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

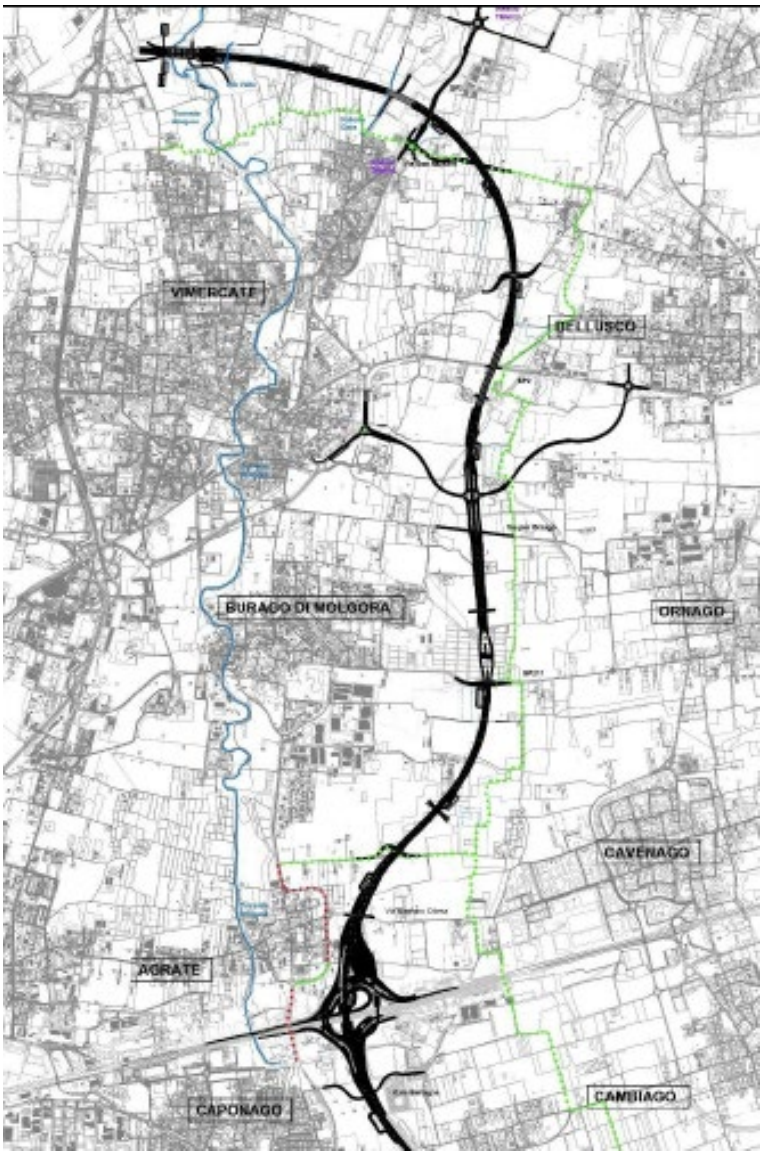
1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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 Cambiago** (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 della 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 proponete 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 prudenziali, 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, similarmente 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 del 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)

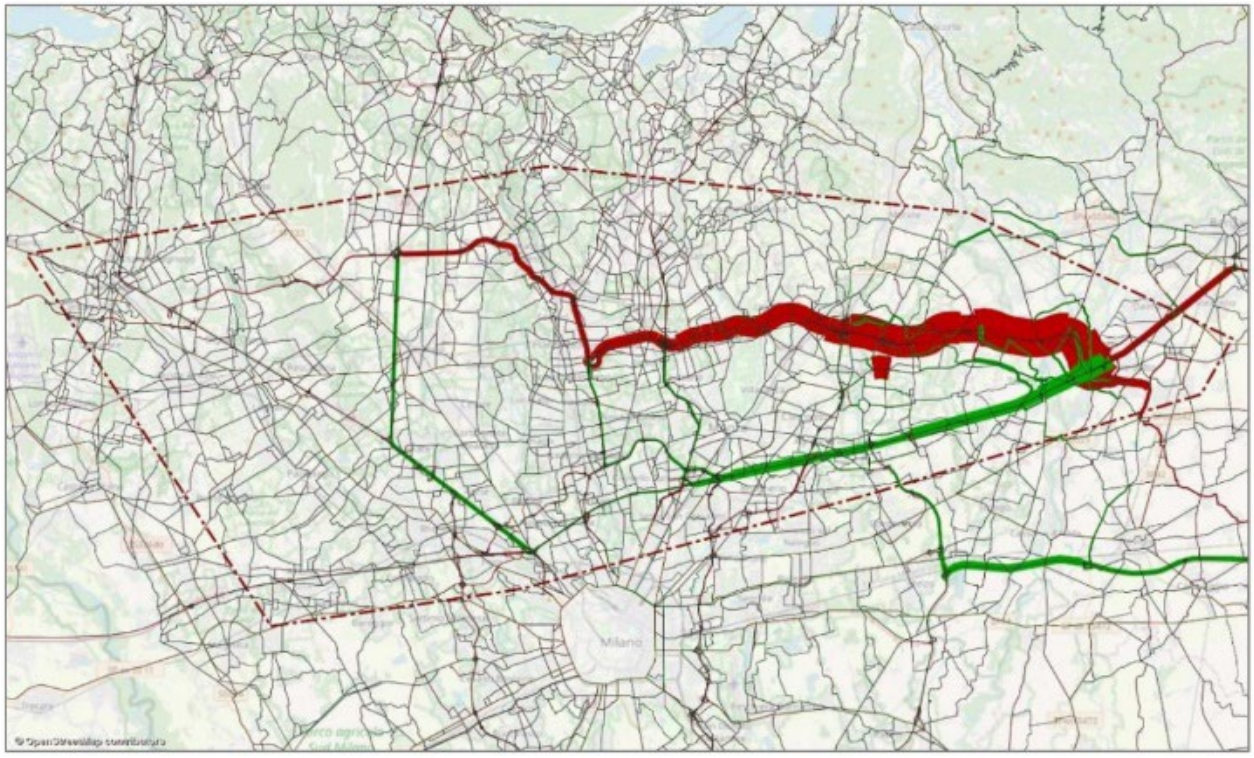
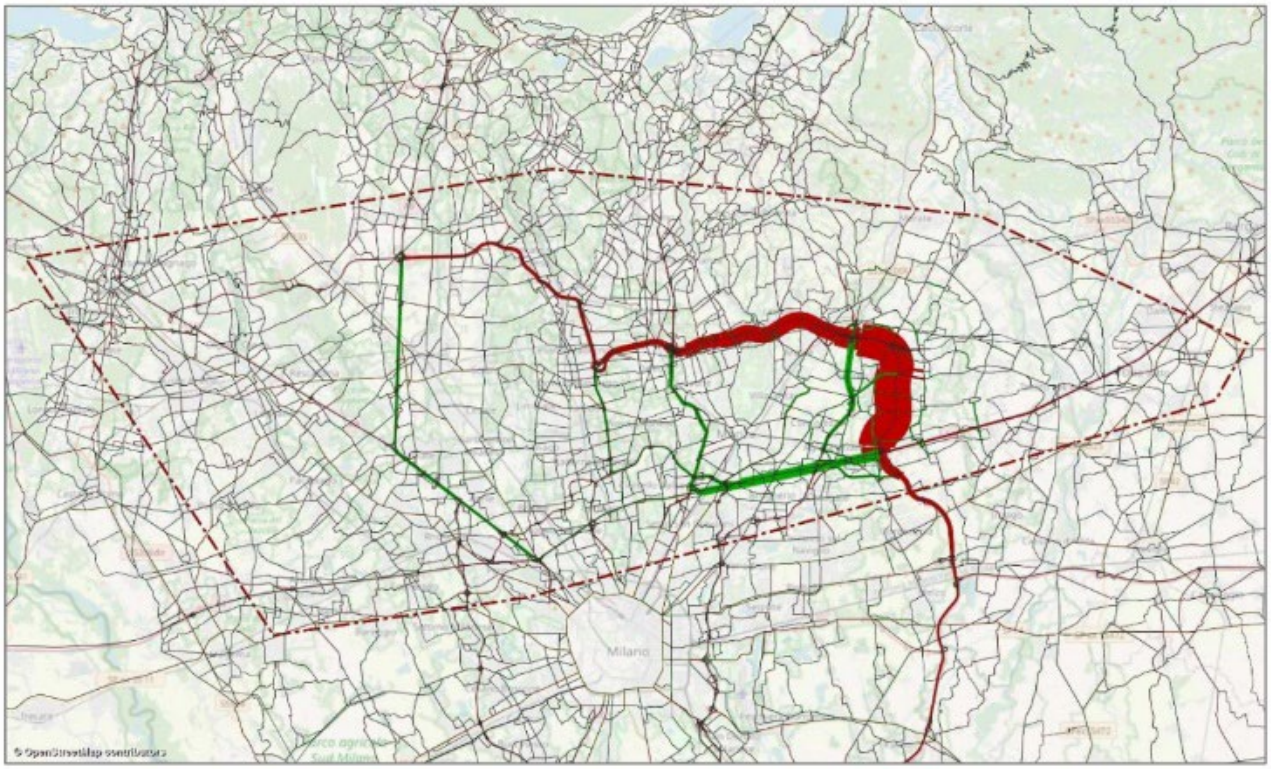


Figura 7.3: Confronto flussi di traffico scenario progettuale D corta/scenario senza tratta D - 2030 (in rosso gli archi con un incremento di volume ed in verde quelli con una riduzione)



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.

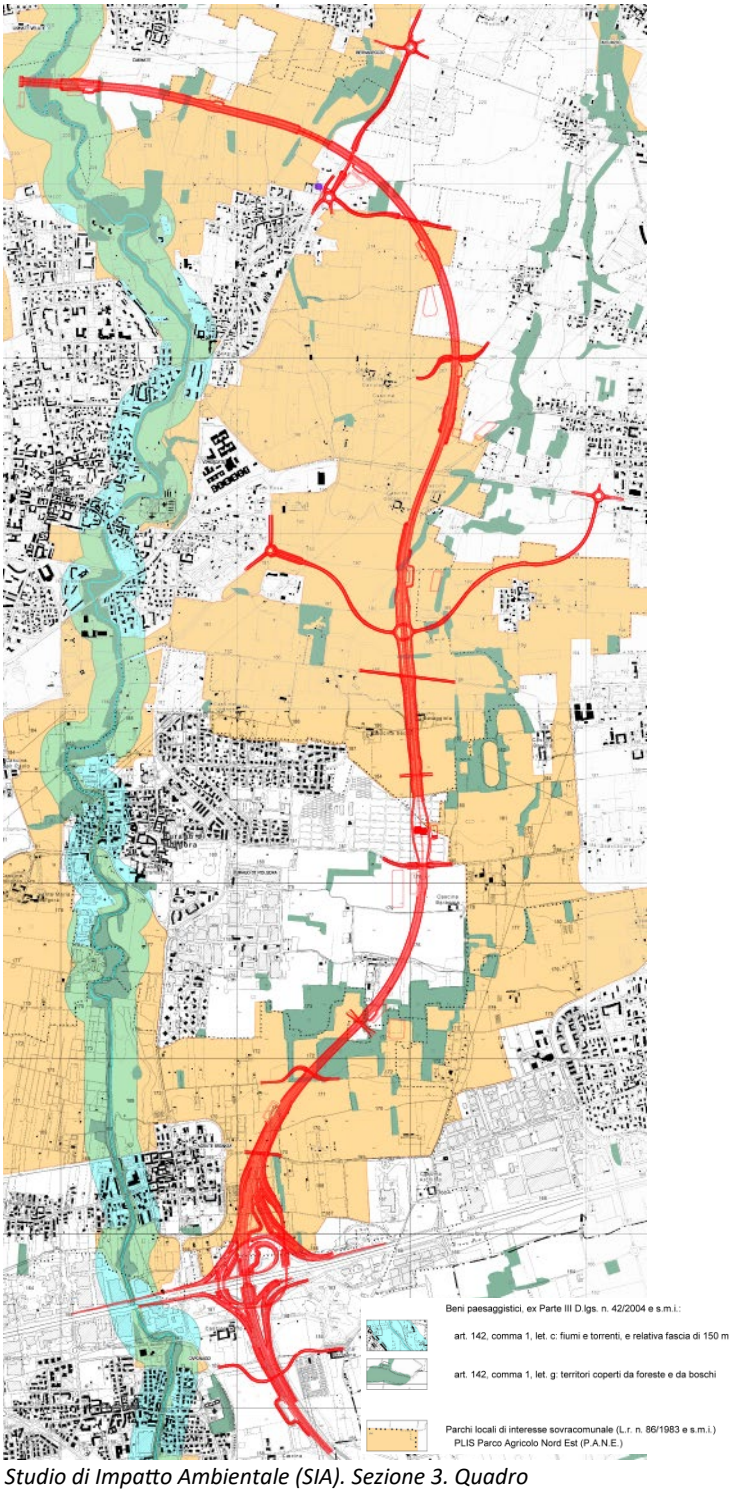
3. CONTESTO TERRITORIALE ED EFFETTI POTENZIALI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

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.

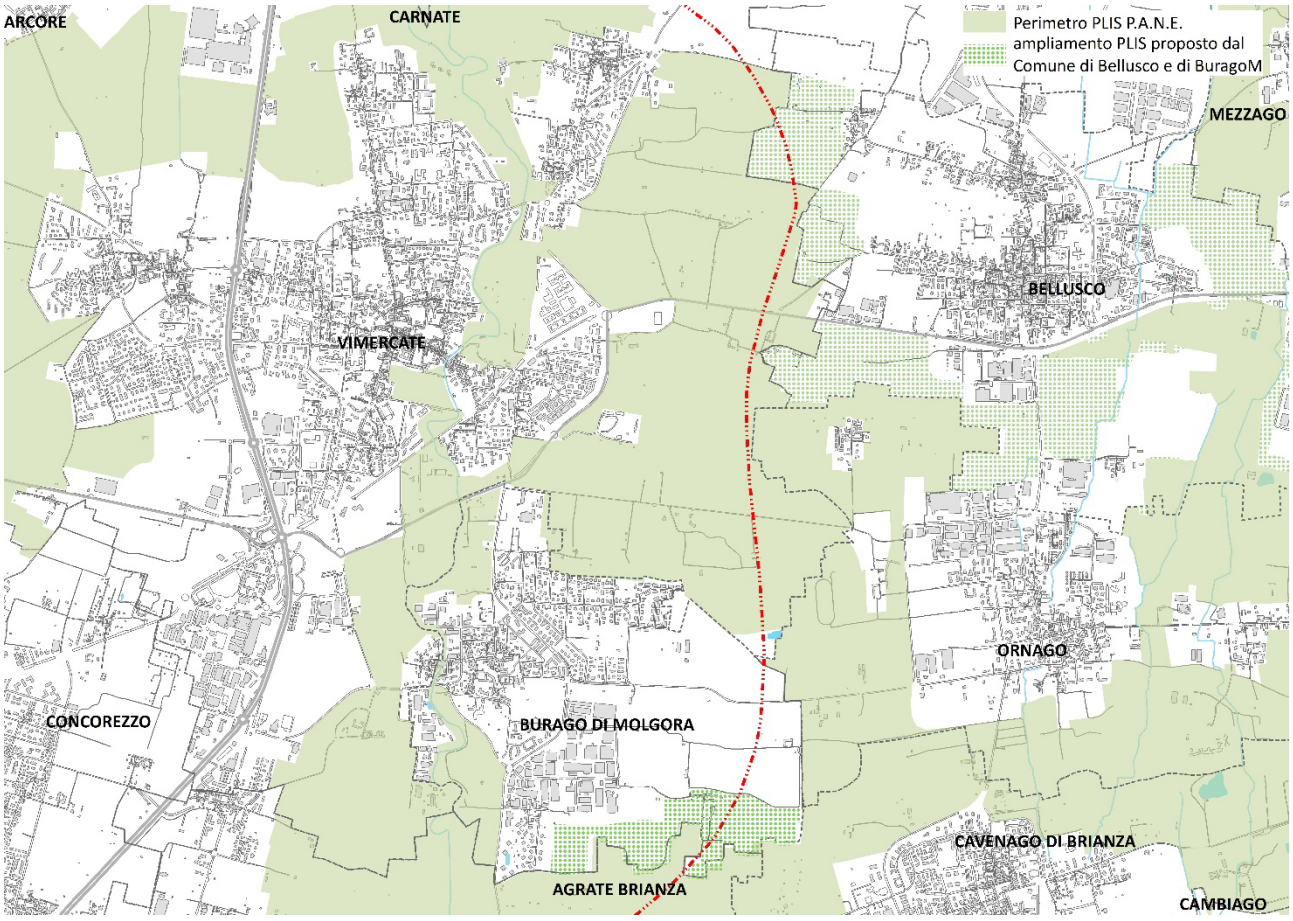
Il PLIS P.A.N.E. è un Consorzio di 24 Comuni (Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gessate, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate 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

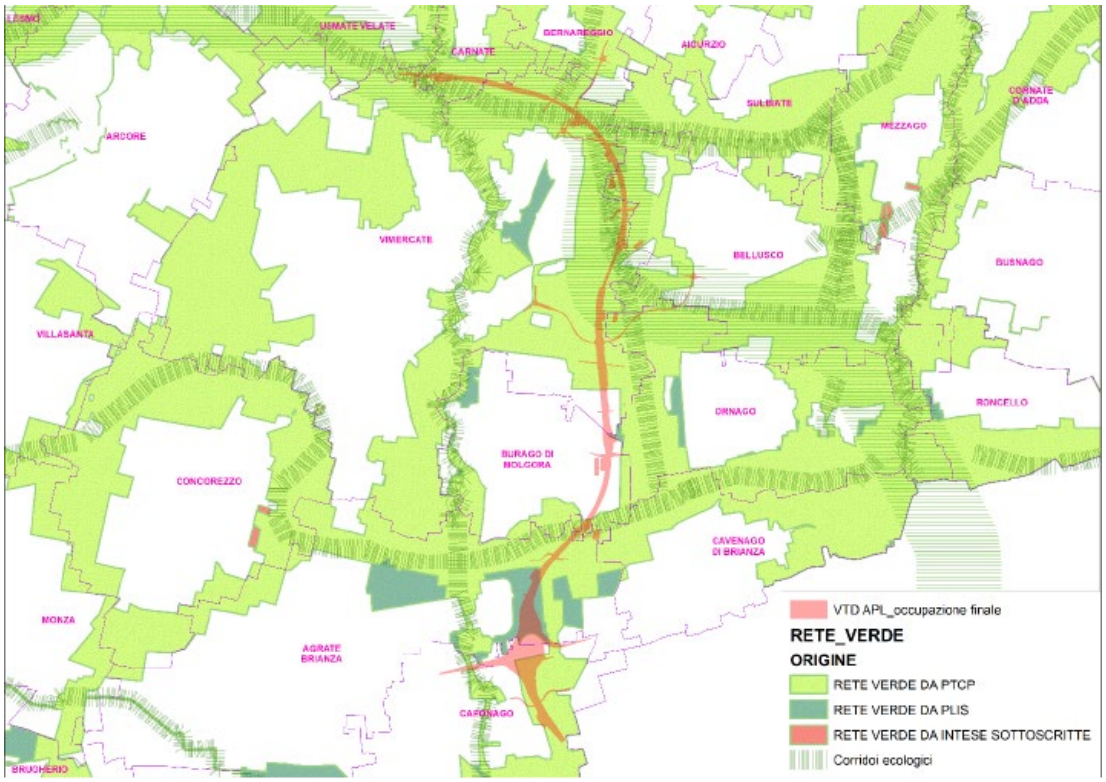
Attualmente sono in corso di riconoscimento ulteriori ampliamenti della superficie a parco: i più recenti ampliamenti nei Comuni di Vimercate e Gorgonzola, sono stati ratificati con delibere dell'Assemblea Consortile del Parco. Le richieste di riconoscimento dell'interesse sovracomunale per tali ampliamenti 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 varante 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 Lombardia[2], 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 ISPRA[3] 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 10.10.2023[4], 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 Kmq, 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 Querco-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 Querco 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 scavalcamento 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 perifluviale 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 rinvengono ulteriormente diverse specie vegetali protette ai sensi della LR 10/2008, nella quasi totalità non rilevate nello Studio di Impatto Ambientale.

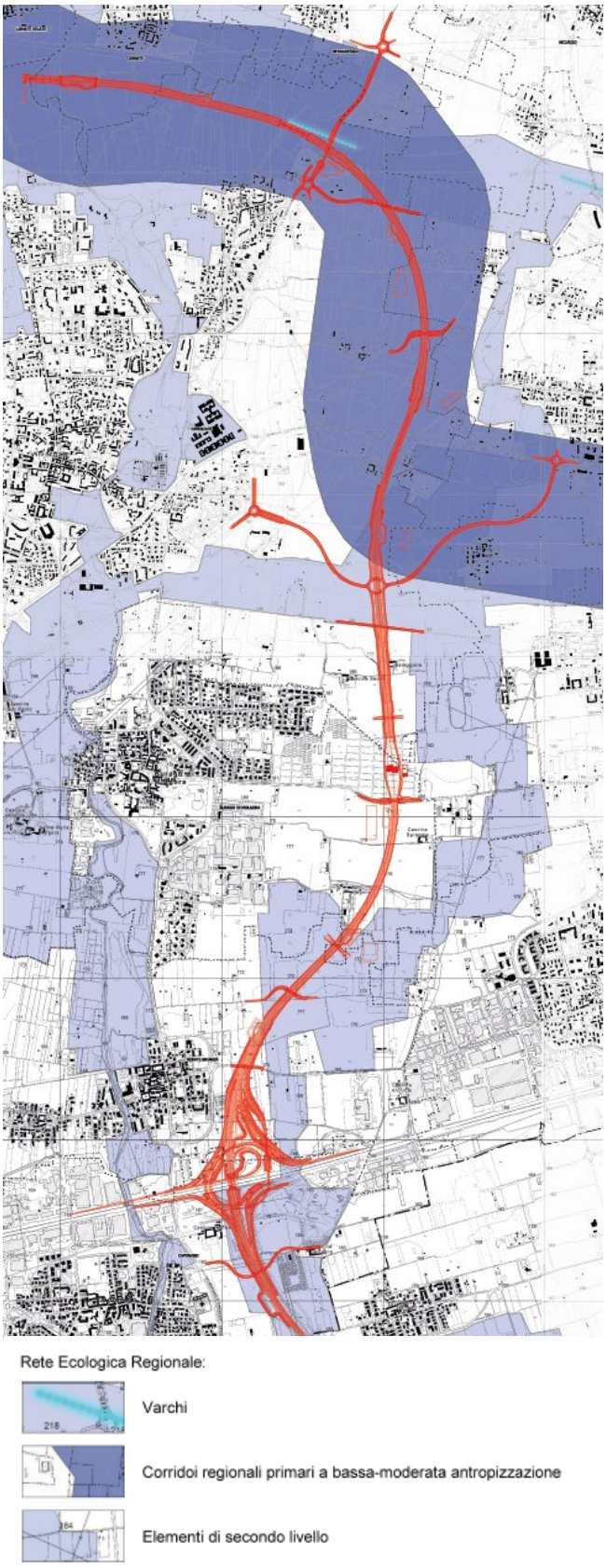
A sud ovest di C.na Rossino, nella paleovalle di origine fluvioglaciale attraversata dalla variante autostradale in oggetto, sono presenti un paio di depressioni boscate con terreno estremamente ricco in scheletro. E' possibile che si tratti di evidenze geomorfologiche residuali dell'originario alveo dello scaricatore glaciali 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 dei 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 Provinciale[5] 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 ciclopedonali 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.



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 Lombardia[6] 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.

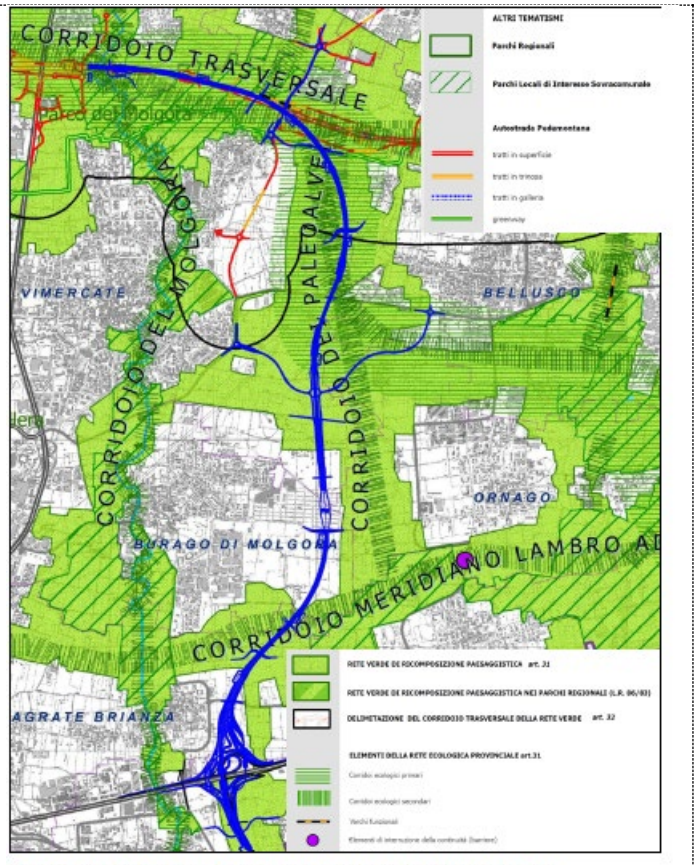


Figura 6.6. Estratto della Tavola 6a del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento.

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 costituto 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.

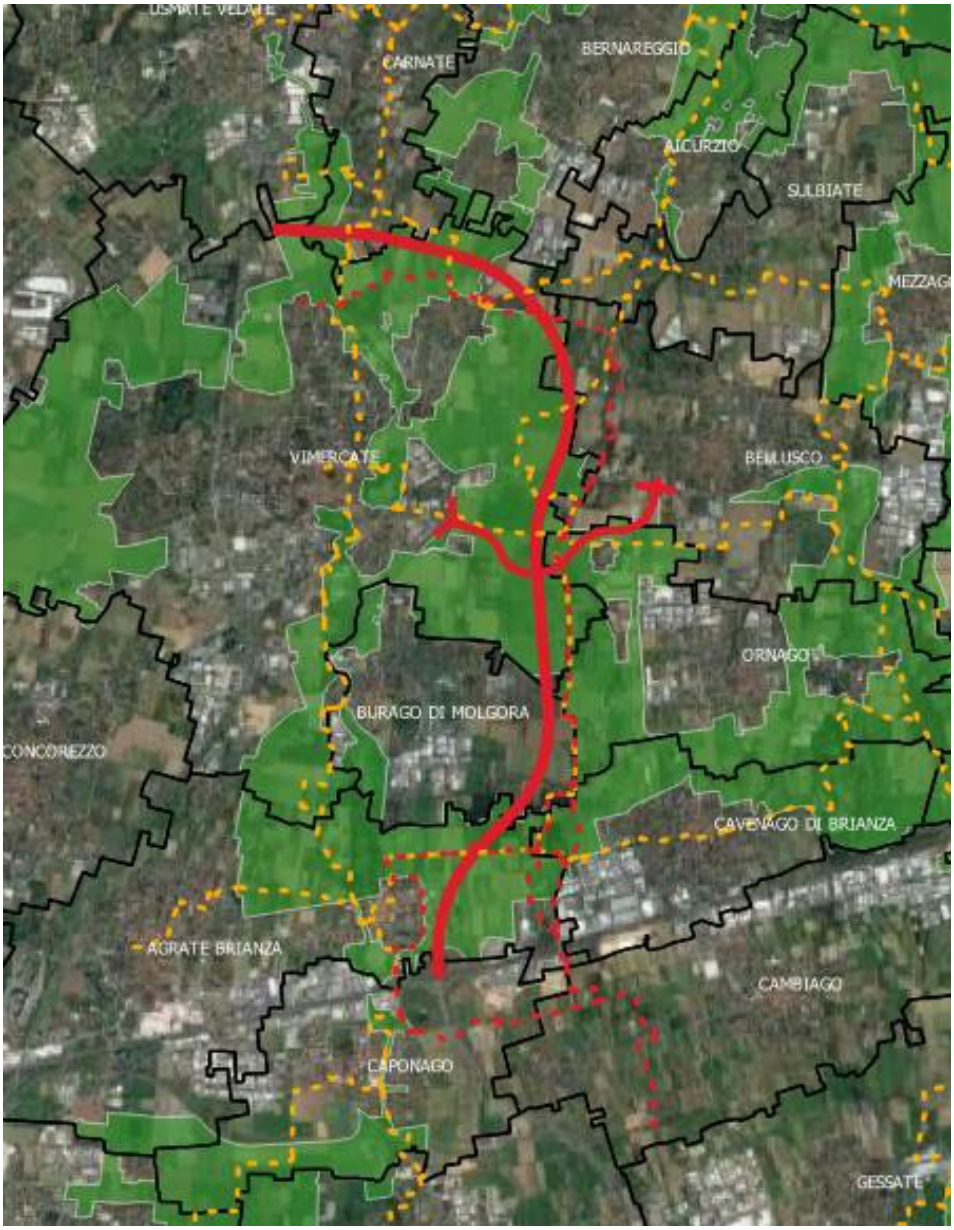
- **Impatti sulla rete poderale di valenza storica, fruitiva e agricola.** Pur prevedendo alcuni interventi di ricucitura che in qualche caso connettono strade prive di valenza storica, l'infrastruttura in progetto di fatto snatura la rete poderale esistente nella sua trama disegnata sulla centuriazione 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 a 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-brianteo 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 Brianza[7], 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 Italia[8]. 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, cha 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 Milano[10] 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 climanteranti.
- **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.

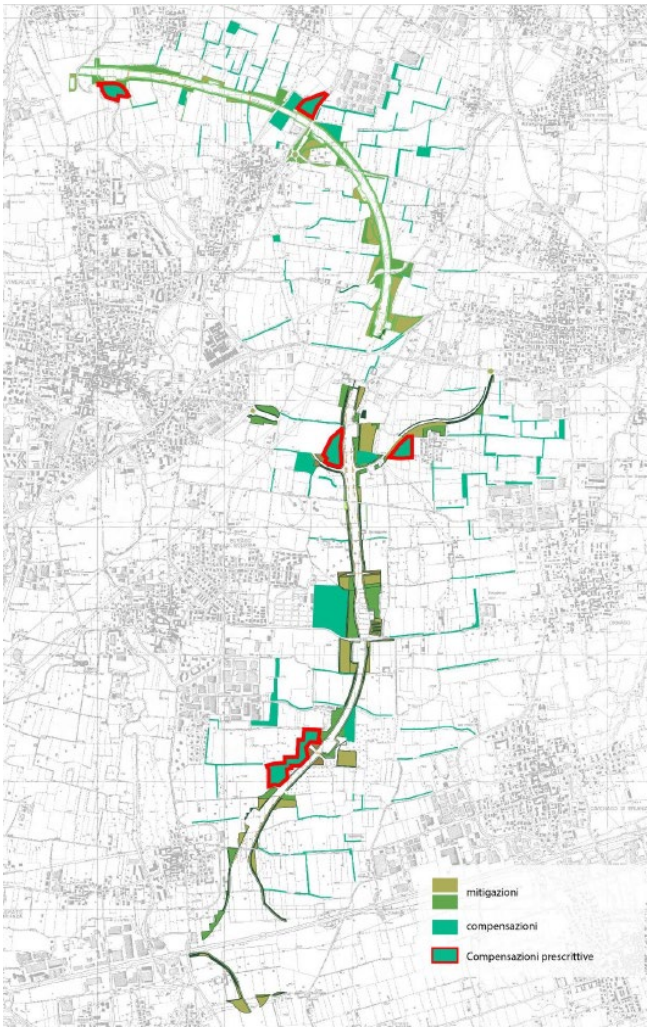
limitata alla sola durata ed estensione della fase stessa, ma deve tenere in conto anche del periodo di assestamento della fase di ripristino dei suoli danneggiati dai cantieri stradali. Inoltre, l'interruzione prolungata di alcune attività economiche, in primo luogo quelle agricole, indotta dalla fase 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 Brianza[11] 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, sostanziandosi 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 competenza[12], 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 i**nfrastruttura 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 programmatorio 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.