICI

Nel documento "relazione sul Progetto di Monitoraggio Ambientale" relativo alla componente "Suolo", così come nella "Relazione Generale", si rileva la mancanza di una specifica analisi degli aspetti collegati all'effettivo consumo di suolo (impermeabilizzazione di suolo naturale e libero) valutabile con i dati ISPRA. Da diversi anni i dati di questo istituto indicano la provincia di Monza e Brianza come la provincia italiana con il più alto indice di Consumo di Suolo pari al 40,6% (dato ISPRA 2021 sul 2020) con conseguenze negative, oltre che dal punto di vista economico, anche su salute e vivibilità del territorio.

E' fuorviante la considerazione riportata nel QUADRO CONCLUSIVO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE che sottolinea una riduzione del consumo di suolo rispetto all'opzione della tratta D originaria.

Il progetto in valutazione, avviato molti anni fa, non tiene sufficientemente conto di questa criticità e della situazione attuale sopra descritta. La variante proposta, come indicato dal quadro conclusivo, genera:

- Sottrazione di suolo agricolo che si attesta sui 100 ettari, comprendendo tutte le aree ed opere accessorie della tratta (svincoli, raccordi, scarpate, ecc.).
- Perdita di suolo libero (agricolo, forestale, permeabile non utilizzato e naturale) pari a circa 94 ettari, di cui circa 70 all'interno del Parco Pane.

Il progetto risulta quindi concretamente in contrasto con quanto recepito dal PTCP che indica ai 55 Comuni della Provincia di ridurre la soglia del consumo di suolo del 45%, per circa 3,3 milioni di mq. Seppur non conteggiato dal punto di vista formale, il consumo di suolo generato dalla Pedemontana e da tutte le opere viabilistiche ad essa complementari deve essere considerato nel calcolo della soglia di consumo di suolo dei singoli comuni tenuto conto degli effetti reali sullo stato di fatto.

Non si condivide quindi la valutazione riportata nel "Quadro conclusivo dello studio di impatto ambientale" relativa all'incidenza ritenuta "non significativa" in merito alla "sottrazione di suoli naturali, sia liberi che agricoli".

Tale sottrazione non è compensabile con le misure mitigative e risarcitorie se si considera l'effettiva perdita di servizi ecosistemici nei suoli consumati e in quelli vicini, anch'essi alterati dal passaggio dell'infrastruttura.

Si esprime inoltre forte perplessità sugli ulteriori costi pubblici dell'opera, non quantificati ed esclusi dalla valutazione, generati dal consumo di suolo e in particolare dalla perdita di SERVIZI ECOSISTEMICI. Costi che risultano certi oltre che significativi.

Un terreno attualmente libero, indipendentemente dalle definizioni utilizzate e da come viene considerato dalla normativa regionale e dai piani sotto ordinati, se viene impermeabilizzato perde permeabilità, capacità di regolazione clima, di assorbimento CO₂, produzione agricola e tante altre funzioni che portano beneficio alla

presenza umana. Un suolo funzionante e non cementificato, per fare un esempio, riesce a contenere CO₂ 2,5 volte in più rispetto ad una foresta ("L'intelligenza del suolo", Paolo Pileri). Per compensare queste perdite si generano importanti costi sociali.

Contrariamente a quanto sostenuto dalla legge Lombarda 31/14, non esiste un bilancio ecologico nullo se viene consumato suolo da una parte con la promessa di mantenere non edificata un'area altrettanto ampia che comunque è già libera.

Gli studi di ISPRA analizzano queste perdite economiche che sono stimabili a livello comunale. Nella nostra provincia in passato comuni come Caponago, Agrate Brianza, Lazzate e Lentate sul Seveso risultavano quelli con le maggiori perdite economiche che raggiungevano anche il milione di euro. Queste perdite erano state generate dalla realizzazione in quegli anni di grandi opere autostradali, rispettivamente TEEM per i primi due e Pedemontana per gli altri. Tale scenario è quindi destinato a ripresentarsi anche per i comuni del Vimercatese in caso di realizzazione del progetto in valutazione.

Tali costi si aggiungono all'evidente insostenibilità economica del progetto e alle pesanti ricadute che avrà sulle generazioni future, come sentenziato dalla Corte dei Conti nel suo parere del 20 luglio 2022.

OSS.8 - IMPATTO SU ATTIVITA' AGRICOLE

Non si condivide la valutazione espressa nel documento "QUADRO CONCLUSIVO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE" relativamente all'impatto sulle attività agricole considerando che la relazione stessa sottolinea che: "Nella Brianza orientale Il sistema degli spazi aperti risulta esteso e non eccessivamente frammentato e l'agricoltura mantiene un ruolo nella definizione dell'identità territoriale e del paesaggio".

Nella sezione 4.1 del "Quadro ambientale" relativa a "Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare, allegato 4 carta del valore agricolo di dettaglio dei suoli" si rileva un evidente impatto della gran parte del tracciato su contesti dal valore agricolo elevato in un'area, quella orientale della provincia, dove è maggiore la presenza di comparti liberi di dimensioni più estese rispetto al resto del territorio.

Si prevedono infatti impatti, giudicati semplicemente dallo studio come "non significativi e opportunamente mitigati dalla fase di progettazione", su 36 aziende agricole, di cui 4 con effetti che ne pregiudicano la funzionalità mettendo a rischio la continuazione dell'attività. Tra queste un maneggio (con agriturismo) presso Burago M. (C.na Magana), circondato dall'importante area boscata descritta in altra osservazione.

Alcune di queste aziende partecipano al progetto "Treparchinfiliera" del Parco PANE e sono caratterizzate da filiere di vendita a km zero di qualità particolarmente conosciute e apprezzate dalle comunità locali (es. farina, pane, ortaggi, lumache).

Nella valutazione riportata all'interno del "QUADRO CONCLUSIVO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE" si ritengono non adeguatamente considerati, anzi reputati "non significativi", gli effetti sugli elementi di pregio agricolo come, ad esempio, la realtà florovivaistica di Omate che sarà inevitabilmente condizionata dal passaggio del tratto finale dell'infrastruttura.

CONCLUSIONI

Per le ragioni esposte in precedenza e le situazioni sopra descritte, si esprime parere negativo al progetto dal momento che gli impatti ambientali risultano eccessivi rispetto ai benefici previsti e incerti e si chiede che non venga approvato. Lo sforzo economico previsto, in considerazione degli obiettivi di azzeramento del consumo di suolo e di riduzione delle emissioni climateranti oltre che della necessità di migliorare la qualità dell'aria nella nostra provincia, andrebbe indirizzato su un effettivo sviluppo ed efficientamento del trasporto pubblico locale.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Milano, 9 novembre 2023

Il dichiarante

Onorio Rosati

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Onorio Rosati', written in a cursive style.