

Avv. ENZO BARILÀ

Milano, 2 ottobre 2023

Spett.le

Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Via Cristoforo Colombo 44

00147- ROMA

a mezzo pec va@pec.mite.gov.it.

oggetto: osservazioni sulla cd. variante localizzativa della tratta D della Autostrada Pedemontana Lombarda A 36

La Federazione interprovinciale Coldiretti di Milano, Lodi e Monza Brianza, corrente in Milano, Via Fabio Filzi, n. 27, in persona del suo Presidente, Alessandro Rota, assistito ai fini del presente atto dall'avv.to Enzo Barilà di Milano presso il quale elegge domicilio al fine di ogni successiva comunicazione, propone le seguenti osservazioni.

-1. La scrivente, avente tra i propri scopi istituzionali la tutela degli interessi degli agricoltori presenti sul proprio territorio, in primo luogo, contesta la sostanziale elusione del proprio diritto di partecipazione, atteso che l'avviso relativo all'avvio del procedimento v.i.a. con relativa pubblicazione risale, per quanto consta, al 3 agosto 2023, con assegnazione di termine di 60 giorni dalla sua pubblicazione, mentre i documenti (oltre 600 files, non corredati neppure da un indice) relativi all'impatto ambientale dell'opera in oggetto risultano caricati sul sito MITE solo il 20 settembre 2023, così rendendo impossibile una disamina dettagliata.

Si chiede pertanto, in via preliminare, che il MITE voglia disporre e rendere pubblica, dando altresì espressa comunicazione alla scrivente, la possibilità di presentare osservazioni, anche integrative, quanto meno sino al 19 novembre p.v. e comunque almeno 30 giorni dopo la comunicazione della proroga.

-2. In secondo luogo, con la presente, la scrivente contesta la sostanziale violazione della normativa in tema di v.i.a. da parte dello studio di impatto ambientale depositato presso il MITE, non essendovi alcuna effettiva ed analitica disamina della cd. "opzione zero".

Sotto questo profilo, si osserva che il documento denominato "studio di impatto ambientale Variante tratta D – sezione I" , caricato sul sito del MITE, nel par.2.3. relativo alle

alternative considerabili afferma quanto segue:

“ Nell’ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, la proposta progettuale deve essere confrontata con l’alternativa “zero”.

Nel presente caso di variante della Tratta D, si deve considerare come opzione zero il progetto approvato, in quanto la valutazione sulla funzionalità trasportistica e sugli effetti ambientali dell’opera è stata determinata dalla realizzazione dell’intera Autostrada Pedemontana, seppur realizzata per tratte funzionali.

In questo senso assumere come opzione zero la non realizzazione di una intera tratta, implica una revisione degli effetti dell’intera opera sul territorio e quindi non sarebbe coerente con la valutazione ambientale e le relative approvazioni già intervenute.

In questo quadro di riferimento il confronto tra le diverse opzioni considera la variante alla Tratta D approvata come alternativa all’opzione zero, ossia la realizzazione di quello che è già stato approvato e assentito (la Tratta D approvata)”.

I rilievi che precedono non sono legittimi, ad avviso della scrivente, perché la formale approvazione della tratta “D” “lunga” non implica alcuna certezza sulla realizzazione dell’opera in tale conformazione, non risultando mai reperiti i necessari finanziamenti, e tanto meno quindi consente di evitare quanto impone la normativa in tema di v.i.a., ovvero un puntuale ed approfondito raffronto dei costi e dei benefici tra le due soluzioni consistenti nella realizzazione della cd. variante localizzativa della tratta D e nella mancata realizzazione dell’opera, dove la seconda alternativa non può essere sostituita dal raffronto con una diversa opera di realizzazione tutt’altro che scontata.

Parimenti non è in alcun modo sostenibile che assumere come opzione zero la non realizzazione di una intera tratta, sia operazione non consentita in quanto *“non sarebbe coerente con la valutazione ambientale e le relative approvazioni già intervenute”*. Infatti, le precedenti valutazioni ambientali sulla tratta D “lunga” riferite ad opera avente tracciato completamente diverso da quello che qui rileva, e come si ripete, di realizzazione tutt’altro che certa, non possono in alcun modo determinare né la positiva valutazione ambientale dell’opera in oggetto, né l’esclusione dallo studio di impatto ambientale dell’opzione zero propriamente detta, che attiene esclusivamente la mancata realizzazione della cd. variante oggi in esame.

La scrivente, pertanto, sottolinea che le presenti osservazioni non intendono certamente sostenere che si debba realizzare, in luogo della cd. variante qui contestata, la tratta D “lunga” che, anzi, pare evidente si sia compreso non essere realizzabile per l’insostenibilità economico-finanziaria del progetto. Auspicando e presumendo, invece, che ben possa non essere realizzata alcuna versione della tratta D, le presenti osservazioni chiedono specificamente che si pervenga al rigetto della domanda di v.i.a. in oggetto per inidoneità

dello studio di impatto ambientale presentato, non essendo ivi approfondita, come doveroso, la reale “opzione zero”.

-3. In terzo luogo, la scrivente intende qui ribadire, in sintesi, alcuni rilevi di merito già rappresentati ad Autostrada Pedemontana Lombarda s.p.a. integrandoli in considerazione di quanto si è potuto leggere ad un primo e necessariamente sommario esame del già citato documento denominato “studio di impatto ambientale Variante tratta D – sezione I”.

La provincia di Monza e della Brianza è uno dei territori più densamente urbanizzati a livello europeo e la variante alla tratta D di Pedemontana andrebbe a devastare uno dei pochi polmoni verdi sopravvissuti.

Tra il torrente Molgora e il Rio Vallone è miracolosamente sopravvissuto un “corridoio ecologico” di circa 730 ettari all’interno del quale svolgono con orgoglio la loro attività diverse aziende agricole che potremmo con ragione definire sopravvissute.

I danni che la cementificazione necessaria per realizzare la tratta D breve causerebbe a queste aziende agricole sono incalcolabili.

Il frazionamento dei terreni, piuttosto che la loro totale espropriazione, l’interruzione dei percorsi interpoderali, l’abbassamento della falda causato dai tratti “in trincea” della nuova infrastruttura con il conseguente inaridimento del suolo, provocherebbero danni incalcolabili all’economia rurale locale e minerebbero il futuro delle nostre aziende.

La produzione di cibo garantita dalle poche imprese agricole ancora presenti nel territorio verrebbe decimata a causa della riduzione di suolo o dello spezzettamento dei terreni che verrebbero espropriati per la realizzazione dell’opera, ma questo è un sacrificio non sopportabile poiché andrebbe a vantaggio di una infrastruttura di dubbia utilità e di cui non si avverte il bisogno.

Un enorme polmone verde verrebbe gravemente compromesso con inevitabili ripercussioni anche sulla salute dei cittadini ed è insensato che questo avvenga in un periodo storico nel quale i cambiamenti climatici, e loro conseguenze sulla nostra qualità della vita, sono al centro dei dibattiti globali.

I rilievi che precedono giustificano, a parere della scrivente, l’opzione zero propriamente detta.

-4. In subordine, va osservato che non risulta affatto svolta neppure un’adeguata comparazione con l’alternativa costituita dalla riqualificazione della A 51.

Sotto questo profilo, lo “studio di impatto ambientale Variante tratta D – sezione I” definisce “privo di realizzabilità” questo scenario facendo riferimento a volumi di traffico senza indicare con precisione gli studi di riferimento, dei quali non risulta la presenza nell’ambito della documentazione depositata; non vi è, comunque, alcuna effettiva comparazione di

Avv. ENZO BARILÀ

costi e benefici tra le due alternative.

-5. In conclusione, la scrivente chiede che:

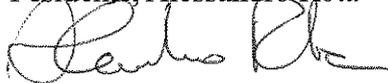
a) in via preliminare, il MITE voglia disporre e rendere pubblica, dando altresì espressa comunicazione alla scrivente, la possibilità di presentare osservazioni, anche integrative, quanto meno sino al 19 novembre p.v. e comunque almeno 30 giorni dopo la comunicazione della proroga;

b) in ogni caso, che la domanda di v.i.a. in oggetto sia respinta per inadeguatezza dello studio di impatto ambientale, come sopra chiarito, e che, qualora la procedura sia definita nel merito, essa sia conclusa accogliendo l'opzione zero, escludendo la realizzazione dell'opera in oggetto.

Distinti saluti.

Federazione interprovinciale Coldiretti di Milano, Lodi e Monza Brianza

Il Presidente, Alessandro Rota



Avv. Enzo Barilà



BARILA Firmato
digitalmente da
' ENZO BARILA' ENZO
LINO LINO
Data: 2023.10.02
10:35:13 +02'00'