

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)

p.c.

**Provincia di Monza e della Brianza**

Via Grigna, 13

20900 Monza

[provincia-mb@pec.provincia.mb.it](mailto:provincia-mb@pec.provincia.mb.it)

**OGGETTO: VALUTAZIONI GENERALI E CRITICITA' COMPLESSIVE IN MERITO ALLA PROPOSTA DI VARIANTE TRATTA "D-BREVE".**

In data 4.08.2023 le scriventi Amministrazioni hanno ricevuto la documentazione – ancora parziale e incompleta – relativa alla progettazione definitiva della variante alla *Tratta D* di *A36 Autostrada Pedemontana Lombarda*, denominata *Tratta D-breve*. Successivamente, con nota datata 09.08.2023, Regione Lombardia ha richiesto agli enti direttamente interessati di inviare entro il 13.09.2023 i propri contributi, al fine di considerarli nell'ambito della formulazione del parere di competenza regionale. Con il presente documento, si intende dunque condividere alcune prime valutazioni complessive, rimandando a successive integrazioni le osservazioni di dettaglio sotto il profilo giuridico e tecnico-progettuale, oltre che relativamente alle diffuse criticità puntuali riscontrate dall'esame della documentazione oggi disponibile. Per quel che riguarda il presente contributo, le scriventi Amministrazioni chiedono ne sia data piena evidenza in occasione di tutti i futuri passaggi procedurali.

## Condotta politicamente omissiva, arbitrarietà e mancata collaborazione istituzionale

Preliminarmente, si osserva come l'avvio del procedimento nel mese di agosto – senza che sia stata attivata alcuna adeguata interlocuzione preparatoria – paia pienamente coerente con la condotta politicamente omissiva, oltre che non informata al principio di leale collaborazione istituzionale, più volte rilevata dalle scriventi Amministrazioni (si veda la mozione *Parere di contrarietà a Pedemontana e azioni conseguenti*, approvata da tutti i rispettivi Consigli Comunali). A tal proposito, più in generale, si rileva come la predisposizione della proposta di variante abbia strutturalmente escluso ogni doveroso confronto di merito con le amministrazioni interessate. Più in particolare, si segnala come Regione Lombardia, Concessioni Autostradali Lombarde e Autostrada Pedemontana Lombarda non abbiano mai dato seguito alle numerose richieste di incontro avanzate dai comuni interessati dalla variante in oggetto, con l'obiettivo di esaminare proposte di miglioramento significative, alternative progettuali e interventi mirati atti a ridurre l'impatto dell'opera in termini economici ed ambientali. A titolo esemplificativo, si richiamano:

- le lettere protocollate il 22.11.2021, il 5.04.2022 e il 28.11.2022 – sistematicamente ignorate – firmate dai sindaci di Agrate Brianza, Aicurzio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Caponago, Carnate, Cavenago di Brianza, Cornate d'Adda, Mezzago, Ornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Vimercate. A tal proposito, si segnala in particolare come la documentazione progettuale oggi disponibile non abbia tenuto minimamente conto delle osservazioni e delle richieste di approfondimento in merito alla *“possibilità di riqualificare le infrastrutture già esistenti (A51), anche prendendo in considerazione la connessione tra la A51 e la A4 nei pressi di Agrate Brianza”* (Lettera dei Sindaci del 28.11.2022).
- La totale assenza di un'interlocuzione per quel che riguarda le diffuse e gravi criticità emerse in occasione dei *Tavoli territoriali d'ambito relativi all'Accordo di programma*, convocati dalla Provincia di Monza e della Brianza tra maggio e giugno 2022. In tale occasione le amministrazioni del territorio hanno unanimemente rilevato come l'infrastruttura *“di fatto sembra solo parzialmente venire incontro alle esigenze della mobilità locale e sovracomunale”*, peraltro in un quadro complessivo per cui *“le tariffe ipotizzate potrebbero scoraggiare l'uso di Pedemontana da parte dei pendolari”*, dove *“le opere connesse e le opere complementari paiono insufficienti.”* (Documento di sintesi Tavoli territoriali d'ambito, Provincia di Monza e della Brianza, 4.07.2022). Più specificatamente per la Tratta D-Breve, il tracciato è parso subito una *“una duplicazione del percorso attuale della Tangenziale Est A51”* in un quadro che sarebbe reso ulteriormente critico dalla mancata previsione degli interventi unanimemente ritenuti realmente necessari, come l'interconnessione A4/A51 e un adeguato attraversamento dell'Adda. A fronte di tali risultanze, la Provincia si è attivata per *“richiedere ad APL uno studio del traffico specifico con i vari scenari progettuali attesi, atto a verificare tutte le criticità eventualmente rilevabili.”* (Report Tavolo territoriale d'ambito Tratta D, 17.5.2022). Quest'ultima richiesta è stata disattesa, nonostante potesse concorrere a quel doveroso approfondimento conoscitivo necessario per operare scelte logiche e funzionali.
- Il mancato riscontro alle osservazioni condivise con la lettera inviata dal Parco Agricolo del Nord Est (P.A.N.E.) il 27.10.2022 (oltre che con il sollecito del 13.04.2023), senza che sia mai pervenuta alcuna risposta. Si fa presente come il Parco P.A.N.E. sia tra gli enti maggiormente interessati dalla proposta di variante in oggetto e che questo abbia espresso *“grande preoccupazione per la sopravvivenza del PLIS”* dal momento che *“il tracciato*

*alternativo della Pedemontana denominata D-Breve si svilupperebbe per il 70% all'interno del perimetro del Parco e lo taglierebbe a metà eliminando ogni connessione tra le due parti"* (Lettera P.A.N.E. 27.10.2022). Si ribadisce come il parco P.A.N.E. – un consorzio di 22 comuni – comprenda nei suoi 4.000 ettari numerose aree di pregio naturalistico e ambientale, costituendo un patrimonio rilevante per le comunità del territorio, oltre che un significativo obiettivo nelle politiche di tutela e valorizzazione attuate unitariamente da tutti i comuni consorziati.

Le gravi mancanze interlocutorie sopra richiamate si accordano con l'evidente arbitrarietà con cui la documentazione agli atti non considera possibili soluzioni alternative – si veda ad esempio l'innesto di Autostrada Pedemontana nella Tangenziale Est e la realizzazione dell'interconnessione A4/A51, piuttosto che il completo interrimento della Tratta D-Breve – finanche escludendo pretestuosamente opzioni ritenute tecnicamente percorribili. A tal proposito, si consideri l'opzione di tracciato ad ovest della Tangenziale Est che, seppur ritenuta *“valida dal punto di vista della tecnica stradale”*, risulta sbrigativamente accantonata perché *“non risponde alle necessità della Committenza”* (Studio di fattibilità delle alternative progettuali, 15.01.2021).

A fronte della condotta sopra rappresentata e vista l'intensa attività disinformativa perpetrata sulla stampa locale (anche in merito al ruolo dei comuni interessati e ad un confronto di merito mai avvenuto) dai vertici di Autostrada Pedemontana Lombarda e Concessioni Autostradali Lombarda, si ritiene doveroso richiamare sinteticamente le gravi criticità macroscopiche rilevate dalle scriventi Amministrazioni, con il supporto della documentazione prodotta da approfondimenti tecnici, enti terzi e autorità indipendenti.

### **Criticità complessive e nodi irrisolti**

Sul piano del merito, si rileva come: la Tratta D-Breve muterebbe in termini sostanziali gli obiettivi strategici rispetto al progetto definitivo già approvato, risultando quindi – di sicuro sul piano sostanziale – un nuovo intervento con un obiettivo alternativo (chiusura con l'anello autostradale individuato dalla TEEM-A58) e non una semplice variante localizzativa; la documentazione depositata non è sufficiente a mostrarne l'utilità trasportistica, tanto sul piano funzionale quanto sul fronte delle prestazioni; il visibile e comprovato impatto ambientale sarebbe aggravato da una struttura ridondante, che si sviluppa parallelamente alla Tangenziale Est A51, quest'ultima gratuita e a meno di 3 km di distanza. Queste considerazioni trovano riscontro tecnico nell'elaborazione approntata dal Centro Studi PIM su mandato della Provincia di Monza e della Brianza, in seguito all'indisponibilità di Autostrada Pedemontana Lombarda a farsi carico di questo necessario approfondimento.

Più in particolare, il rapporto del Centro studi PIM *Autostrada Pedemontana Lombarda Tratta D – Effetti indotti sulla rete esistente* rileva come:

- Sul fronte della rete primaria, i benefici trasportistici sull'Autostrada A4 – peraltro trascurabili e con una riduzione di solo 4/5% dei flussi rispetto allo scenario attuale – sarebbero conseguiti *“indipendentemente dalla realizzazione o meno della Tratta D Breve”*. In altri termini, la tratta D-Breve non risulta in alcun modo funzionale al miglioramento della connessione est-ovest, individuato a suo tempo come il principale obiettivo strategico dell'opera. In tal senso, lo studio suggerisce come prestazioni analoghe a quelle conseguibili con la realizzazione della Tratta D-Breve potrebbero ottenersi innestando l'A36 sulla

Tangenziale Est A51 e realizzando l'interconnessione A4-A51, quest'ultima già prevista dall'Accordo di Programma TEEM del 2007 e mai realizzata.

- Sul fronte della rete secondaria, la realizzazione della tratta D-Breve comporterebbe un appesantimento sensibile della SP2, ad oggi uno dei principali elementi critici del sistema di viabilità provinciale. La previsione di innestare su questa viabilità provinciale già congestionata l'unico ingresso della tratta D-Breve risulta privo di senso, rappresentando un potenziale attrattore e generatore di traffico ulteriore, perché ingresso e uscita di ben quattro infrastrutture autostradali (A36, A4, A51, A58). Occorre inoltre sottolineare come la variante Tratta D-Breve rinunciarebbe a fornire un'infrastruttura a potenziamento degli spostamenti est-ovest tra Provincia di Monza e della Brianza e Provincia di Bergamo, sicché l'attraversamento dell'Adda resterebbe una significativa criticità per tutto il quadrante.
- Sul piano generale, risulta *“ragionevole supporre il verificarsi di un fenomeno oggi riscontrabile sulla SP39 Melzo-Melegnano caratterizzata da evidenti fenomeni di congestione nonostante la presenza della A58 Tangenziale Est Esterna nelle immediate vicinanze, per effetto di una maggior sensibilità dell'utente veicolare sistematico nei confronti delle infrastrutture a pedaggio rispetto al risparmio in termini di tempo.”* In altri termini, la compresenza di due infrastrutture ravvicinate e parallele – una gratuita e una a pagamento – rischia di rendere il tratto a pagamento inutile sul fronte trasportistico e una significativa passività sul piano economico-finanziario. Ancora sul piano generale, si rileva come *“i valori di VOT (Valore del Tempo) utilizzati risultano superiori ai VOT applicati generalmente alle autostrade del Nord Italia”*, dunque sovrastimando la propensione dell'utenza all'uso dell'infrastruttura a pagamento. A tal proposito, si osserva come il calcolo del VOT – pur agganciato al variare del PIL – appaia in contrasto con quanto previsto dalle *Linee guida per la redazione di studi di fattibilità* di Regione Lombardia, le quali sottolineano che *“poiché i benefici da risparmi di tempo possono essere una parte rilevante di quelli totali, si raccomanda di usare stime più prudenziali”* (Linee guida per la redazione di studi di fattibilità, Regione Lombardia).

Si segnala come il rapporto elaborato dal Centro Studi PIM sia stato inviato a Regione Lombardia, Concessioni Autostradali Lombarde e Autostrada Pedemontana Lombarda, oltre che presentato in occasione delle ultime sedute della Segreteria Tecnica e del Collegio di Vigilanza, senza che gli enti sopra richiamati abbiano mai fatto pervenire adeguate controdeduzioni, atte a assicurare le amministrazioni direttamente interessate circa l'effettiva utilità dell'opera.

Le preoccupazioni sopra richiamate in merito alla sovrastima trasportistica contenuta nella documentazione agli atti, vengono ulteriormente rafforzate dai recenti pronunciamenti della Corte dei Conti, che considerano l'opera da un punto di vista più generale. 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 ad una seria assunzione di responsabilità. 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 medesima Corte alla data del giudizio *“non consente di valutare l'effettiva sostenibilità finanziaria dell'operazione”* messa in campo da Regione Lombardia, in *“un quadro disomogeneo e non sufficientemente trasparente sotto il profilo dei*

*criteri, dei modelli tariffari applicati e dei sistemi di ammortamento degli investimenti.”*

Sul piano territoriale e ambientale si rileva come la Tratta D-Breve occuperebbe il corridoio ecologico nord-sud posto tra il Torrente Molgora e il Rio Vallone, corridoio che i comuni del Vimercatese hanno inteso preservare e tutelare, fondendo i due PLIS originari in quello che è oggi il consorzio Parco Agricolo Nord Est. Ne consegue la totale incompatibilità tra la nuova localizzazione dell'opera e le politiche di tutela e salvaguardia attivate, costruite negli ultimi decenni dalle scriventi Amministrazioni. Sempre a tal proposito, si sottolinea che:

- dal punto di vista naturalistico, alcune delle aree attraversate dalla variante hanno notevole interesse e sono oggetto di progetti di tutela e valorizzazione, peraltro in parte già finanziati. Il valore naturalistico di queste aree assume particolare pregnanza nel contesto della Provincia di Monza e della Brianza, costituendo il parco P.A.N.E. circa il 10% dell'intero territorio provinciale, in uno dei contesti più densamente urbanizzati a livello europeo;
- dal punto di vista territoriale, la variante proposta rappresenterebbe una netta cesura del Vimercatese, un territorio oggi unitario e omogeneo. A tal proposito, Vimercate risulta ad oggi un comune centrale per diverse ragioni, ad esempio in materia di trasporto pubblico, istruzione superiore, accesso all'ospedale. La Tratta D-Breve – oltre che essere un nuovo margine fisico – inciderà negativamente sul rapporto che intercorre tra Vimercate, i comuni ad est della Provincia, e il resto del territorio provinciale;
- dal punto di vista del valore agricolo delle aree interessate dalla variante, che si sviluppa per circa il 75% in aree a vocazione agricola, la limitata disponibilità per la produzione e la parcellizzazione delle proprietà, potrebbero 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.

Sempre sul piano del merito, si richiama come analoghe valutazioni in materia trasportistica e ambientale, possano dedursi dal recente pronunciamento del Consiglio Provinciale in merito all'accoglimento del *Documento tecnico di recepimento della verifica regionale* a fronte dell'ultima variante al PTCP (Delibera n°16 del Consiglio Provinciale del 25.05.2023). In tale occasione, il Consiglio Provinciale ha unanimemente rilevato come *“la variante proposta ha sollevato diffuse e importanti criticità sul piano viabilistico e ambientale che richiedono di essere affrontate prima di recepire anche solo l'ipotesi di variante in discussione.”* A tal proposito, si rileva ancora una volta come nessuna delle criticità più volte ribadite sia stata oggetto di una interlocuzione di merito, finendo col gettare un'ombra sulla condotta adottata e sulle finalità finora perseguite.

Sul piano generale, il progetto definitivo già approvato di Tratta D appare ampiamente superato perché antieconomico, sovradimensionato sul piano trasportistico e gravemente impattante per il territorio. Le gravi e riconosciute criticità della Tratta D per quel che riguarda il profilo del rischio geologico, sotto il profilo economico-finanziario, oltre che in materia di errori di stima per i costi di investimento, trovano puntuale e documentato riscontro negli atti disponibili e in particolare nella Relazione Analisi Costi-Benefici del 15.01.2021. Detto questo, come argomentato sopra, la Tratta D-Breve non costituirebbe una soluzione adeguata. Sul piano trasportistico, si ribadisce come il raccordo della Tratta C con la A4 potrebbe essere ottenuto adoperando la Tangenziale Est A51 – adeguatamente riqualficata e/o potenziata – e realizzando l'interconnessione A4/A51. Una soluzione di questo tipo – in realtà più coerente con gli obiettivi che hanno motivato la proposta di

variante – consentirebbe di preservare ampie aree del territorio di rilevante valore ambientale, minimizzando il rischio geologico, consegnando un quadro economico certamente più sostenibile e una soluzione trasportistica analoga alla Tratta D-Breve sul piano funzionale e per quel che riguarda le prestazioni.

## **CONCLUSIONI**

Il quadro sopra riassunto è sufficiente a evidenziare come il progetto di variante Tratta D-Breve presenti significative criticità irrisolte, risulti di discutibile utilità sul fronte trasportistico, non risponda alle esigenze viabilistiche dell'area Vimercatese-est della Provincia di Monza e della Brianza e sia incompatibile – se non in totale contrasto – con le politiche ambientali e territoriali promosse dalle scriventi Amministrazioni, oltre che dalla Provincia di Monza e della Brianza. Per tutte le ragioni di merito esposte – oltre che per la già menzionata grave lesione del principio di leale collaborazione istituzionale – le scriventi Amministrazioni esprimono il proprio parere fermamente contrario alla proposta di variante, auspicando siano presto approntate alternative coerenti con gli obiettivi preposti, rispettose del territorio e credibili sul piano trasportistico, oltre che su quello economico-finanziario.

Simone Sironi  
**SINDACO DI AGRATE BRIANZA**

Mauro Colombo  
**SINDACO DI BELLUSCO**

Andrea Esposito  
**SINDACO DI BERNAREGGIO**

Angelo Mandelli  
**SINDACO DI BURAGO DI MOLGORA**

Maria Grazia Mangiagalli  
**SINDACO DI CAMBIAGO**

Monica Buzzini  
**SINDACO DI CAPONAGO**

Rosella Maggiolini  
**SINDACO DI CARNATE**

Davide Fumagalli  
**SINDACO DI CAVENAGO DI BRIANZA**

Daniel Siccardi  
**SINDACO DI ORNAGO**

Carla Alfonsa Della Torre  
**SINDACO DI SULBIATE**

Francesco Cereda  
**SINDACO DI VIMERCATE**