

MOZIONE: PARERE DI CONTRARIETA' A PEDEMONTANA E AZIONI CONSEGUENTI

RILEVATO SUL PIANO GENERALE CHE

La progettazione e la realizzazione di Pedemontana si inseriscono in un quadro di valutazioni datate e in larga parte superate, da riattualizzare in un contesto territoriale mutato e con nuove esigenze emergenti, non opportunamente considerate nel percorso di progettazione dell'infrastruttura, oltre che nell'iter di realizzazione conseguentemente attivato. A tal proposito, si veda a mero titolo esemplificativo la difformità tra le previsioni di traffico per la Tratta D – rispettivamente indicate nelle analisi trasportistiche del febbraio 2009 e del gennaio 2021 – con un più che dimezzamento del numero di veicoli teorici giornalieri medi, dato di per sé sufficiente a ridimensionare gravemente l'effettiva strategicità dell'opera per quel che attiene il traffico di derivazione esogena rispetto alla Provincia di Monza e della Brianza.

Le relazioni tecniche agli atti non consegnano elementi conclusivi circa l'effettiva utilità dell'opera nemmeno sul fronte del traffico endogeno. Si vedano ad esempio le risultanze dell'analisi trasportistica del gennaio 2021, dove le previsioni di decongestionamento della viabilità individuano risultati trascurabili nell'area est del territorio provinciale; sempre a titolo esemplificativo, questa volta ad ovest della Provincia, si richiamano i prevedibili e attesi aggravii sulla rete stradale ordinaria derivanti dal pedaggiamento della Milano-Meda, oggi gratuita. Più in generale, numerose e diffuse perplessità sono emerse rispetto ai tutt'altro che dimostrati benefici che l'opera dovrebbe comportare: in occasione dei Tavoli territoriali d'ambito relativi all'Accordo di Programma – convocati tra maggio e giugno 2022 – i sindaci hanno unanimemente evidenziato come l'infrastruttura *“di fatto sembra solo parzialmente venire incontro alle esigenze della mobilità locale e sovracomunale brianzola”*, peraltro in un quadro viabilistico in cui *“le opere connesse e le opere complementari paiono insufficienti.”* (Documento di sintesi tavoli territoriali d'ambito, Provincia di Monza e della Brianza, 4 luglio 2022).

Le considerazioni sopra richiamate risultano ancora più cogenti se si adotta un approccio comparativo che chiami in causa infrastrutture con caratteristiche e obiettivi analoghi, realizzate a fronte di analisi trasportistiche irragionevoli, rivelatesi a posteriori ottimistiche rispetto a quanto verificatosi. A tal proposito, anche considerata la piena analogia con i casi TEEM e BreBeMi, i sindaci del territorio hanno sottolineato come *“le tariffe ipotizzate potrebbero scoraggiare l'uso di Pedemontana da parte dei pendolari”*, aspetto ancor più rilevante considerato che *“paradossalmente, nel piano finanziario, dovrebbero contribuire con una percentuale ben oltre al 50% all'equilibrio economico complessivo dell'opera.”* Ancora in analogia con il già menzionato caso TEEM, opera per la quale *“l'Accordo di Programma prevedeva la riqualificazione dello svincolo A51/A4, redatto ma mai finanziato”*, i sindaci del territorio sottolineato come le opere connesse e complementari *“avrebbero dovuto essere realizzate precedentemente al tracciato principale”*. (Documento di sintesi tavoli territoriali d'ambito, 4 luglio 2022).

RILEVATO ALTRESI' CHE

Le premesse sopra formulate in merito all'effettiva utilità dell'opera sul fronte trasportistico risultano ancora più significative visti i sicuri costi economici ed ambientali che la collettività dovrà sostenere qualora Pedemontana venisse effettivamente realizzata nelle tratte B2, C e D, peraltro in un quadro di merito comprendente numerose e gravi criticità. A tal proposito:

- Le valutazioni di sostenibilità economico-finanziaria dell'opera, in un quadro caratterizzato da *“l'investimento di ingentissime risorse pubbliche”* e il cui *“onere attuale ricadrà interamente sulle future generazioni”* (Corte dei Conti, Giudizio di Parifica del Rendiconto Generale di Regione Lombardia, 20 luglio 2022), si incardinano sulle analisi sopra menzionate, richiamando le istituzioni e

le parti politiche ad una seria assunzione di responsabilità.

- 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.”*
- Il quadro sopra richiamato potrà aggravarsi ulteriormente a fronte dello scenario economico complessivo maturato nell’ultimo anno e della conseguente revisione dei prezzi propedeutica alla realizzazione dell’infrastruttura, che con tutta probabilità verrebbe ulteriormente scaricata sulla collettività qualora si decidesse di procedere nell’iter di realizzazione dell’opera.
- L’eventuale realizzazione dell’opera impatterebbe in maniera significativa sotto il profilo ambientale, peraltro in un quadro territoriale già gravemente compromesso, come annualmente documentato dal rapporto *Consumo di suolo, dinamiche territoriali ed ecosistemici* elaborato dall’Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale. Si richiama a tal proposito l’impegno del Consiglio Provinciale a ridurre le previsioni di consumo di suolo, obiettivo cardine dell’ultima variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
- Sempre in materia di consumo di suolo, come riportato dal Documento di sintesi dei tavoli territoriali d’ambito datato 4 luglio 2022, i sindaci del territorio hanno unanimemente sottolineato la necessità di una *“riduzione del consumo di suolo rispetto alle attuali previsioni progettuali”*, ritenute inadeguate anche a fronte delle considerazioni sopra richiamate.
- Le considerazioni sopra richiamate si inseriscono in un quadro generale di performance ambientale unanimemente ritenuto insoddisfacente e che verrebbe certamente aggravato dall’eventuale realizzazione dell’infrastruttura, tenuto anche conto: della cattiva qualità dell’aria, come peraltro certificano numerosi rapporti indipendenti; della presenza di siti e suoli inquinati anche lungo il tracciato; della presenza di nitrati in falda; del basso livello di forestazione.
- In particolare, si richiama la richiesta dei sindaci che *“sia assolutamente garantita la risoluzione degli aspetti ambientali, con particolare riferimento agli interventi previsti nelle aree interessate dall’incidente ICMESA”* (Documento di sintesi tavoli territoriali d’ambito, 4 luglio 2022), preoccupazione che di per sé testimonia quanto le rassicurazioni fornite finora paiano agli amministratori locali insufficienti. Si ricorda infatti che la tratta B2 attraverserebbe un territorio densamente urbanizzato e con aree ancora inquinate dalla Diossina TCDD derivante dall’incidente ICMESA del 1976, sicché la movimentazione del terreno contaminato comporterebbe un rischio non trascurabile per la popolazione residente.

Le criticità sopra richiamate, sul fronte economico e ambientale, avranno ricadute su tutti i comuni della Provincia di Monza e della Brianza, nel quadro di un progetto di territorio complessivo e che chiama tutti gli amministratori ad un’assunzione di responsabilità condivisa.

CONSIDERATO CHE

La proposta di revisione della tratta D recentemente avanzata da Regione Lombardia dimostra un mutamento della dimensione strategica dell’opera – come emerge dall’analisi trasportistica del gennaio 2021 – rispetto a quella incardinata con la Legge 443/01, con gli atti conseguenti e a fronte dell’Accordo di Programma del febbraio 2007, ciò provando inequivocabilmente la possibilità di ripensamenti, anche radicali, in merito alla progettazione e alla realizzazione dell’opera nel suo complesso.

I ripensamenti richiamati dovranno tener conto: del mutato quadro complessivo delle infrastrutture disponibili (si veda a titolo esemplificativo il recente completamento dell'A52); della priorità da accordare ad interventi puntuali e nell'ambito di una proposta sistemica sulla rete stradale della Provincia, con l'obiettivo di migliorarne le prestazioni; della necessità di un potenziamento del trasporto pubblico.

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

CONSIDERATO INFINE CHE

A fronte del quadro sopra rappresentato, il confronto attivato per mezzo dei Tavoli territoriali d'ambito già menzionati appare insufficiente, se ristretto al mandato indicato da Regione Lombardia, per cui potevano considerarsi accoglibili – per le tratte B2 e C – solo *“suggerimenti e ottimizzazioni in ordine a miglioramenti in fase di cantierizzazione ed esecuzione delle opere”*. In particolare, il continuo riferimento alla possibilità di modifiche *isocosto*, condizione *di per sé* insufficiente per una interlocuzione realmente efficace, appare in contrasto con il quadro di fragilità sopra descritto.

L'inadeguatezza del confronto attivato con i Tavoli territoriali d'ambito sopra menzionati, nell'ambito del perimetro indicato da Regione Lombardia per quel che riguarda le tratte B2 e C, è resa tanto più evidente considerato che:

- È auspicabile l'avvio di un'interlocuzione strutturata con Regione Lombardia, da articolarsi coinvolgendo enti locali e parchi sovracomunali nell'elaborazione di adeguati progetti di risanamento ambientale.
- Non risultano adeguatamente esplorate soluzioni tecnicamente fattibili e volte a rendere l'opera più compatibile con le istanze e le esigenze dei cittadini del territorio. A tal proposito, si richiamano il pedaggiamento della tratta B2 in corrispondenza della Milano-Meda e la tariffazione insostenibile per la tratta C, che con tutta probabilità produrranno effetti negativi sul traffico locale.
- In occasione del tavolo d'ambito del 10 maggio 2022, ben al di là dei *“suggerimenti e ottimizzazioni in ordine a miglioramenti in fase di cantierizzazione ed esecuzione delle opere”*, undici sindaci su dodici della tratta C, esponenti di differenti colori politici, hanno avanzato richieste significative con l'obiettivo di aprire un confronto per il raggiungimento di un compromesso accettabile, con cinque punti isocosto, il primo dei quali – al di là dei punti su singoli Comuni - specifico sulla progettazione e finanziamento per la realizzazione totale della Greenway, con inserimento nel contratto relativo alla tratta C, oltre a richiedere di approfondire la possibilità di una ridurre la tratta C a due sole corsie.

In merito alla proposta di revisione della Tratta D recentemente avanzata, Regione Lombardia ha tenuto una condotta politicamente omissiva, come rilevato unanimemente e trasversalmente da tutti i sindaci dell'area interessata. A tal proposito, si richiamano:

- ingiustificati ritardi nei confronti dei comuni e della Provincia per quel che riguarda l'ottenimento dei necessari aggiornamenti di merito, ad oggi tutt'altro che adeguatamente puntuali e coerenti: cinque mesi dopo l'invio da parte di Provincia dei report relativi ai tavoli dei sindaci nelle singole tratte, nessuna risposta è incredibilmente giunta da Regione;
- l'assenza di una qualsivoglia interlocuzione di carattere politico con le amministrazioni locali, fatto ancor più grave considerato che la Tratta D Breve coinvolgerebbe comuni finora mai interessati dall'iter di progettazione e realizzazione, mai sentiti nell'espressione di un parere di merito;
- l'esclusione arbitraria e ingiustificata, da parte di Regione Lombardia, di alternative progettuali fattibili e comunque non adeguatamente approfondite nell'ambito della documentazione agli atti. Si veda ad

esempio la proposta avanzata unanimemente dai sindaci del Vimercatese di innestare il tracciato di Pedemontana nell'A51, con il conseguente potenziamento della predetta Tangenziale Est e con una sicura riduzione dell'impatto economico e ambientale dell'opera.

Si rileva infine che la già menzionata condotta, certamente censurabile dal punto di vista politico e non rispondente ai più elementari criteri di trasparenza e cooperazione istituzionale, prefigura una condizione rilevante anche sul fronte più propriamente amministrativo, con possibili criticità in ordine alla correttezza della procedura seguita e sul fronte autorizzativo, richiamate nell'Analisi Costi-Benefici del 15 gennaio 2021.

PRESO ATTO CHE:

L'elaborato tecnico oggetto della gara d'appalto non risulta essere quello del 2009 (approvato dal CIPE, oggi CIPESS) bensì una versione modificata nel 2019, non sottoposta all'approvazione delle amministrazioni locali.

Il procedimento di esproprio dei terreni interessati dall'infrastruttura non ha debitamente tenuto conto dei legittimi interessi delle *comunità residenti*, fatto reso più grave considerato che la dichiarazione di pubblica utilità avrebbe naturalmente perso efficacia in data 19 gennaio 2021 e che l'ulteriore proroga non è esente da possibili criticità sul piano di diritto.

TUTTO CIO' PREMESSO, IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA IL SINDACO A

Comunicare a Regione Lombardia, alla Provincia di Monza e della Brianza e a tutti gli enti coinvolti, stante la totale mancanza di condivisione con i territori e considerati i progetti ad oggi approvati, oltre che le relazioni tecniche agli atti allo stato attuale insufficienti, formale parere di contrarietà rispetto alla realizzazione dell'opera.

Attivarsi in tutte le sedi istituzionali affinché il sopra menzionato parere di contrarietà sia rappresentato con tutte le conseguenze che ne derivano. Anche al fine di valutare tutti i possibili scenari di riprogettazione dell'opera, si chiede che Regione Lombardia predisponga i necessari approfondimenti propedeutici alla eventuale risoluzione del contratto per la redazione dell'esecutivo e alla realizzazione delle tratte B2 e C.

Attivarsi in tutte le sedi istituzionali affinché si possa avviare un fattivo confronto in merito alla mobilità viabilistica – oltre che al quadro generale della mobilità visibilmente carente dal punto di vista delle infrastrutture pubbliche su ferro – che interessa l'intero ambito territoriale in cui sono previste le tratte B2, C e D, al fine di elaborare soluzioni e affinché le eventuali nuove infrastrutture possano dirsi chiaramente sostenibili sotto il profilo economico-finanziario, rispettose dell'ambiente e del paesaggio.

Notificare a Regione Lombardia un formale disappunto in merito all'iter seguito per quanto attiene il percorso di variante della tratta D.

Attivarsi con tutti gli strumenti che si riterranno utili ad un approfondimento rispetto al procedimento amministrativo e autorizzativo adottato, al fine di tutelare l'Amministrazione e i cittadini che questa rappresenta.



**GRUPPO CONSILIARE
UNITI PER CAVENAGO**