

VIDEO-PLENARIA CON I SINDACI VIMERCATESI ED ASSOCIAZIONI SU ECOMOSTRO “TRATTA D BREVE DI PEDEMONTANA”



**Comuni di Agrate, Bellusco, Bernareggio, Burago, Caponago, Cambiago,
Carnate, Cavenago di Brianza, Ornago, Sulbiate, Vimercate**

**con la collaborazione di “Centre Européen des Recherches
Socio-économiques, Technologiques et Environnementales - CERSTE” -
Bruxelles e del Comitato “Ferma Ecomostro D-Breve”**

2 febbraio 2024, h 16.00 - 18.00 - Videoconferenza zoom

<https://us02web.zoom.us/j/83299218010?pwd=NGMzMnVDK3Y5Zm9ZNXFWRmF1K1FLZz09>

ID riunione: 832 9921 8010 - Codice d'accesso: 737712



OBIETTIVO DELLA VIDEO-PLENARIA CON I SINDACI VIMERCATESI ED ASSOCIAZIONI SU ECOMOSTRO "TRATTA D BREVE PEDEMONTANA"

La tavola rotonda organizzata il 23 gennaio 2024 a Bruxelles ha portato all'attenzione della Comunità Europea le criticità sull'opera Tratta D Breve della Pedemontana espresse dai cittadini e dalle amministrazioni comunali, nella convinzione che, l'impiego di soldi pubblici deve essere sottoposto al vaglio della società civile del territorio interessato dalle opere pubbliche, territorio che ha il diritto e il dovere di esprimere le proprie opinioni e perplessità, valutando gli eventuali presupposti tecnici ed economici. Si intende relazionare ai cittadini in merito ai risultati dell'incontro e ai successivi passi ed obiettivi che tale incontro ha contribuito a focalizzare.



Saluti

Eleonora Evi, Deputata Parlamento Italiano Alleanza Verdi Sinistra

Brando Benifei, Europarlamentare, Gruppo dell'Alleanza progressista di Socialisti e Democratici al Parlamento Europeo, Partito Democratico

Maria Angela Danzi, Europarlamentare, Movimento 5 Stelle

Caterina Avanza, Consigliera politica al Parlamento Europeo per la delegazione del Presidente della Repubblica Francese, Azione

Introduce e Modera

Alfonso Scarano, Analista Finanziario Indipendente, Ingegnere, Vicepresidente Centre Européen des Recherches Socio-économiques, Technologiques et Environnementales - Bruxelles (CERSTE)

Intervengono

Simone Sironi, Sindaco del Comune di Agrate

Mauro Colombo, Sindaco del Comune di Bellusco

Andrea Esposito, Sindaco del Comune di Bernareggio

Angelo Mandelli, Sindaco del Comune di Burago (TBC)

Maria Grazia Mangiagalli, Sindaco di Cambiago

Stefano Floris, Vicesindaco del Comune di Cambiago

Monica Buzzini, Sindaco del Comune di Caponago

Maria Erica Galbiati, Vicesindaco del Comune di Caponago

Rosella Maggiolini, Sindaco del Comune di Carnate

Davide Fumagalli, Sindaco del Comune di Cavenago di Brianza

Giacomo Biffi, Vicesindaco del Comune di Cavenago di Brianza

Daniel Siccardi, Sindaco del Comune di Ornago

Gabriele Balconi, Vicesindaco del Comune di Ornago

Francesco Cereda, Sindaco del Comune di Vimercate

Daniele Dossi, Consigliere del Comune di Vimercate

Manuela Meloni, **Silvano Viscardi**, Comitato "Ferma ecomostro D breve"

Angelina Marcella, Presidente Assemblea dei Sindaci Parco Agricolo Nord-Est - P.A.N.E.

Silvano Brambilla, Presidente Parco Agricolo Nord-Est - P.A.N.E.

Anna Mazzoleni, Direttore Parco Agricolo Nord-Est - P.A.N.E. (TBC)

Francesco Facciuto, Consigliere della Provincia di Monza e Brianza

Claudia Parise, Avvocato, Partner in Arkios Legal (TBC)

Per partecipazione è libera al link zoom di seguito:

<https://us02web.zoom.us/j/83299218010?pwd=NGMzMnVDK3Y5Zm9ZNXFWRWmF1K1FLZz09>

ID riunione: 832 9921 8010 - Codice d'accesso: 737712

Il caso della “Tratta D-Breve di Pedemontana”

La “Tratta D-Breve di Pedemontana” è stata proposta nel 2022. Questa nuova opera impatta sul territorio del vimercatense attraversandolo con otto corsie, tre per senso di marcia, più le corsie di emergenza per una sezione totale di 33 metri, più le aree di rispetto, che aumentano ulteriormente la larghezza, cui si aggiungono svincoli e nuove strade di raccordo con la viabilità esistente.

Tale tratta ricadrà per il 70% della sua lunghezza sul territorio del Parco Agricolo nord-est “P.A.N.E.”, importante polmone verde del territorio,. istituito da oltre un ventennio per iniziativa dei Comuni con la finalità di preservare ambiti naturali e agricoli in un contesto tra i più ubanzzati d’Europa. Nel Parco P.A.N.E. sono presenti aziende agricole ed è assiduamente frequentato ed amato dai cittadini. Sfruttare il Parco come corridoio libero per realizzare l’infrastruttura stradale impone di fatto un utilizzo improprio di un ambito verde istituito dai Comuni con finalità ambientali e ne prevarica gravemente le finalità istitutive.

I presupposti economici e finanziari non consentirebbero di giustificare un’opera che si annuncia assai costosa e inutile. Una fonte di finanziamento fondamentale (oltre mezzo miliardo di euro) per le opere della pedemontana proviene dalla Banca di Investimenti Europea la quale non era stata informata della modifica del progetto originale, con la sostituzione della “tratta D” con la “tratta D-Breve”.

Viene proposta come “variante” ma è un nuovo tracciato. La tratta D-breve va a cambiare in modo sostanziale gli obiettivi del progetto definitivo di Pedemontana già approvato poiché rinuncia ad essere una infrastruttura di potenziamento degli spostamenti est-ovest tra le province di Monza e Brianza e quella di Bergamo andando invece, con la direzione nord-sud, a chiudere l’anello autostradale Tangenziale Est Esterna (TEEM) A58.

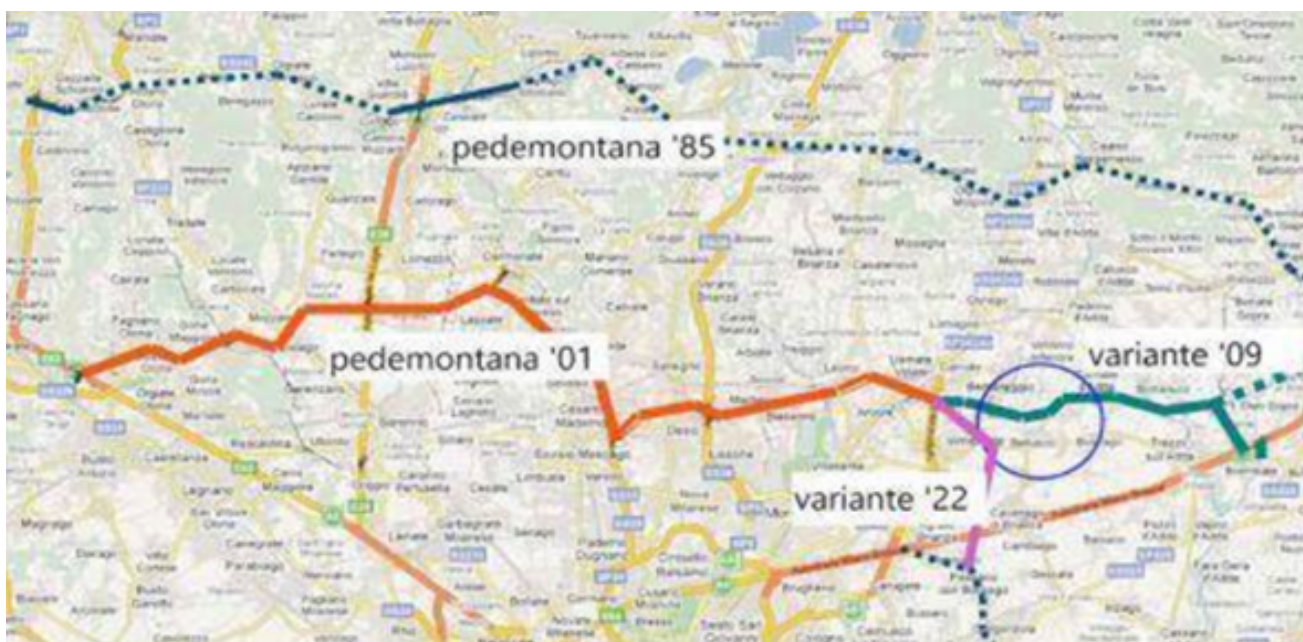
Le rappresentanze comunali del territorio vimercatense, trasversali per credo politico, si sono schierate tutte nettamente contrarie alla realizzazione di tale opera, ritenuta irragionevole e ingiustificata.

Descrizione sintetica

Il progetto definitivo della “Variante della Tratta D” si presenta con una lunghezza di quasi 9 km. Ha inizio poco dopo lo svincolo di interconnessione con la Tangenziale est A51, a nord di Vimercate, quale prosecuzione della Tratta C, per poi proseguire verso est. Dopo l’attraversamento del fiume Molgora il tracciato piega in direzione sud attestandosi con l’interconnessione esistente tra l’autostrada A4 e la Tangenziale est esterna tra i Comuni di Agrate e Caponago.

Tratta D-Breve di Pedemontana Lombarda: spreco di soldi pubblici e violenza al territorio vimercatese?

L'Autostrada Pedemontana Lombarda, di cui è stato approvato il progetto definitivo nel 2009, è stata concepita negli anni '70 ed il tracciato era stato disegnato nella fascia pedemontana, come si vede nella mappa sottostante, riferita ad il tracciato del 1985; nel novembre 1986 viene costituita la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. per il collegamento est-ovest dell'alta Pianura Padana, dalla provincia di Varese a quella di Bergamo, come parte del corridoio paneuropeo V "Lisbona-Kiev". Agli inizi degli anni 2000, il tracciato è stato disegnato molto più a sud (vedi mappa sottostante) e prevedeva allora un costo di oltre 4,5 miliardi di euro, in project financing, di cui meno di un terzo a carico delle finanze pubbliche. Nella mappa sottostante sono anche riportate le tratte D-Lunga (variante '09) e D-Breve (variante '22). La "Tratta D-Breve di Pedemontana Lombarda" è una modifica al progetto originario della tratta D ed è stata proposta nel 2022.



I diversi tracciati della Pedemontana

Pensata per tratte realizzative (A, B, C, D), ad oggi, utilizzando tutte le risorse pubbliche, la Pedemontana ha visto la realizzazione della sola tratta A e parte della B, con flussi di traffico ben al di sotto delle previsioni e bilanci della concessionaria costantemente in rosso.

A fronte di ciò Regione Lombardia ha ritenuto di intervenire in più occasioni a contribuire economicamente stanziando ingenti risorse (complessivamente oltre un miliardo di euro). Durante il periodo della pandemia da Covid 19, in pieno ripensamento complessivo delle politiche europee in tema di ambiente e di cambiamenti climatici, sono state reperite ulteriori risorse pubbliche italiane ed è stato concesso un finanziamento dalla B.E.I. per 600 milioni di euro, in virtù dei quali è stato messo a bando ed aggiudicato il completamento della tratta B e la realizzazione della tratta C.

La tratta D-Breve è un'opera che presenta numerose criticità a livello trasportistico, economico, ambientale e sociale e che per questo ha incontrato l'unanime opposizione di cittadini, enti e amministrazioni comunali.

Nel suo progetto definitivo, in corso di approvazione, la “Variante della Tratta D” ha inizio poco dopo lo svincolo di interconnessione con la Tangenziale Est A51, a nord di Vimercate, nella frazione di Velasca, dove termina la Tratta C e prosegue verso est per un paio di chilometri. Dopo l’attraversamento del torrente Molgora il tracciato piega in direzione sud, in corrispondenza della frazione di Ruginello, fino all’interconnessione tra l’autostrada A4 e la Tangenziale Est Esterna (TEEM) tra i Comuni di Agrate e Caponago.

Inoltre, come si legge nella relazione del Centro Studi PIM: “Autostrada pedemontana Lombarda Tratta D-Breve: Effetti indotti sulla rete esistente”, la D-Breve non andrebbe a portare alcun beneficio nè al trasporto locale, che rischia di essere notevolmente peggiorato, né al più ampio quadro della viabilità generale.



Dal punto di vista progettuale si tratta di una infrastruttura ridondante poiché si sviluppa parallelamente alla Tangenziale Est A51, gratuita, che scorre a meno di 3 km di distanza.

La compresenza di due infrastrutture ravvicinate e parallele - una gratuita e una a pagamento - rischia di rendere il tratto a pagamento inutile sul piano trasportistico e scarsamente redditizio sul piano economico-finanziario.

Occorre considerare che la propensione dell'utenza abituale ad utilizzare l'infrastruttura a pagamento è stata sovrastimata utilizzando un valore del **VOT (Valore del Tempo)** superiori a quelli applicati normalmente alle autostrade del Nord Italia, in contrasto con le linee guida di Regione Lombardia in merito.

Un esempio è riscontrabile sulla SP39 Melzo-Melegnano ove la congestione del traffico veicolare permane a dispetto della presenza nelle vicinanze della A58 TEEM (Tangenziale Est Esterna, a pagamento).

Per quanto riguarda l'impatto economico finanziario, i costi dell'opera, stimati nel 2019 con prezzi ANAS, ammontavano a 416 milioni di euro (Relazione tecnica illustrativa Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. del 15.01.2021); a questi occorre aggiungere l'aggiornamento dei costi per i materiali e i maggiori costi di finanziamento (per l'aumento dei tassi di interesse). Si può ipotizzare che l'investimento complessivo finale sia nell'ordine di almeno 600 milioni di euro.

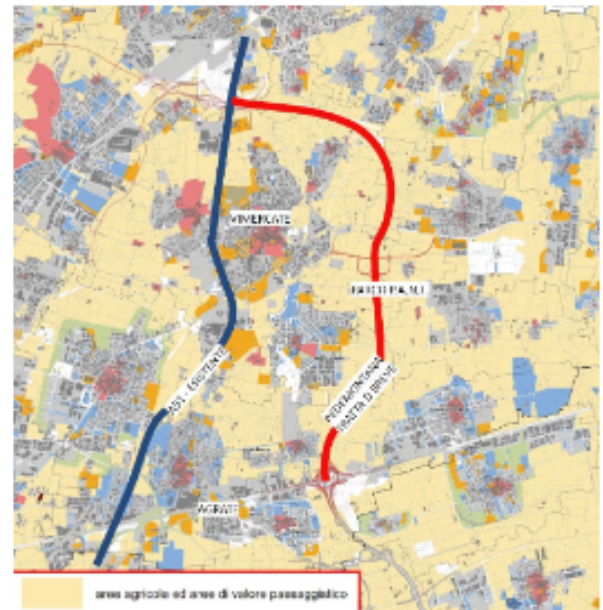
L'impegno finanziario per l'Autostrada Pedemontana Lombarda ha visto il pronunciamento della Corte dei Conti sull'opera da un punto di vista più in generale sulla sostenibilità economico-finanziaria che prevede *“l'investimento di ingentissime risorse pubbliche”* e il cui *“onere attuale ricadrà interamente sulle future generazioni”*.

Una fonte di finanziamento fondamentale per la realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda proviene dalla Banca di Investimenti Europea, che aveva approvato un contributo per un progetto originale e che, alla luce delle modifiche sostanziali dell'opera, andrebbe ridiscusso.

La tratta autostradale D-Breve andrà a ricadere per circa il 70% della sua lunghezza sul territorio del Parco Agricolo Nord-Est (P.A.N.E.), importante polmone verde di un territorio densamente popolato e con qualità dell'aria tra le peggiori in Europa, di fatto tagliandolo a metà in direzione nord-sud, con la conseguente eliminazione di ogni connessione ecologica tra le due parti.



Parco P.A.N.E.



Tang. est (in blu) e D-Breve (in rosso)

Il **Parco P.A.N.E.**, nato dalla fusione tra il Parco del Molgora e il Parco del Rio Vallone, fondati rispettivamente nel 1985 e nel 1992 e che vanta una lunga storia di salvaguardia del territorio e delle attività agricole, è un consorzio di 24 comuni, di cui 11 direttamente coinvolti dalla tratta D-Breve; nei suoi 4000 ettari comprende numerose aree di pregio ambientale ed è per questo oggetto di progetti di tutela e valorizzazione, progetti in parte già finanziati ed molti già attuati in passato. Il parco P.A.N.E. realizza sul suo territorio attività di educazione ambientale e naturalistica che ogni anno coinvolgono oltre 5000 studenti e centinaia di cittadini.

La tratta D-Breve, avrà enormi impatti sull'integrità e la funzionalità del Parco P.A.N.E.: impatto paesaggistico per i suoi frequentatori, cittadini che vi praticano sport e vi trascorrono il tempo libero; impatto ambientale ed ecologico per la distruzione di ambienti naturali di elevato pregio (con habitat e specie inserite in Dir. Habitat 92/43/cee), per l'interruzione delle connessioni ecologiche e per la trasformazione della risorsa suolo; impatto socio-economico per la sottrazione di aree coltivate e coltivabili alle aziende agricole

Le numerose **aziende agricole** del territorio subiranno infatti conseguenze economiche derivanti dalla parcellizzazione delle proprietà e dall'interruzione delle infrastrutture campestri esistenti con conseguente perdita di valore ed probabile abbandono delle aree agricole.

L'analisi degli impatti della Tratta D Breve risulta inadeguata in quanto non è incentrata su quello che risulta essere l'elemento sensibile (ovvero P.A.N.E.) a carico del quale vengono concentrati tutti gli impatti della nuova proposta progettuale. Tali impatti ricadono per buona parte ex novo, andando a interessare direttamente la dorsale nord-sud del Parco, che il progetto approvato Tratta D Lunga non intaccava. Per giunta si evidenzia che, anche gli impatti ricadenti sulla parte nord di P.A.N.E. (già intaccata anche dal progetto Tratta D Lunga) assumono un carico diverso, per effetto cumulativo e per effetto dell'aumento della sezione dell'infrastruttura: dovrebbero quindi essere reconsiderati con un differente peso.

Manca inoltre del tutto un'analisi costi-benefici che chiarisca l'impatto economico dell'infrastruttura, il peso e l'efficacia di mitigazioni-compensazioni e il valore dei costi nascosti, quali quelli ambientali e sociali (consumo di suolo e pregiudizio delle funzioni agricole, ambientali, ecologiche e socio-economiche del P.A.N.E.)

Anche dal punto di vista territoriale il Vimercatese ha sempre rappresentato una realtà omogenea e Vimercate è il comune cui fanno capo molti servizi quali trasporti interurbani, scuole superiori e accesso all'ospedale; la tratta D-Breve andrà a danneggiare, in modo anche fisico, il rapporto tra Vimercate ed i comuni circostanti.

Nella progettazione della tratta D-Breve non sono state prese in considerazione le **opzioni alternative** che pure erano fattibili sul piano tecnico e di minor impatto economico ed ambientale. A titolo di esempio, la tratta C potrebbe essere raccordata alla A4 utilizzando la Tangenziale Est A51, adeguatamente riqualificata e/o potenziata, e realizzando l'interconnessione A4/A51, prevista nel progetto originale della Tangenziale Est e mai eseguita.

Le rappresentanze comunali del territorio vimercatese, trasversali come orientamento politico, si sono dichiarate unanimemente contrarie alla realizzazione di tale opera, e in una lettera del 13.09.2023 indirizzata alla Regione Lombardia, hanno esposto osservazioni e criticità economico-sociali, trasportistiche ed ambientali del progetto. A tali osservazioni non è mai stata data alcuna risposta né è stato dato riscontro alle osservazioni condivise con la lettera inviata dal Parco Agricolo Nord-Est (P.A.N.E.) del 27.10.2022 e del 13.04.2023 alla medesima amministrazione.

L'importanza delle infrastrutture

Nell'agenda 2030 delle Nazioni Unite l'obiettivo 9 recita "Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile".

La realizzazione di nuove infrastrutture, con soldi pubblici e consumo di suolo vincolato a Parco dovrebbe richiedere la massima attenzione. Ogni scelta deve essere fatta ponderando meticolosamente i pro e i contro quando ad andare perduti sono elementi naturali unici per tipologia (Bosco della Bruciata, Paleoalveo Vimercatese) e ormai rarissimi in un territorio profondamente urbanizzato. Dopo 20 anni di progetto consolidato risulta critica una variazione così significativa di tracciato e finalità trasportistica, variazione che di fatto è disegnata nell'unico polmone verde rimasto nell'est Vimercatese.

La Corte dei Conti Europea ha pubblicato un'indagine dal titolo: ***"Differenze di costo considerevoli fra i progetti stradali cofinanziati dall'UE"***.

Previsioni del traffico eccessivamente ottimistiche conducono a progetti stradali più costosi, così esprimendosi:

"Alla luce dei risultati dell'audit, la Corte formula le seguenti raccomandazioni:

a) la Commissione dovrebbe analizzare le differenze dei costi di costruzione della piattaforma stradale riscontrate fra Stati membri, al fine di individuare le cause delle significative differenze di prezzo, e garantire l'applicazione, in futuro, delle migliori pratiche;

- b) il cofinanziamento UE a progetti stradali dovrebbe essere subordinato all'esistenza di obiettivi chiari, corredati di indicatori per la riduzione dei tempi di percorrenza, la maggiore sicurezza stradale, il miglioramento della capacità e gli effetti sull'economia. Il cofinanziamento dovrebbe dipendere dall'uso di soluzioni tecniche ragionevoli con un buon rapporto costi-efficacia e in linea con le migliori pratiche identificate e le iniziative prese dagli Stati membri per assicurare una concorrenza internazionale nei mercati della costruzione nazionale e/o regionale, e far sì che i sistemi di aggiudicazione mirino ad ottenere le offerte più economiche;
- c) la Commissione dovrebbe promuovere lo scambio delle migliori pratiche fra enti nazionali per la viabilità riguardo alle soluzioni tecniche ottimali per progetti stradali basate su previsioni del traffico affidabili;
- d) la Commissione dovrebbe considerare la creazione di una banca dati informativa, a livello UE, sui costi unitari ad uso degli ingegneri incaricati di elaborare i preventivi per i nuovi progetti, affinché i beneficiari possano abbassare i prezzi delle offerte.”

fonte: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ECA_13_22