

**Spett.le**  
**Regione Lombardia**  
**Piazza Città di Lombardia, 1**  
**20124 Milano**  
[infrastrutture\\_e\\_mobilita@pec.regione.lombardia.it](mailto:infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it)  
[presidenza@pec.regione.lombardia.it](mailto:presidenza@pec.regione.lombardia.it)

**p.c. Ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibile**  
**Via Nomentana, 2**  
**00164 Roma**  
[dip.infrarete@pec.mit.gov.it](mailto:dip.infrarete@pec.mit.gov.it)

**p.c. Ministero per i beni Culturali**  
**Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per**  
**le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia,**  
**Sondrio e Varese**  
**Via De Amicis**  
**20123 Milano**  
[sabap-co-lc@pec.cultura.gov.it](mailto:sabap-co-lc@pec.cultura.gov.it)

**Oggetto: parere al progetto definitivo dell'opera infrastrutturale denominata variante sulla tratta D-Breve**

In riferimento alla comunicazione giunta al Protocollo comunale n. 36296 del 10.08.2023 con cui Codesto Ente ha chiesto al **Comune di Vimercate (MB)** di esprimere il proprio parere in ordine al progetto definitivo dell'opera infrastrutturale denominata variante sulla tratta D-Breve, lo scrivente difensore, **avv. Claudia Parise** presso la cui pec [avv.claudiaparise@pec.it](mailto:avv.claudiaparise@pec.it) il Comune domicilia, all'uopo munita di idonea delega, in nome e per conto del Comune esprime le seguenti

**OSSERVAZIONI**

**1. ILLEGITTIMO INQUADRAMENTO NORMATIVO.**

In primo luogo, si contesta l'inquadramento normativo del procedimento utilizzato per l'approvazione del Progetto relativo alla Tratta autostradale denominata D-breve in relazione alla infrastruttura strategica denominata *"Pedemontana lombarda:*

*collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse* – CUP F11B0600270007.

La nuova opera viene qualificata come Variante al Progetto Definitivo originario approvato dal CIPE con Delibera n. 97 del 2009, e per la realizzazione della stessa si ritiene applicabile la disciplina normativa prevista dal D.lgs. 163/2006.

In relazione alla disciplina contenuta nel d.lgs. 163/2006, le disposizioni di riferimento sarebbero gli articoli 161 – 169, ed in specie gli artt. 169 c3 (Variante al Progetto Definitivo), 167 c5 (procedura approvativa e di VIA), 165 e 166 c5bis (procedimento e tempi), 165 c4 (Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo di Variante).

Tuttavia, le disposizioni sulla scorta delle quali si è dato avvio alla procedura sono state abrogate dall'art. 217, comma 1, lett. e) del d.lgs. 50/2016. Invero, il d.lgs. n. 50/2016 e successive modifiche (tra cui il decreto "correttivo" d.lgs. 56/2017) ha abrogato, oltre che la disciplina speciale riguardante la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale che era appunto contenuta nel capo IV del titolo III della parte II del decreto legislativo n. 163 del 2006, anche la cd. "legge obiettivo" (L. 443/2001, commi da 1 a 5).

L'art. 216, comma 1bis, del D.lgs. n. 50/2016 e s.m.i., contenente le disposizioni transitorie e di coordinamento, dispone che, per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del d.lgs. n. 163/2006, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del d.lgs. n. 50/2016, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente.

Nel caso di specie, rileva che la procedura di VIA ha riguardato la tratta D originaria rispetto alla nuova Tratta definita "D-Breve" che stravolge completamente l'opera originaria e la cui procedura di VIA è appena iniziata.

Quindi, il procedimento amministrativo non può essere governato dal D.lgs. n. 163/2006. Per di più che, con d.lgs. n. 36 del 31.03.2023, il d.lgs. 50/2016 è stato abrogato. Ed in relazione alla vigente disciplina normativa, vale che l'opera in esame è priva della qualificazione giuridica di infrastruttura strategica e di preminente interesse nazionale, non risulta inclusa nel documento di economia e finanza né è stata svolta una istruttoria da cui è possibile, tra gli altri, evincere:

- a) i criteri di rendimento attesi in termini di sviluppo infrastrutturale, riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, sostenibilità ambientale, garanzia della sicurezza strategica, contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese, adeguamento della strategia nazionale a quella della rete europea delle infrastrutture;
- b) gli esiti della valutazione delle alternative progettuali;
- c) i costi stimati ed i relativi stanziamenti;
- d) la coerenza dell'opera con le linee di indirizzo e le strategie di individuazione dei fabbisogni strutturali al 2030 per come specificati nell'Allegato al Documento di economia e finanza (DEF) 2017;

- e) l'inserimento dell'opera nell'Atto di ricognizione del MIT posto in essere in Allegato all'entrata in vigore del d.lgs. 50/2016;
- f) la conformità dell'opera alla Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti approvate dal CIPE il 1° dicembre 2016.

## **2. VIOLAZIONE E/O FALSA APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA NORMATIVA DI CUI AL D.LGS. 163/2006.**

Ferma ed impregiudicata la precedente contestazione, emerge come la procedura di specie, comunque non sia rispettosa del disposto normativo a cui l'amministrazione procedente ritiene attenersi nell'iter di approvazione dell'opera qualificata quale Variante D-BREVE, ovvero sia la disciplina normativa scandita dal d.lgs. 163/2006.

L'infrastruttura in esame, difatti, non può essere qualificata quale variante al Progetto Definitivo approvato dal CIPE con Delibera n. 97 del 2009 sia in quanto muta completamente il tracciato dell'asse stradale pedemontano così come inserito nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche e sulla base del quale è stato sottoscritto in data 19.02.2007 un Accordo di Programma, sia in relazione alla diversa localizzazione dell'intervento che darebbe luogo ad un diverso sistema viabilistico rispetto agli atti presupposti ma anche poiché la realizzazione della nuova opera è priva di qualsivoglia logica e ragionevole motivazione a fronte della circostanza concreta che in più atti amministrativi (tra questi, a titolo esemplificativo si può considerare l'ultimo Verbale del Collegio di Vigilanza del 16.06.2023) emerge come le amministrazioni sovraordinate abbiano dichiarato che indipendente dalla scelta del tracciato della Tratta D della Pedemontana, la funzionalità dell'autostrada comunque permane.

Ed infatti, la infrastruttura da realizzare, connessa all'Accordo di Programma del 19.02.2017 prevedeva il collegamento autostradale Dalmine, Como Varese, Valico del Gaggiolo che rispetto alla nuova Tratta D-Breve nulla ha a che vedere atteso che la tratta D di cui al progetto originario era diretta a Dalmine/Bergamo e la nuova opera che si intende realizzare è diretta ad Agrate Brianza.

Le aree interessate dalla nuova opera prevedono in parte dei vincoli, richiedono per altra parte anche un'autorizzazione paesaggistica ed inoltre l'opera così come definita viola le previsioni di piano dei territori degli enti coinvolti.

Di conseguenza, non è possibile approvare l'opera quale Variante ex art. 169, comma 3, d.lgs. 163/2006 ma necessita rinnovare l'intero procedimento, con una nuova VIA e probabilmente una nuova valutazione di impatto strategica – VAS, acquisendo dunque ogni altro assenso ed ulteriore autorizzazione.

## **3. ASSENZA DELL'ATTO PRESUPPOSTO.**

### **3.1. INCOMPATIBILITÀ DELL'IMPIANTO PROGETTUALE ORIGINARIO RISPETTO ALL'INTERESSE PUBBLICO ATTUALE.**

## **4. VIOLAZIONE DELL'ART. 8-BIS DELLA DIRETTIVA 2011/92/UE, PARAGRAFO 6 ANCHE IN COMBINATO DISPOSTO CON L'ART. 26 D.LGS. 3 APRILE 2006, N.**

**152, L'ART. 165 DEL D.LGS. 12 APRILE 2006, N. 163 E CON L'ART. 3 D.LGS. 20 AGOSTO 2002, N. 190.**

Il progetto di revisione della Tratta D modifica interamente la portata strategica dell'opera rispetto alle valutazioni tecniche sottostanti la scelta originaria, di conseguenza non si può procedere in variante dovendosi considerare che l'opera sia una nuova infrastruttura strategica.

La variante sostanziale con il mutamento del tracciato della tratta e la diversa localizzazione degli interventi comporta l'aggiornamento dell'Accordo di Programma con il coinvolgimento degli enti interessati. Non rileva vi sia stato alcun aggiornamento dell'Accordo di Programma né alcun atto integrativo dell'Accordo stesso, non potendosi considerare valido ed efficace rispetto alla nuova infrastruttura l'Accordo di Programma del 19.02.2017.

Pertanto, l'Accordo di Programma originario è stato siglato da Comuni diversi da quelli interessati dall'opera in esame tranne che per il Comune di Vimercate. Dunque questo stesso Accordo non può in nessun modo obbligare il Comune deducente; né lo stesso Comune può essere coinvolto in assenza di un atto amministrativo presupposto in cui venga condiviso il percorso di realizzazione in un'opera impattante con il suo territorio secondo i dettami di cui all'art. 34 del d.lgs. 267/2000.

L'assenza di un Accordo di Programma con il Comune deducente di Molgora determina peraltro la impossibilità per l'amministrazione procedente di considerare sussistente alcuna variazione degli strumenti urbanistici di propria pertinenza.

L'opera viene qualificata Variante al progetto definitivo approvato dal CIPE con Delibera n. 97 del 2009, pertanto si pone un problema di rispondenza all'interesse pubblico del progetto definitivo rispetto al progetto di variante. Inoltre, i numerosi anni trascorsi dalla predisposizione del progetto definitivo rendono necessaria una valutazione sull'effettiva rispondenza dell'opera alle mutate circostanze ed al diverso contesto socio-economico e territoriale.

L'art. 8-bis della Direttiva 2011/92/UE, che disciplina l'"autorizzazione" dei progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente (da intendersi la decisione dell'autorità competente, o delle autorità competenti, che conferisce al committente il diritto di realizzare il progetto") al paragrafo 6, richiede che l'accertamento dell'attualità della valutazione di impatto ambientale avvenga *"al momento di adottare una decisione in merito alla concessione dell'autorizzazione"*.

Nel caso di specie, si intende sostituire il progetto originario con un nuovo e diverso progetto i cui atti presupposti di approvazione del progetto della infrastruttura e la relativa valutazione di impatto ambientale non sono più attuali a fronte di un diverso contesto territoriale ed ambientale connesso non solo al notevole lasso di tempo intercorso ma anche alla diversa collocazione dell'opera.

Pertanto, alla violazione dell'art. 8 bis della Direttiva 2011/92/UE, per come sopra esplicitata, si aggiunge la violazione dell'art. 26 del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152.

**5. VIOLAZIONE DELL'ART. 8-BIS DELLA DIRETTIVA 2011/92/UE.**

Emerge dalle relazioni allegate al progetto definitivo che il tracciato della variante impatta sul Parco Agricolo Nord Est (PANE) che è un Parco Locale di Interesse Sovracomunale (riconosciuto con Decreto Deliberativo Presidenziale della Provincia di Monza n. 83 del 20/07/2017 e Decreto del Sindaco Metropolitano di Milano n. 232 del 07/09/2017 ex L.R. n. 86/1983) esteso per 593 ettari con ambienti di eccezionale pregio naturalistico e faunistico oltre che importante corridoio ecologico.

Nonostante ciò, manca il coinvolgimento del soggetto gestore del PANE in violazione dell'art. 8-bis della Direttiva 2011/92/UE.

Peraltro, se si facesse riferimento all'Accordo di programma del 19.01.2007, il mancato coinvolgimento del PANE, ovvero la sua completa esclusione, determinerebbe la violazione dell'art. 9 del predetto Accordo di Programma, con conseguente illegittimità di tutti gli atti posti in essere dall'amministrazione precedente.

**6. DIFETTO DI ISTRUTTORIA TECNICA PER INCOMPLETEZZA, ERRONEITÀ ED ASSENZA DI VALUTAZIONI TECNICHE.**

Dall'analisi della documentazione accessibile dal *link* trasmesso da APL al Comune, la variante in esame impatta sui corridoi di spostamento faunistico, come è possibile constatare dall'analisi delle tavole 23 sez. IV, sui parchi e sulla rete ecologica regionale. Tale impatto ambientale non è stato oggetto di alcuna specifica valutazione.

Inoltre, il nuovo tracciato della tratta D-Breve è stato disegnato per la maggior parte nella zona interessata dal fenomeno degli occhi pollini.

Sovrapponendo il progetto della tratta D-Breve con la "*mappa della suscettività*" contenuta nella Tavola 8 "*Assetto idrogeologico*" del PTCP vigente (che costituisce tutt'ora l'unico esempio di definizione cartografica del grado di pericolosità associato al fenomeno degli occhi pollini), è evidente come il tracciato interseca zone in cui il rischio varia da basso a molto alto per impattare zone ad altissimo rischio idrogeologico.

Adirittura, in prossimità dei Comuni di Bellusco, Burago di Molgora ed Agrate Brianza vi sono delle variazioni di percorso che si estendono in un'area a rischio molto alto.

Ebbene, nel progetto definitivo esaminato, tali criticità non appaiono adeguatamente considerate soprattutto se si tiene conto che a seguito degli eventi del giugno 2016 (che hanno interessato i Comuni di Bernareggio e Aicurzio), la Provincia di Monza e della Brianza ha promosso l'avvio di una nuova fase di studio del fenomeno degli occhi pollini per aggiornare il quadro attualmente contenuto nel PTCP, per raffinare le indicazioni operative per la pianificazione territoriale e per sviluppare i meccanismi di collaborazione interistituzionale necessari all'iscrizione del fenomeno degli occhi pollini tra le problematiche di dissesto idrogeologico del territorio.

Le norme del PTCP (art.8) richiedono ai Comuni di valutare e segnalare questa fragilità geologica nella definizione e nello sviluppo delle azioni di governo del territorio. Dunque, la tratta D-Breve è illegittima per mancata valutazione dei rischi ambientali sopra menzionati.

Va, altresì, rilevato che anche in ordine alla Subsidenza, ovverosia il fenomeno che consiste in un lento processo di abbassamento del suolo, generalmente causato da fattori geologici, ma che, negli ultimi decenni è stato localmente aggravato dall'azione dell'uomo, la Relazione geologica ed idrogeologica sembra non prestare la dovuta attenzione. Il Progetto cita il fenomeno, riportando studi attestanti il riscontro di fenomeni di subsidenza anche con riguardo ai territori interessati, senza tuttavia analizzarne nel dettaglio i rischi e le problematiche connesse alla struttura di nuova costruzione.

## **7. VIOLAZIONE DELL'ART. 8 DEL D.LGS. 34/2018.**

### **7.1. VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DI CUI ALLA DIRETTIVA 2004/35/CE.**

Come precisato nelle relazioni concernenti lo studio di impatto ambientale e precisamente in quella avente ad oggetto il "Quadro conclusivo", *"La quasi totalità delle aree interessate dall'opera in progetto costituiscono parte della porzione occidentale del PLIS "Parco Agricolo Nord Est" (PANE), che si estende sostanzialmente in coincidenza con la distribuzione degli "Elementi di secondo livello" della Rete Ecologica Regionale [...] Il tracciato di progetto interessa nel territorio comunale di Vimercate più aree sottoposte a Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/1923. In riferimento a tale interessamento, è emerso come il condizionamento del vincolo era stato introdotto ai fini di tutela delle superfici boschive residuali da "irrazionali trattamenti forestali, pastorali ed agrari", in un'ottica di tutela della stabilità delle aree e del regime delle acque. Oggi, la presenza delle unità boschive nelle aree sottoposte a Vincolo idrogeologico è localizzata lungo il T. Molgora, nella porzione con morfologie non marcate a sud-est di Passirano e lungo le scarpate laterali della valle del Vallone Cava a nord di Ruginello. Il cantiere genera l'eliminazione di porzioni di tali unità"*.

È evidente, dunque, che la realizzazione dell'opera, la cui variante avrebbe l'obiettivo di consentire tanto il completamento dell'autostrada pedemontana quanto il potenziamento dell'anello tangenziale esterno di Milano, incide inevitabilmente sulla vegetazione arborea ed arbustiva determinandone la sua eliminazione.

La formazione di maggiore rilievo, in tal senso, è quella presente lungo il torrente Molgora, all'inizio del tratto di progetto, con popolamenti molto eterogenei e forte prevalenza di robinia, ciliegio tardivo, carpino bianco. Molto più articolata è invece la compagine arbustiva, dove nei boschi si rinvencono noccioli, biancospini, ligustri ecc.. La formazione di maggiore estensione è senza dubbio il popolamento forestale presente a cavallo dei Comuni di Burago e Agrate. Dalla Relazione Forestale predisposta con riferimento alla Variante della Tratta D addirittura emerge una sostanziale immutabilità del territorio sin dagli anni 50 del secolo scorso. Trattasi, dunque, di un popolamento primario, di antica origine, che, ad opera ultimata, verrebbe irrimediabilmente compromesso.

Gran Parte dell'area boschiva interessata dall'intervento, pertanto, viene destinata ad un uso diverso, ossia a quello della viabilità.

L'art. 8 del D.lgs. n. 34/2018, da ritenersi applicabile al caso di specie trattandosi di una proposta di variante il cui progetto è stato elaborato successivamente all'entrata in vigore di tale norma, prevede esplicitamente che *"1. Ogni intervento che comporti l'eliminazione*

*della vegetazione arborea e arbustiva esistente, finalizzato ad attività diverse dalla gestione forestale come definita all'articolo 7, comma 1, costituisce trasformazione del bosco. 2. E' vietato ogni intervento di trasformazione del bosco che determini un danno o un danno ambientale ai sensi della direttiva 2004/35/CE e della relativa normativa interna di recepimento e che non sia stato preventivamente autorizzato, ove previsto, ai sensi dell'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, delle disposizioni dei piani paesaggistici regionali ovvero ai fini del ripristino delle attività agricole tradizionali e della realizzazione di opere di rilevante interesse pubblico e di viabilità forestale connessa alle attività selvicolturali e alla protezione dei boschi dagli incendi, sempre che la trasformazione del bosco risulti compatibile con le esigenze di difesa idrogeologica, di stabilità dei terreni, di regime delle acque, di difesa dalle valanghe e dalla caduta dei massi, di conservazione della biodiversità e di tutela della pubblica incolumità.”.*

Dalla formulazione letterale della normativa richiamata emerge che è vietato ogni intervento di trasformazione del bosco che:

- determini un danno o un danno ambientale;
- non sia stato preventivamente autorizzato, ove previsto, tramite autorizzazione paesaggistica, o comunque tramite le disposizioni dei piani paesaggistici regionali;
- che sia comunque incompatibile con le esigenze di difesa idrogeologica, ecc.

Ebbene, la realizzazione di un imponente tratto autostradale che determina l'eliminazione di porzioni di unità boschive – così come precisato nella stessa relazione – è palesemente inidonea a garantire la difesa idrogeologica, la difesa dalle valanghe e dalla caduta dei massi, la conservazione della biodiversità e la tutela della pubblica incolumità.

Senza considerare che non è prevista la realizzazione di una viabilità forestale il cui obiettivo è quello di incentivare l'attività silvicolturale o la protezione dei boschi dagli incendi.

Il nuovo tratto programmato ha – all'opposto – come scopo quello di rafforzare le maglie infrastrutturali.

Quel che ancor più rende l'intervento oggetto della proposta di variante inammissibile è che lo stesso sarebbe stato programmato in coerenza con un Piano Territoriale Regionale (PTR), di cui il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) ne costituisce una sezione, che ad oggi è *"in attesa di definitiva approvazione per diventare vigente."* (pag. 6 della sopracitata relazione "Quadro conclusivo").

Non può allora ritenersi l'intervento preventivamente autorizzato se lo stesso PPR che dovrebbe legittimare la proposta di variante è ancora privo di approvazione.

Va da sé che la proposta di variante è carente della preventiva autorizzazione che (sempre che sussistano le altre condizioni di cui si è anzidetto) è necessaria per essere l'intervento considerato ammissibile.

In disparte vale la pena di rilevare che nell'ultimo aggiornamento PTR del 1° luglio 2023 non vi è alcun riferimento alla variante detta "Tratta D breve", neppure nella parte in cui vengono elencati gli *"obiettivi prioritari infrastrutturali di interesse regionale e sovraregionale/i progetti da assumere per l'individuazione dei corridoi di salvaguardia"*

*urbanistica ex art 102 bis L.R. 12/2005' e nonostante l'art. 102 bis L.R. n. 12/2005 disponga che "la Giunta regionale [...] trasmette al Consiglio regionale una relazione annuale che descrive e documenta: a) lo stato di definizione e aggiornamento dei principali strumenti di pianificazione territoriale, a livello regionale, d'area, provinciale e comunale, nell'ambito della verifica di coerenza tra obiettivi e previsioni all'interno dei diversi strumenti e tra livelli di pianificazione".*

A ciò si aggiunga che – sempre in coerenza ed in attuazione del PTR (il cui ultimo aggiornamento, come pocanzi esplicitato, non prevede come obiettivo infrastrutturale la realizzazione della tratta D breve) – il rilascio delle autorizzazioni alla "trasformazione del bosco", in Lombardia, è di competenza dei cosiddetti "Enti forestali", ossia enti gestori di parchi o riserve, nel caso di boschi che ricadono in queste aree protette; Comunità montane, nel restante territorio montano; Provincia di Sondrio, nel restante territorio della Provincia di Sondrio; Strutture Agricoltura, Foreste Caccia e Pesca degli Uffici Territoriali Regionali, nel restante territorio di pianura e collina. Nel caso di specie, tale autorizzazione risulta ancora mancante e neppure è stato finora coinvolto l'Ente competente al rilascio. Sotto altro e diverso profilo, va osservato che l'intento dell'opera, così come trasposto nella Relazione Forestale, è sì quello di procedere al disboscamento, salvo tuttavia nuova ricostruzione dei popolamenti forestali trasformati.

A tal proposito, e proprio a fronte del notevole impatto dell'opera medesima, la Relazione appena richiamata specifica che *"le interferenze con questi popolamenti sono oggetto di risoluzione tramite numerose azioni mitigative, volte a ricostruire quanto sottratto con nuove unità ambientali coerenti con l'esistente"* e che, in ordine alle opere di trasformazione temporanea, le modifiche debbono considerarsi di limitata estensione e tutte *"oggetto di ricostruzione mediante opere a verde di mitigazione, nelle forme progettuali via via specificate dal progetto di mitigazione, e che tali mitigazioni assumono la natura di "bosco" ai sensi di legge"*.

Tuttavia, pur in presenza di un progetto di mitigazione, non viene specificato quali possano essere le relative modalità né come possa procedersi alla ricostruzione di un territorio boschivo così esteso e soprattutto qualificato come primario, e dunque di origine antica, proprio in sede di Relazione.

È evidente che le opere di mitigazione non potranno mai sostituire l'opera boschiva primaria, storica.

Peraltro, l'intervento compensativo programmato, al quale è necessariamente subordinato il rilascio di autorizzazione alla trasformazione/eliminazione del bosco non appare idoneo a porre rimedio al danno ambientale che conseguirebbe alla costruzione della tratta D proposta. Il soggetto istante può, inoltre, chiedere all'Ente forestale che sia quest'ultimo ad eseguire l'intervento compensativo, versando ad esso l'importo economico presunto dei lavori, maggiorato del 20% per le spese di progettazione, appalto, direzione lavori, amministrative ecc. (così detta "monetizzazione").

Nel caso di specie, il richiedente intende assolvere agli obblighi mediante monetizzazione, procedendo alla determinazione del coefficiente di boscosità, del valore del suolo, del valore del soprassuolo, alla temporaneità delle trasformazioni e alla assegnazione ad ogni

formazione del Rapporto di Compensazione tramite valore biologico del bosco. Le cifre programmate, per un totale di Euro 2.252.722,11, però, risultano essere piuttosto basse ed insufficienti a far fronte alle relative spese.

## **7.2. VIOLAZIONE DELL'ART. 44 DELLA L.R. LOMBARDIA N. 31/2008.**

In continuità con quanto in precedenza argomentato, va osservato che dalle Relazioni Progettuali emerge come il tracciato di progetto interessi più aree del territorio del Comune di Vimercate soggette a vincolo idrogeologico; vincolo introdotto al fine di tutelare la stabilità delle aree boschive residuali e il regime delle acque.

La L.R. n. 31/2008 recante *"Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale"* prevede, al 1° e al 2° comma dell'art. 44 (rubricato *"Vincolo idrogeologico e trasformazione d'uso del suolo"*), che *"1. Ai fini del presente titolo si intende per trasformazione d'uso del suolo ogni intervento artificiale che comporta una modifica permanente delle modalità di utilizzo e occupazione dei terreni soggetti a vincolo idrogeologico. 2. Sono vietati gli interventi di trasformazione d'uso del suolo non autorizzati in conformità alle indicazioni e alle informazioni idrogeologiche contenute negli studi geologici comunali, nei piani territoriali e nei piani forestali di cui all'articolo 47."*, indicando al 3° comma una serie di interventi che non comportano trasformazioni del suolo e per le quali è richiesta la preventiva autorizzazione da parte dei comuni interessati. Al successivo 4° comma dello stesso art. 44 della legge regionale 31/2008 viene, poi, consentito alla Regione di indicare quegli interventi di irrilevante impatto sulla stabilità idrogeologica dei suoli rispetto ai quali è sufficiente una mera comunicazione agli enti competenti (si veda DGR n. 773/2013).

Considerato che la costruzione di un'infrastruttura autostradale qual è quella in progetto non rientra nell'alveo degli interventi di irrilevante impatto sulla stabilità idrogeologica dei suoli (commi 3 e 4), indubbiamente tale intervento artificiale necessita di autorizzazione rilasciata in conformità alle indicazioni contenute nei piani territoriali.

Posto che il PTR è in attesa di definitiva approvazione e che l'ultimo aggiornamento PTR reso pubblico è quello del 1° luglio del 2023 con il quale – come sopra esposto – la Regione non ha previsto tra gli obiettivi infrastrutturali la realizzazione della tratta autostradale "D Breve" limitandosi a richiamare la tratta D così come approvata dal CIPE, l'intervento di trasformazione del suolo di cui si discorre si pone in violazione dell'art. 44 della L. R. n. 31/2008.

## **8. VIOLAZIONE DELL'ART. 20 DEL TUEL E DELL'ART. 15.2. DELLA L.R. N. 12/2005.**

Quanto, poi, al rapporto tra la proposta di variante e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), si legge dalla Relazione conclusiva che:

- a. la variante proposta interferisce con ampie unità boschive collocate tra Burago di Molgora e Agrate Brianza;
- b. la variante determina la frammentazione delle linee morfologiche dei cd. *"orli di terrazzo"*;

c. e che, con riguardo ai boschi e ai "filari e siepi", sarebbero previste azioni di compensazione in conformità al PTCP.

L'art. 20 del TUEL disciplina il piano *territoriale di coordinamento provinciale e, in particolare, stabilisce, al 2° comma, che "La provincia, [...] in attuazione della legislazione e dei programmi regionali, predispone ed adotta il piano territoriale di coordinamento che determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare, indica:*

*a) le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;*

*b) la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione [...]." e al 3° comma prevede che "I programmi pluriennali e il piano territoriale di coordinamento sono trasmessi alla regione ai fini di accertarne la conformità agli indirizzi regionali della programmazione socio-economica e territoriale."*

Inoltre, la LR n. 12/2005, in materia di infrastrutture, all'art. 15.2, enuncia che il PTCP *"stabilisce, in coerenza con la programmazione regionale e con i criteri di cui alla lettera d), il programma generale delle maggiori infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità e le principali linee di comunicazione, di cui definisce la relativa localizzazione sul territorio, avente valore indicativo fatti salvi i casi di prevalenza di cui all'art.18"*. Inoltre, ai sensi dell'art.18 della medesima legge regionale *"Hanno efficacia prescrittiva e prevalente sugli atti del PGT le seguenti previsioni del PTCP: [...] b) l'indicazione della localizzazione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità, qualora detta localizzazione sia sufficientemente puntuale, alla scala della pianificazione provinciale, in rapporto a previsioni della pianificazione o programmazione regionale, programmazioni di altri enti competenti, stato d'avanzamento delle relative procedure di approvazione, previa definizione di atti d'intesa, conferenze di servizi, programmazioni negoziate"*.

Tanto la Legislazione nazionale quanto quella regionale sono chiari nello statuire che il PTCP definisce la programmazione delle infrastrutture riguardanti il sistema di mobilità sempre che tale programmazione sia prevista in attuazione ed in coerenza con la pianificazione regionale.

Se, come sopra osservato, il Piano Territoriale Regionale non è stato definitivamente approvato e se l'ultimo aggiornamento apportato non introduce tra gli obiettivi infrastrutturali quello di cui si discorre, la ipotesi di pianificazione disposta dalla Provincia in relazione all'ipotesi di tracciato "D Breve" (con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 16 del 25.05.2023) non può considerarsi conforme.

L'articolato iter amministrativo afferente all'approvazione della variante non segue la sequenza procedimentale corretta, con conseguente illegittimità ab origine della proposta di variante.

**9. SULL'INTERFERENZA DELL'INFRASTRUTTURA CON IL PLIS: VIOLAZIONE DEGLI ARTT. 31, COMMA 3 LETT. A E B, E 36, COMMA 3, DELLE NORME DEL PTCP. VIOLAZIONE DELL'ART. 29 DELLE NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO DELLE REGOLE E DELL'ART. 6 DELLE NORME DI ATTUAZIONE DEL DOCUMENTO DI PIANO (PGT) DEL COMUNE DI VIMERCATE.**

Altro aspetto rilevante che pare esser stato trascurato nel procedimento in itinere volto all'approvazione della variante "Tratta D Breve" è che la Provincia di Monza e della Brianza, come appena sopra attenzionato, ha approvato la variante di cui alla Tavola 12 del PTCP contenente per l'appunto il nuovo tratto autostradale, nonostante tale nuovo tratto si estenda in diverse porzioni del PLIS rispetto alle quali vigono le previsioni prescrittive e prevalenti di cui agli artt. 31, comma 3, e 36, comma 3, lett. b, delle Norme di Piano – PTCP, oltre a quelle contenute nel PGT\_2023 del Comune di Vimercate.

È da premettere che i Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) sono aree naturali di interesse sovracomunale per il loro valore naturale, paesistico e storico-culturale, *"finalizzati alla valorizzazione e alla salvaguardia delle risorse territoriali e ambientali, che necessitano di forme di gestione e tutela di tipo sovracomunale e sono orientati al mantenimento e alla valorizzazione dei tipici caratteri delle aree rurali e dei loro valori naturali e seminaturali tradizionali"* come precisato dall'art. 6, comma 1, lett. o, della L.R. 12/2011.

In riferimento a tali aree, l'art. 31, comma 2, lett. a e b, delle norme del PTCP, rubricato *"Rete verde di ricomposizione paesaggistica"* nella cui categoria rientrano i PLIS, prevede che in tali aree *"non possono essere realizzate opere (in superficie e, escluse le reti di sottoservizi, nel sottosuolo) che comportino l'impermeabilizzazione del suolo"* e che *"la realizzazione di opere (in superficie e, escluse le reti di sottoservizi, nel sottosuolo) che comportino l'impermeabilizzazione del suolo (inclusi gli interventi di tipologia infrastrutturale e le opere pubbliche), previste da atti di pianificazione urbanistica comunale vigenti alla data di adozione del PTCP all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica, ed i progetti di viabilità di interesse sovracomunale dovranno contemplare interventi di mitigazione (tra i quali la realizzazione di passaggi faunistici) e compensazione territoriale, garantendo in ogni caso che non venga compromessa la continuità e la funzionalità ecologica del corridoio stesso"*.

L'art. 36, al 3° comma, delle norme di piano del PTCP, poi, statuisce che *"all'interno dei PLIS è vietata la collocazione di cartelli pubblicitari; è ammessa la posa di cartelli di segnaletica dei PLIS."*

Se, dunque, l'individuazione di aree preposte a PLIS ha la precipua funzione di salvaguardia e promozione della tutela delle risorse ambientali tanto da non essere ivi consentita neppure la collocazione di cartelli pubblicitari, privilegiando – almeno in tali zone – gli spazi verdi rispetto alle opere infrastrutturali, sicuramente inidonea è l'allocatione di un'autostrada a tre corsie per ciascun senso di marcia in diverse porzioni del PLIS PANE (Parco Agricolo Nord Est).

Peraltro, le previsioni prescrittive e prevalenti del PTCP – testé riportate – riconoscono esplicitamente la sola possibilità di realizzare infrastrutture già programmate all'interno della rete verde alla data di adozione del PTCP, sempre che venga garantita la continuità e la funzionalità ecologica dell'area.

Con specifico riferimento al PLIS PANE, che risulta in più parti intaccato dall'opera infrastrutturale che si propone, l'art. 29 delle norme di attuazione del Piano delle Regole

(PGT) del Comune di Vimercate adottato nel luglio 2023 elenca una serie di interventi vietati e quelli invece consentiti all'interno delle aree del Parco.

Sicuramente vietate sono, tra le altre:

- la viabilità motorizzata esclusa quella a servizio delle attività agricole e quella necessaria a raggiungere i lotti di proprietà nonché quella autorizzata dal Consorzio e dai Comuni;
- i movimenti di terra, cave, discariche e modificazione dei corsi d'acqua.

Viceversa, consentiti sono gli interventi quali, a titolo esemplificativo, zone a verde privato e/o verde di interesse monumentale (parcheggi e giardini storici), nuclei di antica formazione monumentali (ville storiche e loro pertinenze) e zone di interesse storico ambientale e di recupero (case e corti rurali, cascine) e interventi diretti al miglioramento delle caratteristiche silvo-colturali.

Conformemente alle precedenti disposizioni, l'art. 6 delle norme di attuazione del Documento di Piano del Comune di Vimercate prevede gli obiettivi da perseguire per gli ambiti del PLIS PANE e tra questi emergono:

*"a. la gestione armonica del territorio in funzione della sua salvaguardia e conservazione ambientale;*

*b. la realizzazione della pianificazione e della gestione delle aree destinate a parco; [...]*

*e. la promozione dell'informazione e dell'educazione ambientale mediante iniziative culturali e divulgazioni atte a favorire la conoscenza dell'ambiente naturale e paesistico;*

*f. la promozione della tutela e del miglioramento dei corsi d'acqua;*

*g. la valorizzazione dell'agricoltura e delle aree coltivate".*

Alla luce delle disposizioni richiamate, appare evidente, *ictu oculi*, come la costruzione di un'autostrada ad ampio volume di traffico all'interno delle aree ricadenti nel perimetro del PLIS PANE si ponga in netta contrapposizione con la destinazione funzionale di tali aree.

Neppure risulta tale intervento indicato nella tavola 4 del Documento di Piano del Comune di Vimercate approvato nel luglio del 2023 – e dunque dopo l'approvazione della variante tratta D breve da parte della Provincia di Monza e della Brianza – che individua gli "*Ambiti di trasformazione*", ossia le zone soggette ad interventi da realizzare nell'arco del quinquennio di validità del Documento di piano.

Evidente è che la volontà del Comune di Vimercate sia quella di perseguire gli obiettivi prestabiliti per le aree preposte ai PLIS, promuovendo la conservazione e la valorizzazione di spazi inurbani, preservandone il valore naturale e paesistico.

Del resto, la deliberazione con cui la Provincia di Monza e della Brianza approva la realizzazione dell'asse autostradale sul tracciato proposto che interferisce – come detto – con più porzioni del PLIS non collima con il Decreto deliberativo del Presidente della Provincia di Monza e Brianza n. 38 del 21/04/2022 con cui è stato riconosciuto l'ampliamento delle aree PLIS richiesto dal Comune di Vimercate.

Delle due l'una: obiettivo perseguito dall'Ente provinciale o è ampliare le zone di valore naturale e paesaggistico allo scopo di preservare le ormai esigue aree non ancora urbanizzate conformandosi al volere dei Comuni (in particolare del Comune di Vimercate

che ne ha richiesto l'ampliamento) oppure è quello di incentivare l'infrastrutturazione del territorio.

Ma non solo.

La contraddittorietà tra gli atti appare ancora più evidente se si considera che la nuova tratta autostradale proposta ed approvata dalla Provincia si estende proprio lungo tutte le aree che lo stesso Ente l'anno precedente aveva destinato in ampliamento del PLIS (CFR Cartografia a pag. 43 della Relazione "Sezione I – Introduzione" dello Studio di Impatto Ambientale).

La discordanza tra le deliberazioni adottate dalla Provincia e la mancanza di coordinamento tra la pianificazione provinciale e quella dei Comuni nel cui territorio rientrano le aree PLIS intaccate dall'intervento, inficiano l'approvazione della variante autostradale e richiede l'avvio di un nuovo procedimento, nel corso del quale poter prendere in esame percorsi alternativi a quello in oggetto.

## **10. SULLA DEFINITIVA ED IRREVERSIBILE COMPROMISSIONE DELLA COMPONENTE SUOLO ED AGRICOLTURA: VIOLAZIONE DEI PARAGRAFI 3.4 E 4.1 DELLA RELAZIONE DI PIANO (ELABORATO DEL PTCP) E DELL'ART. 7 DELLE NORME DEL PIANO.**

L'intervento infrastrutturale proposto nella tratta di interesse (cd. tratta D "breve") compromette in maniera irreversibile la componente suolo ed agricoltura, sottraendo in via definitiva oltre 100 ettari di suolo agricolo, a cui vanno sommati 90 ha di suolo occupati da mitigazioni.

La Relazione "Quadro Conclusivo" dello Studio di Impatto Ambientale, nella parte in cui analizza i possibili impatti sulla componente suolo ed agricoltura derivanti dall'attuazione del progetto (par. 4.1), evidenzia che *"L'opera intercetta un ambito a matrice prevalentemente agricola, localizzato ad ovest della conurbazione Milano-Monza. I caratteri agricoli (e agro-paesistici) sono tipicamente legati a piccole proprietà agricole, moderatamente specializzate, ed orientate verso produzioni di carattere estensivo... All'interno del presente contributo si è data pertanto ricognizione di tutti i soggetti aziendali agricoli interferiti dal tracciato (circa 35 aziende agricole),... Un ulteriore tema oggetto di valutazione è stato quello dell'interferenza con particolari elementi agricoli a forte valenza in termini di diversificazione produttiva. Le apposite analisi e cartografie hanno restituito infatti un quadro agricolo caratterizzato da numerosi maneggi, oltre che alcune realtà di vendita diretta [...] l'inserimento del tracciato autostradale può rappresentare un impatto di tipo indiretto, in grado di rendere localmente meno attrattivo il territorio rispetto a questi utilizzi."*

La medesima Relazione, nel valutare in maniera più analitica gli effetti e l'impatto dell'intervento sulla componente suolo ed agricoltura (par. 4.1.2), precisa che *"La sottrazione definitiva di suolo agricolo rappresenta uno dei maggiori elementi di impatto rispetto alla componente suolo, sia per il carattere di irreversibilità che per la natura non mitigabile della trasformazione. La sottrazione di suolo agricolo si attesta sui 100 ha, comprendendo tutte le aree ed opere accessorie della tratta (svincoli, raccordi, scarpate,*

*ecc.). A questi vanno inoltre aggiunti ulteriori 90 ha ca da destinarsi a mitigazioni. [...] La sottrazione di suolo pertanto determina un potenziale impatto rispetto ad uno stato ante operam”.*

Nella Relazione specialistica *"Componente suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare"* dello Studio di Impatto Ambientale vengono, peraltro, fornite le schede di punto di monitoraggio, con cui si analizzano le aree agricole che verrebbero intaccate dall'infrastruttura e la cui distanza dal tracciato autostradale in progetto non supera gli 80 m. Si tratta di zone agricole site nei comuni di Vimercate, Carnate, Bellusco, Burago, Ornago, Agrate Brianza e Caponago.

La tratta in progetto, dunque, impatta drasticamente sulle aree a vocazione agricola riducendo in maniera pregiudizievole un settore la cui presenza nell'ambito territoriale in esame è già ampiamente compromessa dalla forte urbanizzazione ed industrializzazione. Ebbene, la tale proposta progettuale in esame si pone in contrasto con quanto prescritto dalla Relazione di Piano (uno degli elaborati che compongono il PTCP) che, al par. 3.4 specificamente dedicato alle aree agricole, stabilisce: *"Si impone alla pianificazione il compito di preservare gelosamente quanto resta di spazi non edificati e coltivati, o adatti alla coltivazione, così da garantire non già una potenziale autosufficienza alimentare, che sarebbe pretesa del tutto anacronistica in territori metropolitani come il nostro, ma almeno un parziale ritorno a forme di approvvigionamento in qualche misura legate al territorio"*, per poi precisare al par. 5.6 gli elementi di criticità rispetto alla tutela e valorizzazione del paesaggio *"quali l'elevata densità insediativa, la frammentazione dell'urbanizzato, la caotica rete viaria, la riduzione delle aree agricole ad aree residue che stentano a sopravvivere e, infine, la presenza di vaste aree di degrado ambientale"*.

Peraltro, nell'affrontare il tema del *"sistema infrastrutturale esistente e scenari di sviluppo"*, l'art. 4.1 della Relazione di Piano enuncia che *"Le disposizioni del piano in materia di tutela delle aree agricole, di costruzione della rete verde di ricomposizione paesaggistica, di dislocazione degli insediamenti produttivi, di classificazione funzionale della rete stradale e dei nodi di interscambio, sono strettamente connesse con la presa in carico del nuovo scenario di mobilità"*.

In coerenza, le Norme del PTCP, all'art. 7, con riguardo alla disciplina delle aree destinate all'agricoltura, stabilisce che nell'individuazione delle aree agricole i comuni devono tener conto di una serie di criteri tra cui quello di *"mantenere e favorire la continuità delle aree agricole e dei sistemi agroforestali, anche con riferimento alle previsioni dei Comuni confinanti nonché in relazione alla presenza della rete verde di ricomposizione paesaggistica e all'esigenza di contrastare i fenomeni di conurbazione e di saldatura degli insediamenti urbani, valorizzando in particolare il ruolo dell'attività agricola nelle aree di frangia periurbana"*.

Tali previsioni non trovano alcuna applicazione concreta nel caso di specie, posto che il progetto del tracciato autostradale de quo non solo non valorizza le aree agricole residue site nella zona di intervento – che, benché ritenute moderatamente specializzate ed alcune riconducibili a seminativi non specializzati, *"orientate verso produzioni di carattere*

*estensivo*”, sono comunque aree a destinazione agricola adatte alla coltivazione – ma addirittura ne prevede la definitiva ed irreversibile rimozione.

In altri termini, il nuovo tracciato di viabilità proposto in variante, stante la localizzazione che interessa proprio le aree agricole (coltivate o coltivabili) che residuano in una zona ormai caratterizzata da elevata densità insediativa/urbanizzazione/edificazione, non sembra affatto porsi in stretta connessione con le disposizioni del Piano in materia di tutela delle aree agricole, anzi ne compromette ulteriormente la sopravvivenza.

Né sono idonee a porre rimedio le c.d. opere compensative, ossia la realizzazione di nuove unità ambientali nella fase *post operam*.

Nel Quadro conclusivo viene suggerito che tali *“aree, pur sottratte all’utilizzo agricolo, vengono tuttavia attrezzate in funzione del migliore inserimento paesistico ed ecologico dell’opera.”*

Del resto, se la rimozione di vaste aree agricole è finalizzata alla realizzazione di *“un tracciato sovraregionale ad ampio volume di traffico”*, è difficile ipotizzare che le nuove unità ambientali che sostituiranno le aree agricole siano in grado di garantire *“un migliore inserimento paesistico ed ecosostenibile dell’opera”*.

Un tracciato autostradale definito appunto *“ad ampio volume di traffico”* non può, in quanto tale, ritenersi compatibile con le esigenze dell’ecologia.

Né le aree contermini, attualmente agricole che dovrebbero essere compensate con nuove unità ambientali, potranno dirsi – ad opera ultimata – ecosostenibili, stante l’inquinamento ambientale significativo che inevitabilmente interesserà altresì le zone limitrofe.

Nella stessa Relazione “Quadro Conclusivo”, nella parte in cui riporta le valutazioni effettuate sull’impatto dell’opera in progetto con riguardo alla matrice aria, viene rilevato che *“la Variante Tratta D approvata permette di drenare parte del traffico dell’A51, parzialmente dell’A4 ed anche della SS36 migliorando la qualità dell’aria in questi contesti più critici, a fronte di un peggioramento lungo la tratta C e comprensibilmente lungo il percorso stesso della nuova infrastruttura, in particolare a sud dello svincolo di Vimercate, e, per i valori acuti di inquinamento, quale il 99,8° percentile orario di NO2, lievemente nella porzione nord del dominio e ad est della nuova infrastruttura”*.

Nondimeno, è altamente probabile che, nel corso delle lavorazioni, si verifichino sversamenti accidentali di sostanze inquinanti e che, durante la realizzazione di fondazioni profonde (pali e diaframmi), vi sia l’apporto di sostanze necessarie al sostegno delle pareti di scavo. Verrebbero conseguentemente contaminate aree (suoli, sottosuoli e acque sotterranee/falde captate anche per il consumo umano) che, allo stato attuale, presentano una buona qualità ambientale, come rilevato nelle stesse relazioni progettuali. In disparte poi la considerazione che, lungo le strade e soprattutto nei pressi degli svincoli, tendono quasi sempre a svilupparsi nuove strutture urbane quali centri commerciali e di servizi, zone industriali, piazzali di sosta delle merci e dei container, insediamenti sportivi e ricreativi, nonché nuovi quartieri residenziali.

Il sistema vialistico in progetto (cd. tratta D breve) compromette di fatto irreversibilmente la vocazione agricola delle aree coinvolte incentivandone, per contro, gli usi urbani.

Sarebbe, dunque, auspicabile individuare per la realizzazione del "tratto D breve" un percorso alternativo che riduca al minimo gli effetti negativi sulle potenzialità agricole del territorio.

#### **11. SULL'ALTERAZIONE DELLA BIODIVERSITA': INTERFERENZA DELL'INFRASTRUTTURA CON IL CORRIDOIO DELLA RETE ECOLOGICA REGIONALE, VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI TUTELA DELLA BIODIVERSITA' E MANCATA APPLICAZIONE DELLE LINEE GUIDA ISPRA.**

Come emerge dalle relazioni progettuali, *"L'intervento di progetto [...] si estende in diverse porzioni del PLIS "Parco Agricolo Nord Est" (PANE). Il PLIS in questo quadrante, costituisce un presidio di salvaguardia degli spazi aperti presenti nella fascia interclusa tra le conurbazioni in cui si inserisce l'intervento ed elemento di continuità tra i varchi residuali di connessione verso il Rio Vallone a est. In riferimento agli elementi eco-relazionali sovralocali, l'intervento percorre un tratto del "Corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione" della Rete Ecologica Regionale (RER), lungo il relativo asse centrale, funzionale al consolidamento ecosistemico degli spazi liberi residuali tra il Fiume Lambro a nord-ovest e il Fiume Adda a sud-est, attraverso diversi elementi barriera infrastrutturali"*.

Il tracciato autostradale proposto, nel percorrere - tra le altre - la zona individuata come Rete Ecologica Regionale (varco di interesse regionale con finalità di tutela e di valorizzazione del patrimonio naturale ed ecologico), provoca inesorabilmente una serie di impatti sulla biodiversità.

Considerato che le superfici sottoposte a vincolo naturalistico e le aree protette *"sono ormai delle "isole" circondate da una matrice non idonea agli scopi della conservazione della biodiversità, soprattutto nelle aree di pianura"* e che tale *"fenomeno sembra destinato ad aggravarsi in conseguenza dell'espansione urbana e della realizzazione di nuove infrastrutture lineari, che formano delle barriere invalicabili a gran parte degli organismi terrestri"*, le reti ecologiche sono state individuate proprio allo scopo interrelazionare e di connettere quegli ambiti territoriali - relitti e dispersi - dotati di una maggiore presenza di naturalità, la cui conservazione è necessaria per il sostegno alle qualità naturali del nostro Paese (par. 5.10 e 5.11 della Relazione di Piano).

Se, pertanto, secondo quanto disciplinato a livello non solo regionale e provinciale ma anche nazionale ed europeo, obiettivo delle unità naturali o para-naturali che costituiscono le cd. reti ecologiche è proprio quello di collegare le poche aree protette rimaste al fine di conservare la biodiversità, contrastando l'urbanizzazione e la costruzione di strade ed autostrade che invece ne provocano l'isolamento e la progressiva estinzione, non può allora essere assentita la progettazione di un tratto autostradale che interferisca con un corridoio della rete ecologica regionale contravvenendo alle normative vigenti in materia.

Inoltre, le Linee Guida ISPRA n. 76.1/2011, al par. 3.1.5 "SCELTA "OTTIMALE": ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE (DI TRACCIATO)", nel fornire una serie di indicazioni circa la valutazione d'impatto preventiva all'avvio della fase progettuale, prevede che *"In*

*generale, rispetto alle diverse alternative di tracciato, si devono prendere in considerazione le seguenti questioni:*

*- la frammentazione deve essere evitata, in particolare nelle aree di interesse prioritario alla conservazione della biodiversità, e in quelle non ancora soggette alla frammentazione;*

*- deve essere mantenuta la funzionalità dei corridoi faunistici, usati per gli spostamenti, la dispersione e le migrazioni: si devono considerare in particolare fiumi, torrenti ed altri corsi d'acqua, boschi ripariali, siepi e filari di alberi;*

*- i rilievi (colline, montagne, vallate) possono fornire opportunità al fine di diminuire l'effetto barriera dell'infrastruttura;*

*- le nuove vie di comunicazione devono essere poste preferenzialmente nei corridoi infrastrutturali, vale a dire in quelle zone già soggette ad urbanizzazione e industrializzazione, al fine di evitare la frammentazione di ambienti poco disturbati;*

*- deve essere preservata la continuità paesaggistica di elementi quali vallate fluviali, coste e crinali;*

*La scelta ottimale è finalizzata, in realtà, all'individuazione non di una sola possibilità, ma di un ventaglio di alternative [...]."*

Nella vicenda che ci occupa, non solo non si ravvisa un ventaglio di alternative localizzative riducendo il confronto con il solo tratto D precedentemente approvato, ma neppure sembra essere stata presa in considerazione l'indicazione fornita dall'ISPRA, nella parte in cui prevede chiaramente che nel localizzare la costruzione dell'infrastruttura si debbano evitare le frammentazioni nelle aree di interesse prioritario alla conservazione della biodiversità e non ancora soggette a frammentazione.

Esattamente tale è l'area RER che, invece, risulta interferita dalla proposta progettuale. Ragionevole, ma anche rispondente alle finalità perseguite dalla legislazione nazionale e regionale oltre che dalle pianificazioni territoriali regionali e provinciali, sarebbe allocare il nuovo tratto autostradale in un territorio già compromesso dal tessuto antropico-infrastrutturale esistente e da diverse forme di degrado, come peraltro suggerito dallo stesso Istituto.

Gli effetti negativi ambientali derivanti dall'infrastruttura appaiono ancor più gravi se si prende in esame quanto rilevato nella relazione dello Studio di Impatto Ambientale con riferimento alla presenza di specie floristiche protette e che si riporta di seguito:

*"Considerando invece la normativa regionale e nello specifico la L.R. 10/2008 "Disposizioni per la tutela e la conservazione della piccola fauna, della flora e della vegetazione spontanea sulla tutela della flora e fauna protetta" (elenco aggiornato D.g.r. 27 gennaio 2010 - n. 8/11102) tra le specie protette inserite nell'allegato C1 (Specie di flora spontanea protette in modo rigoroso) nel territorio d'indagine sono state rilevate Anemonoides nemorosa, Neottia ovata. Tra le specie protette inserite nell'allegato C2 (Specie di flora spontanea con raccolta regolamentata) sono incluse Arum italicum, Helleborus viridis subsp. viridis e Ruscus aculeatus. Tali emergenze floristiche sono pressoché concentrate nel Bosco della Bruciata, l'unità boschiva estesa in ambito retroripariale della sponda idrografica sinistra del T. Molgora. Analizzando invece la*

*componente alloctona, specie esotiche invasive inserite nella lista nera regionale (Allegato E della L.R. 10/2008) rilevate durante l'indagine sono Ailanthus altissima, Ambrosia artemisiifolia, Artemisia verlotiorum, Buddleja davidii, Helianthus tuberosus, Humulus japonicus, Lonicera japonica, Prunus serotina, Quercus rubra, Reynoutria japonica, Robiniapseudoacacia, Solidago canadensis, Solidago gigantea."*

Ciò posto, le opere di compensazione programmate non sono idonee a porre rimedio a tali significativi impatti.

Neppure può condividersi la valutazione sinottica della potenziale alterazione della biodiversità della zona attesa dall'opera riportata nel "Quadro conclusivo", con cui viene osservato che le emergenze floristiche erbacee presenti unicamente all'interno del Bosco della Bruciata sarebbero localizzate in modo prevalente o unicamente nella metà meridionale del bosco non interessato dalle lavorazioni.

L'ISPRA osserva come *"Gli effetti ecologici non sono limitati all'area realmente occupata dall'infrastruttura e dalle relative pertinenze. Sono stati effettuati alcuni tentativi per stimare l'area complessivamente soggetta agli effetti ecologici indotti dalla presenza dell'infrastruttura viaria [...]. A seconda del tipo di impatto e delle caratteristiche degli ambienti circostanti alla infrastruttura, gli effetti si possono manifestare fino a qualche centinaio di metri o addirittura fino a 1500 metri"*.

Tali effetti, logicamente, si amplificano se si tratta di autostrade con elevato flusso di veicoli.

## **12. SULL'INTERFERENZA CON LA CASCINA BARAGGIOLO. MANCATA CONVOCAZIONE DEL MINISTERO DELLA CULTURA. VIOLAZIONE DELL'ART. 21, COMMA 1, DEL DLG. 42/2004.**

Già nella fase di cantiere, come evidenziato nella relazione progettuale *"in Comune di Vimercate sono previsti contatti di prossimità col Bene culturale rappresentato dal complesso funerario d S. M. Assunta a Ruginello e dai complessi di C.na Gargantini (abitata) e di C.na Griffalda (quest'ultima diroccata, ma oggetto di possibile Piano di Recupero edilizio), per cui sarà necessario attuare in fase di cantiere specifiche misure precauzionali atte ad evitare possibili interferenze con gli elementi segnalati; mentre è prevista una interferenza con una porzione di Cascina Baraggiola"*.

La realizzazione della variante della tratta D dell'autostrada Pedemontana prevede, quindi, un'interferenza diretta con una parte della Cascina Baraggiola, sita a sud est del territorio di Vimercate e ad una decina di metri del tracciato autostradale.

Se, pertanto, parte del fabbricato storico della cascina è interferita in maniera diretta, determinandone ragionevolmente la demolizione, necessaria sarebbe stata la convocazione del Ministero della Cultura all'incontro tenutosi in data 13 giugno 2023 per l'accordo di programma per la realizzazione del Sistema Vialistico Pedemontano Lombardo.

Nel corso di tale incontro è stato, difatti, illustrato il progetto della variante della tratta D breve e sono state avanzate richieste di delucidazioni da parte di alcuni dei partecipanti, tra cui la Regione Lombardia e la Provincia di Monza e della Brianza.

Affinché possa effettivamente realizzarsi l'intervento proposto è necessario che il Ministero della Cultura autorizzi la rimozione/demolizione di parte della Cascina Baraggiola inserita nel catalogo dei beni architettonici e paesaggistici, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 42/2004 (Codice dei Beni culturali e del Paesaggio) e altresì presente nella scheda SIRBeC della Regione Lombardia.

Anche sotto tale prospettiva, si ravvisano irregolarità nell'espletamento delle attività procedurali di natura autorizzativa sotto il profilo della compatibilità urbanistica, paesaggistica, ambientale e di tutela archeologica e architettonica.

### **13. MACROSCOPICA ILLOGICITÀ DEL TRACCIATO DELL'OPERA RAPPRESENTATA PROGETTO TRASMESSO CON NOTA N. 00798/23 DEL 2 AGOSTO 2023 DALLA SOCIETÀ CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A. – CAL.**

Come sopra ampiamente evidenziato, nel contestare che ci si trovi concretamente innanzi ad una variante ai sensi dell'art. 169, comma 3, d.lgs. 163/2006, stante l'ampiezza e la tipologia di modificazioni al progetto, si ritiene come il progetto rappresentante l'opera denominata D-Breve in relazione all'individuazione del tracciato individuato presenti macroscopiche illegittimità.

La illogicità rileva, in primo luogo, dall'assenza di un documento tecnico che analizza possibili alternative progettuali e/o localizzative, ovvero tale documento non è stato messo a disposizione nell'ambito dei documenti contenuti nel link trasmesso all'ente.

Non è dato comprendere il costo che graverebbe sull'utenza, né è stata data evidenza delle ragioni di interesse pubblico sottese alla individuazione di un nuovo tracciato.

La sostenibilità finanziaria del progetto non è stata oggetto di valutazione oggettiva e concreta.

Ed invero, la Banca Europea per gli Investimenti ha concesso nell'anno 2021 un prestito da 544 milioni di Euro per la realizzazione delle tratte B2 e C, sulla base del progetto originariamente approvato.

La realizzazione della tratta D è stata esclusa da questa linea di finanziamento.

La stessa BEI, con comunicazione del 16/06/2023, ha evidenziato che in caso di cambiamento del progetto riserva una rivalutazione del finanziamento già concesso al progetto anche se il finanziamento non riguardava la tratta D (lunga o breve) ma solo B2 e C. Quindi, di fatto, manca la linea di finanziamento in relazione alla oggettiva realizzazione della Variante.

Tali criticità sono state, peraltro, manifestate anche alla Corte dei Conti nel giudizio di parificazione 2022 (e 2023) (richiamando anche Consiglio di Stato in sede giurisdizionale – (Sezione Sesta) sentenza del 3 febbraio 2022 n. 03484/2022).

Oltre a porre dubbi di legittimità sull'ingresso della Regione Lombardia in APL per l'ammontare dell'impegno economico, la stessa ha evidenziato l'incertezza sia sulle coperture che sulle ipotesi di remuneratività dell'opera. Sul punto, la Corte dei Conti ha così argomentato: "*Con la risposta istruttoria del 23/5/2022 prot. Cdc 6714, la Regione ha trasmesso il Piano Economico Finanziario (PEF), approvato dal Cda in data 18 maggio*

*2022, dal quale, secondo la nota di risposta, sarebbe "possibile evincere la sostenibilità del prestito che è previsto venga rimborsato, per la quota interessi, a partire dal 2045, e, per la quota capitale, dal 2046".*

*Questa laconica affermazione non consente di valutare l'effettiva sostenibilità finanziaria dell'operazione. Ciò che è possibile affermare è che l'ingresso della Regione in tale società ha comportato l'immediato investimento di ingentissime risorse pubbliche - sia quale aumento del capitale sociale, sia quale prestito in conto soci - prevedendo il rimborso di quelle concesse a prestito solo a partire dal 2045. In questo modo l'onere attuale ricadrà interamente sulle future generazioni (sul punto, non possono che richiamarsi le sentenze della Corte costituzionale n. 18/2019, n. 115/2020 e n. 80/2021) [...]"*

#### **14. VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI LEALE COOPERAZIONE TRA ENTI PUBBLICI.**

##### **14.1. VIOLAZIONE DEL BUON ANDAMENTO DELL'AZIONE AMMINISTRATIVA EX ART. 97 DELLA COSTITUZIONE, DEL PRINCIPIO DI LEGALITÀ EFFICACIA ED EFFICIENZA.**

Non può, infine, non evidenziarsi come la Regione Lombardia nel presente procedimento abbia violato il principio, costituzionalmente garantito, della leale cooperazione tra enti pubblici laddove ha inteso avviare il sub-procedimento di richiesta di parere all'ente comunale, gravemente penalizzato da un punto di vista territoriale e ambientale dall'opera e dunque portatore di un interesse qualificato, in un termine alquanto breve anche rispetto al periodo di decorrenza del termine stesso in quanto caratterizzato, come noto, dalla pausa feriale.

Vale, dunque, la violazione del principio di legalità e di efficacia anche in ragione della circostanza di fatto che il termine concesso per svolgere l'attività di specie non è congruo in relazione alla specificità della valutazione da esprimere oltre che al periodo feriale scelto dalla Regione Lombardia onde richiedere una tale attività al Comune deducente.

Ciò non ha consentito all'ente di svolgere la propria attività amministrativa con efficacia ed efficienza, con tutti i conseguenziali effetti pregiudizievoli che ne deriveranno.

Tali violazioni delle garanzie costituzionali procedurali, unitamente alle violazioni dei principi che governano i rapporti tra pubbliche amministrazioni risultano anche dalla circostanza di fatto per cui CAL ha messo a disposizione del Comune, attraverso il link <https://pedemontana.filecamp.com/s/o/77VSG68PVXdRDMB6> trasmesso in data 04/08/2023, una serie di documenti che però risultano incompleti rispetto all'indice allegato e in alcuni casi addirittura mancanti. La incompletezza rileva in maniera inequivocabile anche dalla documentazione cartacea inviata al Comune. Di ciò ne è attestazione dell'Ufficio tecnico comunale.

#### **IN CONCLUSIONE**

Ferme le valutazioni sopra rappresentante e le violazioni pure eccepite, con riserva di argomentare ulteriormente, il Comune deducente a mezzo dello scrivente difensore, **esprime parere negativo rispetto al progetto definitivo dell'opera definita Variante tratta D-Breve.** Allegato allo stesso, quale parte integrante, vi è propria valutazione tecnico-politica.

Atteso che lo spazio temporale concesso per la stesura del parere, non appare correttamente parametrato all'esame ed allo studio della documentazione che peraltro appare parziale ed incompleta, con il presente atto si chiede che il termine già fissato al 13/09/2023 venga prorogato ad una data confacente alla tipologia di attività amministrativa da svolgere ovvero la Nota di richiesta del termine venga annullata e sostituita da altro atto coerente con il buon andamento dell'attività amministrativa della pubblica amministrazione.

Milano 13/09/2023

**Avv. Claudia Parise**