

MOZIONE N. 3/2022 PRESENTATA E  
DELIBERATA NELLA SEDUTA CONSILIARE  
DEL 27.10.2022



**MOZIONE: AZIONI RELATIVE A PEDEMONTANA E COINVOLGIMENTO DEGLI ENTI LOCALI**

#### **RILEVATO SUL PIANO GENERALE CHE**

La progettazione e la realizzazione di Pedemontana si inseriscono in un quadro di valutazioni datate e in larga parte superate, oggi da riattualizzare nell'ambito di un contesto territoriale profondamente mutato e con nuove esigenze emergenti. Si veda a tal proposito e a mero titolo esemplificativo la difformità tra le previsioni di traffico per la Tratta D, rispettivamente indicate nelle analisi trasportistiche del febbraio 2009 e del gennaio 2021, con un più che dimezzamento del numero di veicoli teorici giornalieri medi.

Le valutazioni di sostenibilità economico-finanziaria dell'opera, in un quadro caratterizzato da *"l'investimento di ingentissime risorse pubbliche"* e il cui *"onere attuale ricadrà interamente sulle future generazioni"* (Corte dei Conti, Giudizio di Parifica del Rendiconto Generale di Regione Lombardia, 20 luglio 2022), si incardinano sulle analisi sopra menzionate, richiamando le istituzioni e le parti politiche ad una seria assunzione di responsabilità. A tal proposito, tale assunzione di responsabilità risulta ancora più pregnante considerata la recente giurisprudenza della Corte Costituzionale (sentenze n. 18/2019, n. 115/2020, n. 80/2021), peraltro richiamata nel già menzionato Giudizio di parifica, in occasione del quale la Corte dei Conti non esita ad affermare come quanto trasmesso alla data del giudizio *"non consente di valutare l'effettiva sostenibilità finanziaria dell'operazione"* messa in campo da Regione Lombardia.

L'eventuale realizzazione dell'opera impatterebbe in maniera significativa sotto il profilo ambientale, peraltro in un quadro territoriale già gravemente compromesso, come annualmente documentato dal rapporto *Consumo di suolo, dinamiche territoriali ed ecosistemici* elaborato dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale. Si richiama a tal proposito l'impegno del Consiglio Provinciale a ridurre le previsioni di consumo di suolo, obiettivo cardine dell'ultima variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, peraltro inserito in un quadro generale di performance ambientale unanimemente ritenuto insoddisfacente.

Si ritiene conseguentemente necessario un percorso di revisione critica delle premesse sottostanti la progettazione e l'eventuale realizzazione dell'opera, che possa comportare un deciso cambio di rotta in ordine alle considerazioni sopra richiamate, oltre che nell'accoglimento delle numerose istanze maturate presso le amministrazioni locali, presso i comitati cittadini e presso un'opinione pubblica progressivamente più sensibile e attiva sul tema.

#### **VISTO D'ALTRA PARTE**

Il comportamento politicamente omissivo tenuto da Regione Lombardia anche in ordine ai recenti sviluppi relativi alla Tratta D, significativi e gravemente impattanti, con ingiustificati ritardi maturati nei confronti dei Comuni e della Provincia per quel che riguarda l'ottenimento dei necessari aggiornamenti di merito, ad oggi tutt'altro che adeguatamente puntuali e coerenti.

Rilevato che la già menzionata condotta, certamente censurabile sul piano politico e non rispondente ai più elementari criteri di trasparenza e cooperazione istituzionale, prefigura una condizione rilevante anche sul fronte più propriamente amministrativo, con criticità peraltro richiamate nell'Analisi Costi-Benefici del 15 gennaio 2021.

Considerato che l'azione di coordinamento assunta dal Presidente in occasione dell'Assemblea dei Sindaci del 18.02.2022 e a fronte delle sollecitazioni raccolte nell'ambito dei lavori del Consiglio Provinciale, svolta



finora anche per mezzo dei tavoli territoriali appositamente convocati, non ha portato all'avvio di alcuna interlocuzione strutturata con Regione Lombardia, che fosse nei fatti finalizzata alla revisione critica sopra richiamata, viste le proposte progettuali attualmente in campo. A titolo meramente esemplificativo si richiama a tal proposito la lettera del Presidente del 08.09.2022, con cui l'incontro politico previsto per il 12.09.2022 veniva declassato ad un mero confronto tecnico, non orientato allo scioglimento dei nodi politici ancora irrisolti.

Vista dunque l'inadeguatezza del percorso interlocutorio attivato, peraltro ribadita per iscritto anche dai sindaci del territorio e a fronte delle dichiarazioni rilasciate alla stampa dal Presidente. A titolo esemplificativo, e limitatamente al caso della Tratta D, e a seguito del confronto del 5.09.2022 con i sindaci interessati da questa tratta, il Presidente confermava con il comunicato stampa del 06.09.2022 come fosse *"il momento di fare squadra affinché le richieste e le preoccupazioni circa la realizzazione di questo ultimo tratto dell'infrastruttura siano accolte e valutate con attenzione."* Rilevato a tal proposito come queste dichiarazioni d'intenti debbano corrispondere ad azioni concrete e con effetti misurabili.

Ritenuto indispensabile un deciso coinvolgimento della Provincia, anche alla luce di un crescente interessamento e delle legittime preoccupazioni di cittadini, associazioni e amministratori locali, espresse indipendentemente dalle logiche delle parti politiche.

#### **TUTTO CIÒ PREMESSO**

#### **E RILEVATO CHE IN MERITO ALLA COSIDDETTA TRATTA D BREVE**

Regione Lombardia intende procedere evitando una strutturata discussione di merito con le amministrazioni del territorio circa la scelta di variare il tracciato, avendo peraltro ridotto le interlocuzioni con i Comuni a mere comunicazioni tecniche e prive dello spazio politico necessario.

Le relazioni tecniche a supporto dell'ipotesi D breve presentano gravi lacune di merito e nell'impostazione generale, mostrandosi incapaci di consegnare evidenze conclusive in merito al beneficio che la realizzazione di Pedemontana potrebbe produrre, ovvero in ordine ad un miglioramento misurabile sul fronte del traffico che sia proporzionato ai sicuri costi economici ed ambientali dell'opera.

L'impatto ambientale dell'opera risulta gravemente sottostimato, non tenendo conto dell'attuale dimensionamento del parco P.A.N.E e della sua effettiva funzione ecosistemica. A tal proposito si sottolinea come l'analisi di fattibilità adoperi cartografia non aggiornata e che contrariamente a quanto desumibile dalle tavole oggi agli atti, circa il 70% dell'opera ricadrebbe sul territorio del Parco.

Risulta necessario un adeguato e ben più significativo approfondimento tecnico, oltre che politico, per quel che riguarda altre e diverse ipotesi progettuali, quali a titolo esemplificativo il ridimensionamento della tratta C e il potenziamento della Tangenziale Est con la conseguente cancellazione della tratta D.

#### **IL CONSIGLIO PROVINCIALE**

#### **IMPEGNA IL PRESIDENTE E LA PROVINCIA NEL**

1. Diffidare Regione Lombardia dal procedere ulteriormente in modo unilaterale rispetto alle revisioni del progetto definitivo già approvato, richiedendo contestualmente l'attivazione di un confronto tecnico e politico strutturato.



2. Richiedere formalmente a Regione Lombardia tutti i riscontri relativi ai report e ai verbali dei tavoli territoriali recentemente riunitisi, a fronte dell'iter inaugurato con l'Assemblea dei Sindaci del 18.02.2022, e trasmettere copia dei riscontri di Regione a tutti i Comuni partecipanti ai tavoli delle tratte e al Consiglio Provinciale.
3. Affidare alla Commissione Garanzia e Controllo lo specifico mandato di supervisione in ordine al percorso di analisi, pianificazione e progettazione in corso, elaborando una sintesi che dovrà essere di supporto ai lavori del Consiglio Provinciale. La Commissione dovrà: ricostruire il quadro completo e trasparente dell'opera e dei suoi più recenti sviluppi, anche riesaminando le procedure seguite ed elaborando una valutazione in tal senso; raccogliere e documentare le istanze dei territori e delle amministrazioni comunali; affiancare la Presidenza della Provincia in tutte le interlocuzioni con gli altri livelli istituzionali.
4. Mettere a disposizione della Commissione tutte le risorse che si renderanno necessarie, oltre al supporto del personale tecnico-amministrativo necessario per lo svolgimento del suo mandato.
5. Dotarsi di tutte le analisi necessarie a valutare l'impatto delle diverse alternative progettuali a proposito della tratta D, con particolare riferimento agli effetti sul traffico veicolare e all'impatto delle ipotesi in campo sulla rete stradale di propria competenza, all'impatto ambientale, alle potenziali ricadute sulla qualità della vita dei cittadini, ai conseguenti scenari socioeconomici previsti.
6. Esprimere attraverso atti formali ed inequivocabili un conseguente indirizzo, sufficientemente motivato e supportato dall'esito dell'analisi di cui sopra, in ordine alle alternative in fase di elaborazione e a quelle che si riterrà necessario approfondire in merito alla tratta D e a tutte le conseguenti revisioni che si mostreranno necessarie.

Monza, 27.10.2022

**Gruppo consiliare  
BrianzaReteComune**

FRANCESCO RACIUTO

VINCENZO ALESSANDRO  
DI PAOLO

ALBERTO LORZI

SILVANO STORZI

CONCETTINA MONGUZZI

PETRO CICCARDI

