



Comune di Ornago

Provincia MB

Via Santuario, 6 – 20876 Ornago

c.f. 05827280156 – p.iva 00806390969

tel. 039-628631 – PEC: protocollo.comuneornago@postecert.it

www.comune.ornago.mb.it

SISTEMA VIABILISTICO PEDEMONTANO

PROGETTO DEFINITIVO ALLA VARIANTE “TRATTA D”

VALUTAZIONI IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI

Riferimento procedura: CDS/APL/2023

Premessa

In data 5.08.2023, Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL S.p.A) ha trasmesso ai Comuni direttamente interessati la documentazione - ancora parziale e incompleta - del progetto definitivo della variante della Tratta D di Pedemontana. Successivamente, Regione Lombardia ha richiesto ai Comuni direttamente interessati - con note prot. S1.2023.13855 del 9.08.2023 e S1.2023.0014503 del 15.08.2023 - di inviare le proprie considerazioni e osservazioni, da valutarsi in sede di istruttoria regionale per l'espressione del conseguente parere di competenza. In data 13.09.2023, le Amministrazioni di Agrate Brianza, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Caponago, Carnate, Cavenago di Brianza, Ornago, Sulbiate e Vimercate, con nota Avv. Claudia Parise (in atti regionali prot. S1.2023.14405, S1.2023.14406, S1.2023.14408, S1.2023.14407, S1.2023.14409, S1.2023.14410, S1.2023.14411, S1.2023.14413, S1.2023.14414, S1.2023.14415), unitamente al Comune di Bernareggio (in atti regionali prot. S1.2023.14403) e al Comune di Cambiagio (in atti regionali prot. S1.2023.14393), hanno inviato a Regione Lombardia i contributi richiesti, esprimendo formale parere di contrarietà.

In data 21.09.2023 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (con nota reg. uff. 23911) ha convocato la Conferenza dei Servizi ai sensi e per gli effetti degli artt. 167, comma 5, e 165, comma 4, del d.lgs. 12.04.2006, n. 163 e ss.mm.ii., fissandone i lavori alla seduta del 10.10.2023 e chiedendo alle Amministrazioni ed Enti convocati di presentare le proprie valutazioni riguardanti eventuali proposte e richieste - da acquisire nell'ambito della Conferenza di Servizi - entro il 7.10.2023. In data 29.09.2023 la Provincia di Monza e della Brianza ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - con nota prot. 45538/2023 - un differimento del termine fissato al 7 ottobre, richiedendo un tempo

supplementare non superiore a 30 gg, al fine di poter fornire un proprio contributo strutturato, anche a fronte dell'elevato livello di complessità del progetto e del periodo estivo intercorso con l'avvio del procedimento. Tale richiesta non è stata seguita da alcuna formale risposta.

Con Deliberazione n. XII/1057 del 02.10.2023, la Giunta di Regione Lombardia ha infine approvato il proprio parere di competenza, esprimendo parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni. A tal proposito, si segnala come Regione Lombardia si sia limitata – nell'ambito del suddetto parere – solamente ad elencare i contributi trasmessi dalle Amministrazioni direttamente interessate il 13.09.2023, senza considerare in alcuna parte della propria deliberazione il merito delle valutazioni e delle richieste formulate dai comuni direttamente interessate, tanto sul piano delle valutazioni generali, quanto per quel che riguarda le osservazioni di dettaglio. Si rimanda ai suddetti contributi come inviati a Regione Lombardia – da considerarsi parte integrante del presente documento – affinché possano essere opportunamente valutati e contro-dedotti. A tal proposito, si allegano quindi il documento *Valutazioni generali e criticità complessive in merito alla proposta di variante Tratta D-Breve*, contenente una valutazione tecnico-politica, e il documento *Parere al progetto definitivo dell'opera infrastrutturale denominata variante sulla tratta D-Breve*, contenente 14 osservazioni di carattere tecnico-giuridico.

Nel seguito vengono presentati alcuni contributi tecnico-progettuali, che potranno essere ulteriormente integrati in funzione dei lavori della Conferenza dei Servizi. L'esposizione è dunque articolata in tre livelli:

- elaborazione di una soluzione alternativa, più razionale sul piano funzionale e su quello delle prestazioni, condivisa da tutte le Amministrazioni Comunali direttamente interessate dalla proposta di variante;
- individuazione di proposte di modifica strutturale del tracciato, condivise da tutte le Amministrazioni Comunali direttamente interessate dalla proposta di variante, con l'obiettivo specifico di salvaguardare l'ambito naturalistico e paesaggistico che verrebbe compromesso dalla realizzazione dell'infrastruttura così come oggi concepita;
- esame di una serie di criticità puntuali e che attestano significative carenze progettuali, oltre che significative inadeguatezze qualitative, rilevate dalla singola Amministrazione e approfondite nell'ambito di una risposta di territorio condivisa.

Tenuto conto di quanto riportato nel documento *Valutazioni generali e criticità complessive in merito alla proposta di variante Tratta D-Breve* e nel documento *Parere al progetto definitivo dell'opera infrastrutturale denominata variante sulla tratta D-Breve*, oltre che di quanto riportato nel seguente documento di osservazioni tecnico-progettuale, tutte le Amministrazioni comunali direttamente interessate ribadiscono parere contrario alla proposta di variante in oggetto.

1. Alternative progettuali da esaminare e sviluppare

Lo *Studio di fattibilità delle alternative progettuali* del 15.01.2021 non esamina e sviluppa adeguatamente alternative che potrebbero risultare più economiche (e quindi ragionevolmente più attuabili), più razionali sul piano funzionale e su quello delle prestazioni, oltre che più sostenibili dal punto di vista ambientale. A titolo esemplificativo, si richiama l'opzione brevemente discussa nel documento sopra menzionato e che sviluppa un tracciato ad ovest della Tangenziale Est A51. Tale opzione, seppur ritenuta *"valida dal punto di vista della tecnica stradale"*, risulta sbrigativamente accantonata perché *"non risponde alle necessità della committenza"*. Dal punto di vista della scrivente amministrazione, le necessità della committenza dovrebbero essere armonizzate con i bisogni e le richieste del territorio che potrebbe ospitare l'opera, articolando quindi un confronto di merito nel rispetto del principio di leale collaborazione istituzionale e per garantire il buon andamento dell'amministrazione.

Più nello specifico, si rileva come la documentazione progettuale non abbia tenuto in considerazione la possibilità di utilizzare la Tangenziale Est A51 quale infrastruttura di connessione tra la Tratta C di Autostrada Pedemontana e l'Autostrada A4. Il mancato esame di questa opzione si inserisce in un quadro complessivo che è doveroso richiamare.

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 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; al contrario, a fronte del significativo impatto ambientale e del rilevante costo economico, la Tratta D-Breve comporterebbe *"il permanere di situazioni critiche irrisolte a livello di traffico locale o addirittura, in casi puntuali, di ulteriore peggioramento delle condizioni viabilistiche"*, come ribadito nelle *Valutazioni della Provincia di Monza e della Brianza*, datate 6.10.2023 (inviata in vista della Conferenza dei servizi del 10.10.2023).
- 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 un riscontro tecnico e puntuale 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 mostra 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.

Richiamando ancora il rapporto del Centro studi PIM, 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 prudentiali*" (*Linee guida per la redazione di studi di fattibilità, Regione Lombardia*).

Si rileva come nella Deliberazione n. XII/1057 del 02.10.2023 inerente all'espressione del parere di competenza regionale, Regione Lombardia proponga una lettura parziale e distorta del suddetto Studio PIM. Più in particolare, Regione Lombardia sostiene che l'innesto di Pedemontana in Tangenziale Est A51 "*comprometterebbe ulteriormente la prestazionalità, dati i livelli già oggi prossimi alla capacità*", ovvero una posizione nei fatti smentita dall'analisi trasportistica del Centro PIM, come peraltro rilevato dalla stessa Provincia di Monza e della Brianza. Quest'ultima, ha sottolineato come

“nell’ambito di tale Studio sono stati valutati gli effetti di “non realizzazione” della Tratta D, disponendo la rete esistente di un’infrastruttura con caratteristiche autostradali di connessione tra la costruenda Tratta B2-C della Pedemontana Lombarda e l’autostrada A4 ovvero la Tangenziale Est di Milano (A51). Tale scenario ha posto in evidenza che, grazie ad opportuni interventi di potenziamento di alcuni “nodi” presenti, detta infrastruttura potrebbe essere in grado di gestire i flussi di traffico aggiuntivi indotti dalla connessione con la rete autostradale.” (Valutazioni della Provincia di Monza e della Brianza, 6.10.2023, inviata in vista della Conferenza dei servizi del 10.10.2023).

Ancora, Regione Lombardia richiama lo Studio PIM per sostenere che *“la realizzazione della Tratta D-Breve in variante induce dei miglioramenti sulla rete viaria secondaria”*, curiosamente omettendo l’aggettivo *“lievi”* - peraltro riferito a situazioni puntuali e a fronte dei già richiamati *“ulteriori peggioramenti delle condizioni viabilistiche”* - adoperato dal Centro PIM per mostrare la scarsa incidenza trasportistica dell’infrastruttura (e che peraltro porterebbe a localizzati peggioramenti proprio nell’asse est-ovest, oggi servito dalla Strada Provinciale SP2). Infine, Regione Lombardia suggerisce come la valutazione approntata dal Centro PIM in merito alla necessità di realizzare l’interconnessione A4-A51 possa essere superata proprio dalla realizzazione della Tratta D-Breve. Questa posizione, discutibile sul piano del metodo a fronte della gratuità della Tangenziale Est A51 in luogo dell’alto costo di pedaggiamento previsto per Pedemontana, pare ignorare che la suddetta interconnessione A4-A51 sia già prevista dall’Accordo di Programma TEEM del 2007 e debba quindi considerarsi una soluzione già accolta da tutti gli attori istituzionali coinvolti.

In definitiva, l’utilizzo della Tangenziale Est A51 costituirebbe una soluzione tecnicamente fattibile; significativamente più economica e in prospettiva più sostenibile; efficace dal punto di vista trasportistico; a tutela di un’area dal relevantissimo pregio naturalistico, ambientale e paesaggistico; condivisa dalle amministrazioni direttamente interessate e coerente con quanto previsto negli accordi di programma già sottoscritti. A fronte di quanto esposto si presentano le seguenti osservazioni.

Osservazione 1.1. Si richiede di sviluppare un’ipotesi progettuale che consideri la Tangenziale Est A51 come struttura di connessione tra la Tratta C di Pedemontana e l’Autostrada A4, che preveda la realizzazione dello svincolo A4-A51 e tutti gli interventi necessari a garantire adeguati livelli di prestazioni. Lo sviluppo di questa alternativa progettuale e la comparazione con quanto già contenuto nella documentazione progettuale potrà consentire agli enti coinvolti una seria valutazione di tutti gli scenari, con l’obiettivo di ottimizzare la spesa pubblica, consegnare un’infrastruttura economicamente più sostenibile e a tutela di un’area di alto valore ambientale, se necessario riconsiderando il quadro completo delle concessioni in essere.

2. Richieste di modifica strutturale del tracciato

L'impatto della proposta di variante Tratta D-Breve - in termini di consumo di suolo e di più generali ricadute ambientali - risulterebbe gravemente critico in un contesto come quello dell'est della Provincia di Monza e della Brianza, ambito territoriale in cui le scelte urbanistiche dei comuni hanno consentito la conservazione di spazi aperti e ambiti agricoli, tutelati e valorizzati, anche grazie all'istituzione di parchi locali oggi confluiti nel Parco Agricolo Nord Est (PANE), PLIS tra i più estesi della Lombardia, per un'estensione corrispondente a circa il 10% del territorio provinciale. La contrarietà unanime delle Amministrazioni comunali all'ipotesi progettuale Tratta D-Breve non deriva solamente da una visione diversa del futuro del territorio interessato dal progetto, ma anche dall'esigenza di confermare e preservare scelte già compiute e che si sono dimostrate lungimiranti, oltre che in grado di migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Le considerazioni sopra richiamate diventano ancora più cogenti se si considera il quadro complessivo della Provincia di Monza e della Brianza in materia di matrici ambientali. Le criticità più volte rilevate dalle Amministrazioni direttamente interessate - oltre che ben documentate nei rapporti sul consumo di suolo, sulla qualità dell'aria e in generale sulla performance ambientale del territorio provinciale - paiono considerate anche nell'ambito del parere di competenza di Regione Lombardia, la quale si sofferma a più riprese su raccomandazioni e prescrizioni che dovrebbero concorrere ad attenuare e/o compensare uno scenario unanimemente ritenuto critico. Eppure, l'impostazione complessiva della progettazione in esame tradisce una marcata sottovalutazione del danno ambientale, paesaggistico e naturalistico che la Tratta D-Breve così come prevista finirebbe per comportare. Un punto di vista analogo è stato elaborato anche nel documento approvato con il consenso unanime dei 24 comuni consorziati nel parco PANE e che acquisiamo come punto di riferimento sostanziale anche per le proposte sotto riportate.

Incidentalmente, si rileva come nel processo di elaborazione della variante Regione Lombardia non abbia coinvolto le amministrazioni locali direttamente interessate. D'altro canto, i Comuni hanno potuto interloquire solo attraverso un tavolo istituzionale con la Provincia di Monza e della Brianza, senza alcun potere decisionale e senza che l'esito di questi tavoli sia mai stato debitamente considerato da Regione Lombardia. Si segnala che con deliberazione unanime del Consiglio Provinciale (Delibera n. 16 del 25.05.2023), la Provincia di Monza e della Brianza - nel respingere il suggerimento di Regione Lombardia di inserire la Tratta D-Breve come ipotesi nelle tavole del PTCP - ha 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"*. Proprio adottando questo approccio, si rilevano di seguito alcune significative criticità strutturali emerse dall'esame degli elaborati progettuali e che richiederebbero di essere affrontate in via preliminare, con

l'obiettivo di disporre di una proposta più razionale, capace di ridurre il danno ambientale e paesaggistico per il territorio direttamente interessato. Le osservazioni in proposito, riportate di seguito, saranno raggruppate per argomento.

Riconfigurazione della piattaforma stradale a 2 corsie per senso di marcia

La larghezza del tracciato della Tratta D-Breve - al netto di svincoli e interconnessioni – si attesta intorno ai 33 metri. Se messa in confronto con la superficie e con l'estensione delle aree libere in cui il tratto autostradale risulterebbe oggi collocato, si percepisce immediatamente l'estrema vicinanza con le preesistenze edilizie collocate sul territorio. In aggiunta, i volumi di traffico attesi indicati nel progetto di variante (TGM=20600 al 2030), sono del tutto compatibili con un tracciato ridotto, che consentirebbe una riduzione del consumo di suolo di circa il 6%. Inoltre, l'attuale terminale della Tratta C - tratta per la quale sono state affidate l'elaborazione del progetto esecutivo e la realizzazione - è progettato per immettersi nella tratta D a 2 corsie per senso di marcia. Questa incoerenza progettuale è richiamata anche nella Determinazione n. XII/1057 del 02.10.2023, dove Regione Lombardia raccomanda - al punto 3 - di *“valutare la possibilità di mantenere la sezione stradale a tre corsie per senso di marcia anche in corrispondenza del tratto di raccordo tra le Tratte C e D.”* Tuttavia, le analisi trasportistiche a corredo degli elaborati progettuali e dell'Analisi costi benefici - peraltro viziati da una sovrastima nelle previsioni di traffico come già richiamato in precedenza - promuovono e risultano compatibili con una soluzione in riduzione. La riduzione a due corsie del tracciato consentirebbe poi una rimodulazione e una riduzione dello svincolo nei pressi di Agrate, ad oggi gravemente impattante e immediatamente a ridosso di un quartiere residenziale significativo. A fronte di queste considerazioni si propone la seguente osservazione.

Osservazione 2.1. Si chiede di ridimensionare l'intera tratta a una piattaforma stradale a due corsie per senso di marcia, ridimensionando conseguentemente in riduzione l'innesto previsto con TEEM, la barriera di esazione prevista e ogni altra opera di connessione e attraversamento.

Eliminazione dello svincolo di Vimercate/Bellusco

Lo svincolo Vimercate/Bellusco impatta gravemente sulla piana agricola tra Vimercate e Bellusco/Ornago, interessando tra l'altro edifici rurali e fabbricati agricoli, e costituendo ulteriore frammentazione dei fondi, già pesantemente compromessi dall'asse autostradale. Gli scenari elaborati dalla Provincia di Monza e della Brianza con il supporto del Centro PIM - nell'ambito dello studio sull'impatto della variante sulla viabilità locale e sovralocale del quadrante - indicano che: la SP2 ha

attualmente un livello di congestionamento tale da non essere in grado di sostenere ulteriore traffico; la realizzazione dello svincolo non genera alcun beneficio generalizzato; la sua mancata realizzazione, in luogo di un'adeguata riqualificazione della A51 tangenziale est a partire dal completamento di tutte le manovre dell'interconnessione A51/A4, non causerebbe aggravamenti di traffico sulla rete stradale locale e sovralocale. L'eliminazione dello svincolo comporterebbe anche la cancellazione delle strade di collegamento previste dal progetto, che misurano circa 2,5 km e che comportano un impatto significativo. Incidentalmente, si rileva come nella Deliberazione n. XII/1057 del 02.10.2023 Regione Lombardia - al punto 2 - richieda che lo svincolo venga ottimizzato in termini di funzionalità trasportistica, localizzazione e inserimento territoriale, implicitamente sottolineando l'inadeguatezza e l'approssimazione progettuale con cui lo svincolo è stato concepito. A fronte di queste considerazioni si propone la seguente osservazione.

Osservazione 2.2. Si chiede di eliminare totalmente la previsione dello svincolo e della viabilità di connessione. In subordine si chiede la revisione progettuale dello svincolo, attestandolo direttamente sulla SP2 e valutando anche lo spostamento dell'asse autostradale al fine di limitare il consumo di suolo.

Modifiche plano-altimetriche del tracciato

La localizzazione e il profilo altimetrico dell'opera progettata è frutto di un insufficiente lavoro di approfondimento delle criticità territoriali, paesaggistiche e ambientali. Ambiti di alto pregio naturalistico, corridoi paesistici storici, prossimità dei nuclei abitati, non sono considerati. Il progetto si inserisce nel pieno centro del corridoio ecologico nord-sud del parco PANE, con la realizzazione in trincea e galleria per il minimo indispensabile a garantire la connessione con la TEEM e l'attraversamento della SP2. In altri termini, nessuna soluzione altimetrica è stata pensata per preservare maggiormente il paesaggio e mitigare gli effetti della nuova opera. Del tutto trascurata anche la necessità di individuare opportune connessioni tra le aree agricole disconnesse dal tracciato, oltre che l'opportunità di realizzare adeguate infrastrutture verdi che consentano di mantenere i varchi ecologici. Stupisce che questi elementi siano richiamati tra le raccomandazioni e le prescrizioni presentate da Regione Lombardia con il già citato parere di competenza, laddove interventi atti a preservare le componenti paesaggistiche, naturalistiche e ambientali dovrebbero essere inquadrati a premessa di una qualsivoglia progettazione infrastrutturale. Rimarcando quindi il basso livello qualitativo del progetto come oggi presentato si propongono le seguenti osservazioni, tenuto conto del fatto che la documentazione inviata alle Amministrazioni direttamente interessate non è al momento equipaggiata del quadro economico.

Osservazione 2.3. Si richiede di formulare un'ipotesi progettuale prevalentemente in galleria, con il preciso obiettivo di preservare la continuità agricola, paesaggistica e naturalistica del parco PANE, da considerarsi come ambito da tutelare e preservare, tenuto conto del contesto territoriale complessivo e degli indicatori di performance ambientale caratteristici della Provincia di Monza e della Brianza.

Osservazione 2.4. Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che il tratto di autostrada compreso tra il viadotto previsto tra Ruginello e Bernareggio fino alla galleria artificiale che passa sotto la SP2, non sia realizzato in rilevato.

Osservazione 2.5. Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che la galleria artificiale attualmente prevista per il passaggio sotto la SP2 sia il più possibile allungata sia verso nord che verso sud.

Osservazione 2.6. Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che il tratto compreso tra lo svincolo di Vimercate/Bellusco e la nuova barriera di esazione sia realizzato interamente in galleria artificiale, peraltro a tutela degli insediamenti residenziali di Cascina Baraggiola, sempre da inserirsi nell'ambito della tutela e della preservazione dell'integrità di un tratto rilevante di Parco P.A.N.E. ai fini ambientali, paesaggistici, di corridoio ecologico e di continuità e di accesso alle aree agricole;

Osservazione 2.7. Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che il tratto compreso fra la barriera di esazione e il nuovo svincolo tra Pedemontana, A4 e TEEM sia realizzato in galleria artificiale.

Osservazione 2.8. Si richiede inoltre, questa volta sotto l'aspetto localizzativo del tracciato e comunque nell'ambito di una progettazione da svilupparsi il più possibile in galleria, di riposizionare l'intera tratta per limitare al minimo l'occupazione delle aree del Parco Agricolo Nord Est e nel contempo per collocare la nuova opera il più distante possibile da nuclei abitati, aree di interesse paesaggistico, aree di elevato valore ambientale e naturalistico.

Impatto ambientale

Sul piano dell'impatto ambientale, la gravosità della variante sulle aree del Parco Agricolo Nord Est è più volte richiamata nei pareri e nelle note di tutti gli enti coinvolti, a dimostrazione del fatto che le precedenti fasi progettuali non abbiano debitamente tenuto conto della rilevanza dei fattori ambientali, oltre che della posizione degli enti direttamente interessati. Risulta del tutto evidente che collocare la nuova infrastruttura autostradale in aree che sono quelle di più recente tutela - e per

questo aree sulle quali le amministrazioni locali hanno investito risorse ed energie - evidenzia la netta contrapposizione tra la politica ambientale delle amministrazioni comunali e quella di Regione Lombardia. Le prime si sono impegnate nel tutelare gli spazi aperti e gli ambiti agricoli e non urbanizzati nella Provincia col più alto tasso di consumo di suolo a livello nazionale.

L'assemblea del parco PANE, che consorzia 24 comuni delle province di Monza e della Brianza, Lecco e della Città Metropolitana di Milano, ha approvato all'unanimità un contributo progettuale da considerarsi parte integrante del presente documento. Le documentate e approfondite analisi naturalistiche e territoriali, descrivono ambiti di alto pregio, habitat e ecosistemi fragili da preservare, un inquadramento territoriale strategico del Parco, oltre che interventi e investimenti attuati o in via di attuazione, proprio nelle aree che verrebbero compromesse dalla nuova infrastruttura. Emerge l'urgenza di tutelare obiettivi e attività del Parco, a fronte di un'ipotesi progettuale che, se confermata, ne comprometterebbe l'esistenza.

A fronte delle considerazioni sopra richiamate e del documento presentato dal parco PANE, come unanimemente approvato dai 24 comuni consorziati, si richiamano le conclusioni e le richieste di modifica progettuale avanzate dal parco, riproponendole qui nei termini delle seguenti osservazioni.

Osservazione 2.9. A supporto di quanto osservato dal Parco PANE, si esprime parere contrario alla realizzazione della variante proposta e si chiede di desistere nella realizzazione dell'opera.

Osservazione 2.10. A supporto di quanto osservato dal parco PANE e in subordine all'osservazione precedente, si chiede lo spostamento delle infrastrutture di progetto al di fuori dei confini del Parco;

Osservazione 2.11. A supporto di quanto osservato dal parco PANE e in subordine alle due osservazioni precedenti, si richiede la realizzazione in galleria coperta naturale o artificiale - senza trasformazione d'uso del suolo sovrastante - per almeno il 70% della lunghezza dei tratti che attraversano il territorio del Parco e soprattutto per il tratto che attraversa il Bosco della Bruciata, dove l'obiettivo progettuale deve essere volto a escludere totalmente gli impatti, anche nella fase di cantiere (quindi, se il tracciato non fosse spostabile, da realizzare necessariamente in galleria naturale), ovvero venga ridotta l'estensione in larghezza della stessa infrastruttura.

Greenway

Nell'analisi della variante all'infrastruttura autostradale è stata approfondito il progetto della Greenway. Anzitutto va chiarito che l'effetto compensativo di questa opera risulta essere irrisorio rispetto a un'infrastruttura autostradale. Infatti:

- quanto previsto ricalca spesso tratti di rete ciclabile e campestre già oggetto di recenti interventi manutentivi e di funzionalizzazione realizzati dalle amministrazioni locali del territorio;
- l'effetto di "parco diffuso" è quantitativamente irrisorio rispetto alla naturalità e alla qualità ambientale che l'autostrada toglie ai territori interessati dalla variante;
- dal punto di vista della funzionalità viaria quanto progettato non raggiunge obiettivi di mobilità ciclabile sovralocali, costituendo un tracciato forse utile per gli spostamenti per il tempo libero, senza incidere in maniera sostanziale sulle scelte di mobilità dei cittadini.

Con tali premesse si ritiene quindi necessario che oltre alla Greenway venga realizzata anche un'infrastruttura ciclabile urbana e interurbana che si configuri come una sorta di "superstrada ciclabile" che possa collegare in maniera diretta, rapida e sicura i Comuni e i principali poli attrattori del territorio di modo da configurarsi come una vera alternativa all'utilizzo dell'automobile negli spostamenti della vita quotidiana. Nella progettazione di tale opera si dovrà tenere conto naturalmente della rete ciclabile già esistente e potrà quindi essere progettata e realizzata, dove funzionale allo scopo, anche raccordando fra loro percorsi ciclabili in parte già esistenti.

Osservazione 2.12. Si chiede di realizzare, oltre alla Greenway, una infrastruttura ciclabile urbana e interurbana che possa essere una vera alternativa all'utilizzo quotidiano dell'automobile collegando in maniera diretta, rapida e sicura i Comuni. Il tracciato deve essere costituito da un asse principale che colleghi i principali poli attrattori sovralocali, a titolo di esempio: Autostazione Vimercate - Ospedale di Vimercate - Stazione FS Carnate - Centro Scolastico Omnicomprensivo di Vimercate - polo industriale di Agrate Brianza. Al tracciato principale devono essere collegati i percorsi ciclopedonali e campestri esistenti, specialmente sulla direttrice est-ovest che in diversi punti devono intersecare e attraversare l'infrastruttura autostradale;

Osservazione 2.13. La nuova infrastruttura ciclabile dovrà essere progettata con caratteristiche e servizi adeguati allo scopo che si prefigge in termini di sicurezza, pavimentazione, illuminazione, segnaletica, sosta e interscambio con TPL, stazioni di ricarica e manutenzione, etc.

3. Segnalazioni di criticità puntuali al tracciato – Comune di Ornago

Facendo seguito all'inquadramento generale, orientato a evidenziare e a far emergere le criticità generali dell'intero progetto infrastrutturale, espresse con le alternative progettuali da esaminare e sviluppare e la richiesta di importanti modifiche strutturali del tracciato, volendo entrare nel merito del progetto presentato, il Comune di Ornago intende segnalare diffuse carenze e criticità progettuali che interessano nello specifico il proprio territorio comunale.

Si premette che il Comune di Ornago ha aderito al coordinamento di Comuni che ha conferito mandato al Comune di Vimercate, con atto di Deliberazione della Giunta Comunale n. 80 del 4/08/2023, di formalizzare l'incarico di assistenza e rappresentanza nel procedimento amministrativo di tutti gli Enti partecipanti, compreso quello di Ornago, all'Avvocato Claudia Parise con studio in Milano e pertanto tale parere comprende le osservazioni di carattere generale che il comune di Ornago condivide in toto e che ometterà di riportare nel presente documento, che rappresenta un focus sulla specificità del territorio di competenza.

Si premette, inoltre, che lo strumento urbanistico del Comune di Ornago, il cui Documento di Piano è stato oggetto di proroga, ai sensi della dell'articolo 5 della L.R. n. 31/2014, è oggetto di revisione generale con procedimento che ha preso avvio nelle scorse settimane, pertanto saranno strumenti di riferimento di maggiore pregnanza e aderenza all'attuale quadro previsionale e normativo gli elaborati del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, che ha visto recentemente l'approvazione di una Variante in materia di infrastrutture per la Mobilità, con espressione della decisione finale di approvazione da parte del Consiglio Provinciale nella seduta del 25/05/2023, Deliberazione n. 16.

Osservazione 3.1 - Effetti della realizzazione dell'Autostrada Pedemontana sulla rete viaria secondaria

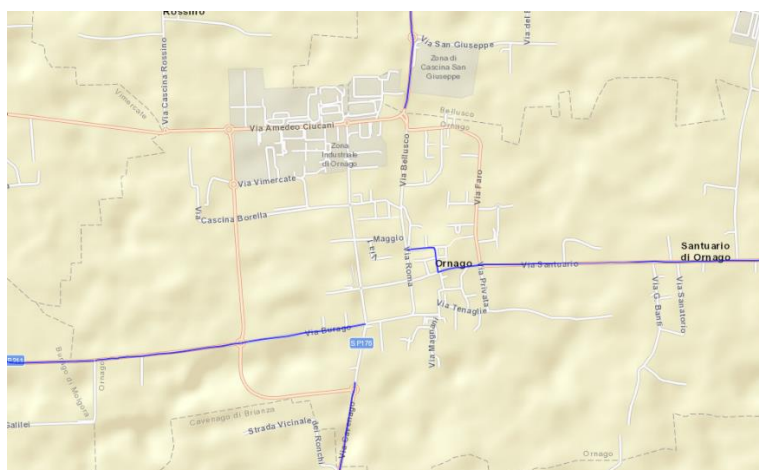
In merito al documento tecnico di recepimento del parere regionale relativo al procedimento di approvazione della citata variante al PTCP Monza e Brianza, specificatamente in relazione alla previsione del tracciato della tratta D breve dell'Autostrada Pedemontana, l'Ente provinciale esprimeva considerazioni che il Comune di Ornago condivide appieno, poiché *“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;”*, anche laddove evidenzia la necessità di un approfondimento della valutazione del traffico indotto sulla rete viabilistica di competenza provinciale, che attraversa i territori spesso all'interno dei centri abitati, dichiarando che *“al fine di valutare gli effetti sulla rete viaria e secondaria dell'ipotesi di variante cosiddetta “Tratta D breve” la Provincia ha commissionato uno studio specifico da cui emergono scenari e valutazioni che potranno originare proposte alternative.”*. (cit. Pag. 19 del DOCUMENTO TECNICO di recepimento della verifica regionale).

Delle analisi condotte dal Centro Studi PIM con documento del maggio 2023 - A36 AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA TRATTA D. EFFETTI INDOTTI SULLA RETE ESISTENTE (PROVINCIALE E COMUNALE) ANALISI DI TRAFFICO, al quale si rimanda, nei diversi scenari configurati emergono i dati fondamentali che ci importa sottolineare, poiché rispecchiano gli elementi di criticità che l'Ente comunale rileva applicando gli strumenti di semplice logica dell'osservazione del caso concreto, ma che nello studio trovano una puntuale descrizione scientificamente fondata sui dati rilevati e la loro elaborazione, del fenomeno che si andrà a provocare con la realizzazione di una infrastruttura che non risponde appieno alla domanda di spostamento in direzione est-ovest, ovvero con la cosiddetta variante D breve:

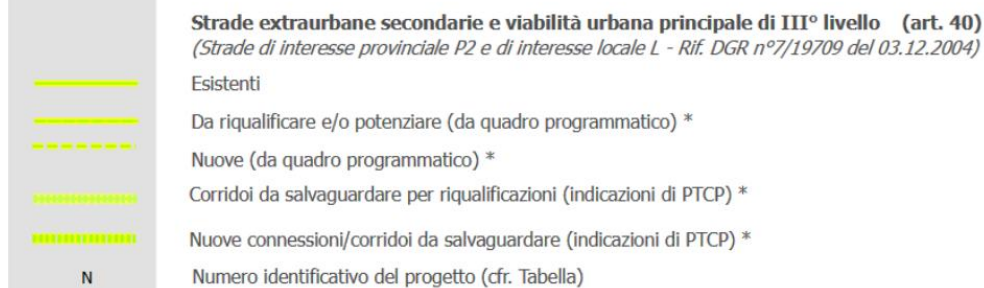
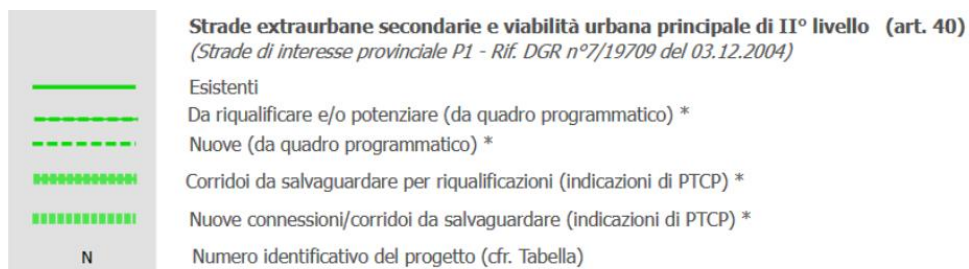
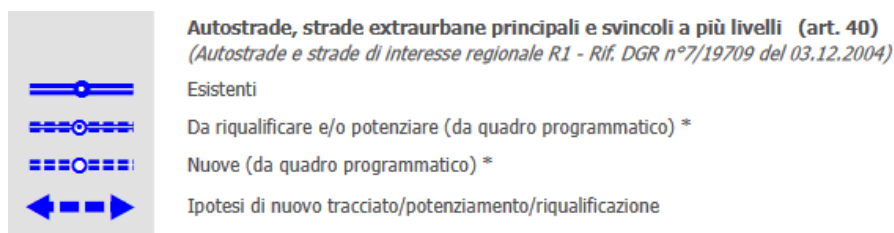
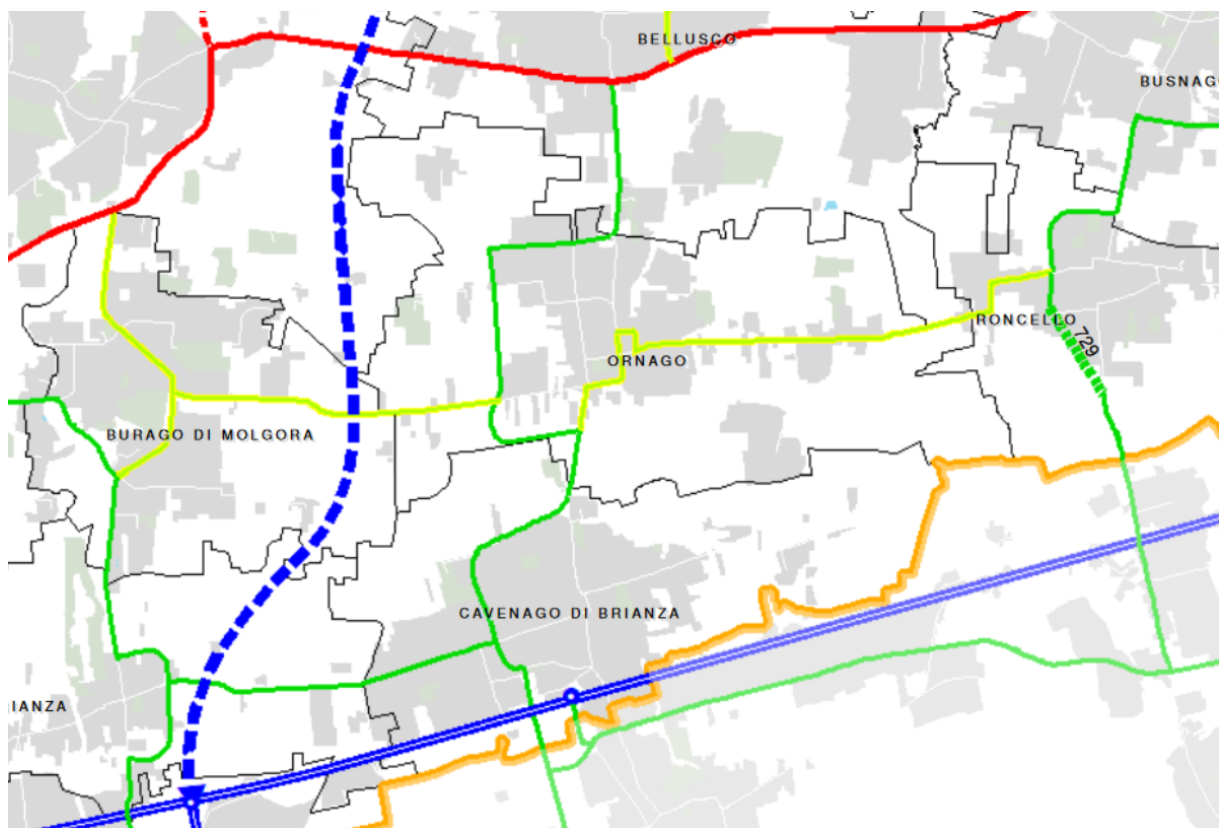
(Pag. 127-128 del Documento del PIM – maggio 2023)

• *i maggiori benefici attesi per la rete secondaria di questo quadrante si registrano con l'attuazione dello Scenario Programmatico (Scenario B), caratterizzato dalla realizzazione della A36 Autostrada Pedemontana Lombarda nella sua interezza, con la tratta D nella configurazione "lunga" e relative opere connesse; in quanto la configurazione della A36 Pedemontana Lombarda con la tratta D nella configurazione "breve" (Scenario C1) non genera benefici attesi equivalenti sulla rete secondaria, con riferimento in particolare alla SP2 e ai ponti di superamento dell'Adda.* •

Il territorio del Comune di Ornago posto a sud della SP 2 è caratterizzato dall'attraversamento in direzione est-ovest di due strade appartenenti alla rete secondaria di competenza provinciale, all'interno del centro abitato: la SP 211 Burago-Ornago e la Sp 57 Roncello-Ornago offrono una alternativa per la medesima domanda di spostamento in direzione est ovest, che avviene lungo assi stradali che corrispondono ai tracciati storici delle Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di III° livello (Strade di interesse provinciale P2 e di interesse locale L - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004), attualmente prive di continuità, con caratteristiche inadeguate in termini larghezza della carreggiata, contesti abitativi e fronti urbani, pluralità di intersezioni con viabilità locale e passi carrai, carenza di sistemi di protezione della circolazione da parte degli utenti deboli della strada.



*Estratto
PROVINCIA MONZA BRIANZA Strade
Provinciali
Il dataset (lineare) individua la rete
stradale di proprietà della Provincia
di Monza e della Brianza (proiezione
planimetrica, rappresentazione
semplificata di svincoli e rotonde -
2° Livello) nel territorio della
Provincia MB.*



PTCP MB - Stralcio della Tavola 12 - Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano

Le medesime criticità attese secondo lo Scenario B con riferimento alle ricadute sulla rete secondaria (SP2) creerebbero ripercussioni sulla viabilità secondaria di primo e secondo livello in territorio di Ornago (SP 176, 211 e SP 57) su infrastrutture che presentano ancora maggiori fragilità per vetustà e

calibro inadeguato, aggravando ulteriormente il traffico di attraversamento del centro storico del Comune di Ornago.

Parere: Si ritiene che la previsione del tratto autostradale denominato variante D breve della Pedemontana non risponda alla domanda di collegamento viabilistico con direzione est ovest, comportando pesanti ricadute sulla viabilità secondaria di attraversamento del territorio comunale di Ornago, interna al centro abitato (SP 176 - 211 - SP 57) – Parere contrario.

Osservazione n. 3.2 - Viabilità connessa – Svincolo di Vimercate

Il progetto prevede la formazione di uno svincolo autostradale tra i comuni di Vimercate e Ornago, mediante due bretelle di cui il ramo orientale forma un collegamento alla SP2 in territorio di Bellusco, con un andamento in rilevato che si svolge all'interno dell'area agricola strategica di interesse provinciale nella porzione estrema del territorio di nord ovest del Comune di Ornago, insinuandosi nel corridoio di suolo "libero" compromettendo in modo irreversibile la continuità del paesaggio agricolo. Gli elaborati del progetto definitivo (ANALISI TERRITORIALI PAESISTICHE ED AMBIENTALI - SEZIONE 3 - ANALISI PAESAGGISTICA – Relazione) prendono in esame i vincoli di carattere ambientale e paesaggistico previsti dallo strumento urbanistico comunale, in recepimento delle previsioni del PTCP, rilevando la presenza di norme di tutela e salvaguardia della continuità del paesaggio, di una classe di sensibilità paesaggistica elevata, di corridoi ecologici primari e secondari nell'ambito dei quali eventuali interventi trasformativi devono *"essere volti a favorire la realizzazione di fasce di naturalità con funzione connettiva, finalizzate a prevenire la realizzazione di nuovi insediamenti ed opere che possano interferire con la continuità dei corridoi e delle direttrici di permeabilità"*¹: il progetto autostradale si inserisce in questo contesto costituendo una cesura insanabile e irreversibile, malgrado gli elaborati progettuali si sforzino di dimostrare la compatibilizzazione dell'opera nel contesto mediante il ripristino di alcuni percorsi stradali secondari utilizzati a scopi fruitivi e prevedendo la realizzazione di aree di mitigazione ambientale: in realtà l'opera produrrebbe l'erosione di consistenti aree agricole a ridosso dell'abitato di Cascina Rossino, compromettendo la continuità di questa porzione posta certamente al limite del territorio comunale, ma che rappresenta, unitamente al territorio conterminante

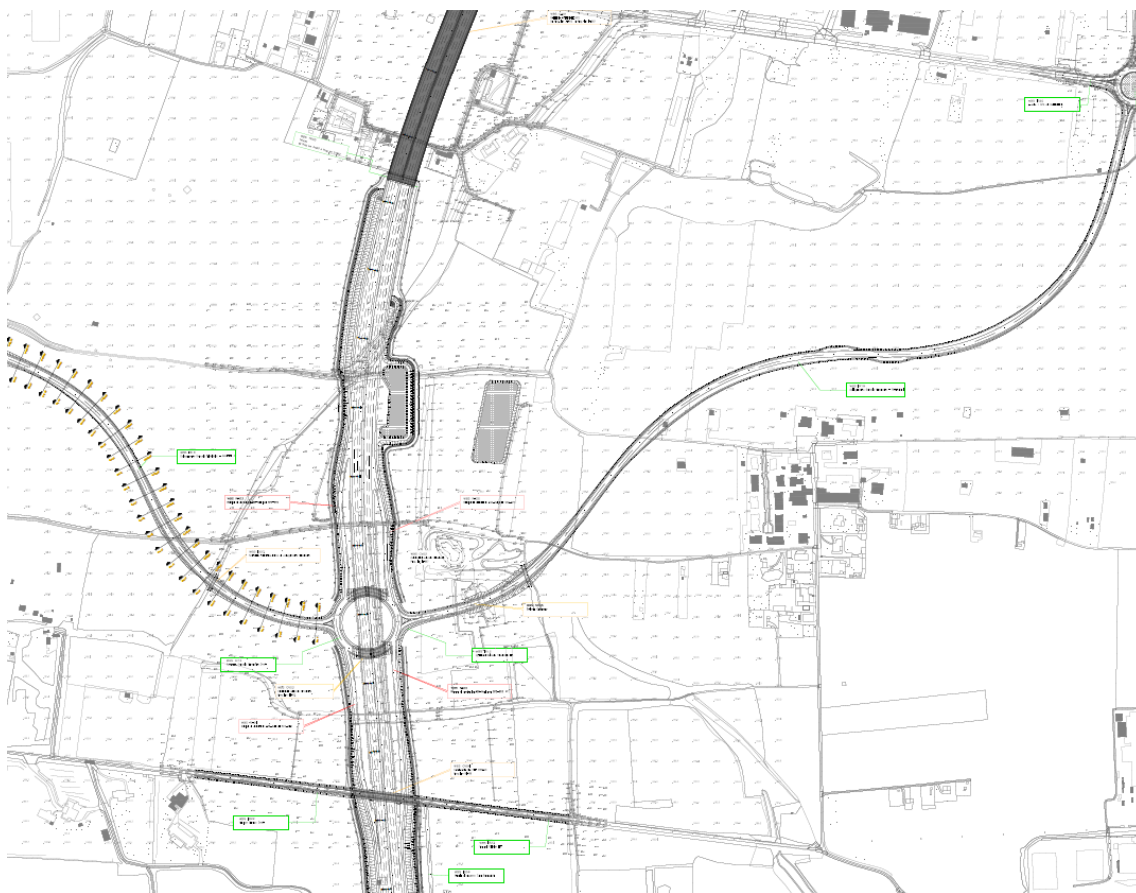
¹ (Ad integrazione di ogni altra disposizione del PdR 2008-variante 2015, nei corridoi ecologici primari si applicano i seguenti disposti:

a. gli interventi dovranno essere volti a favorire l'equipaggiamento vegetazionale del territorio per permettere gli spostamenti della fauna naturale, rendendo accessibili zone altrimenti precluse, così da aumentare la capacità portante delle aree;

b. gli interventi dovranno essere volti a favorire la realizzazione di fasce di naturalità con funzione connettiva, finalizzate a prevenire la realizzazione di nuovi insediamenti ed opere che possano interferire con la continuità dei corridoi e delle direttrici di permeabilità;

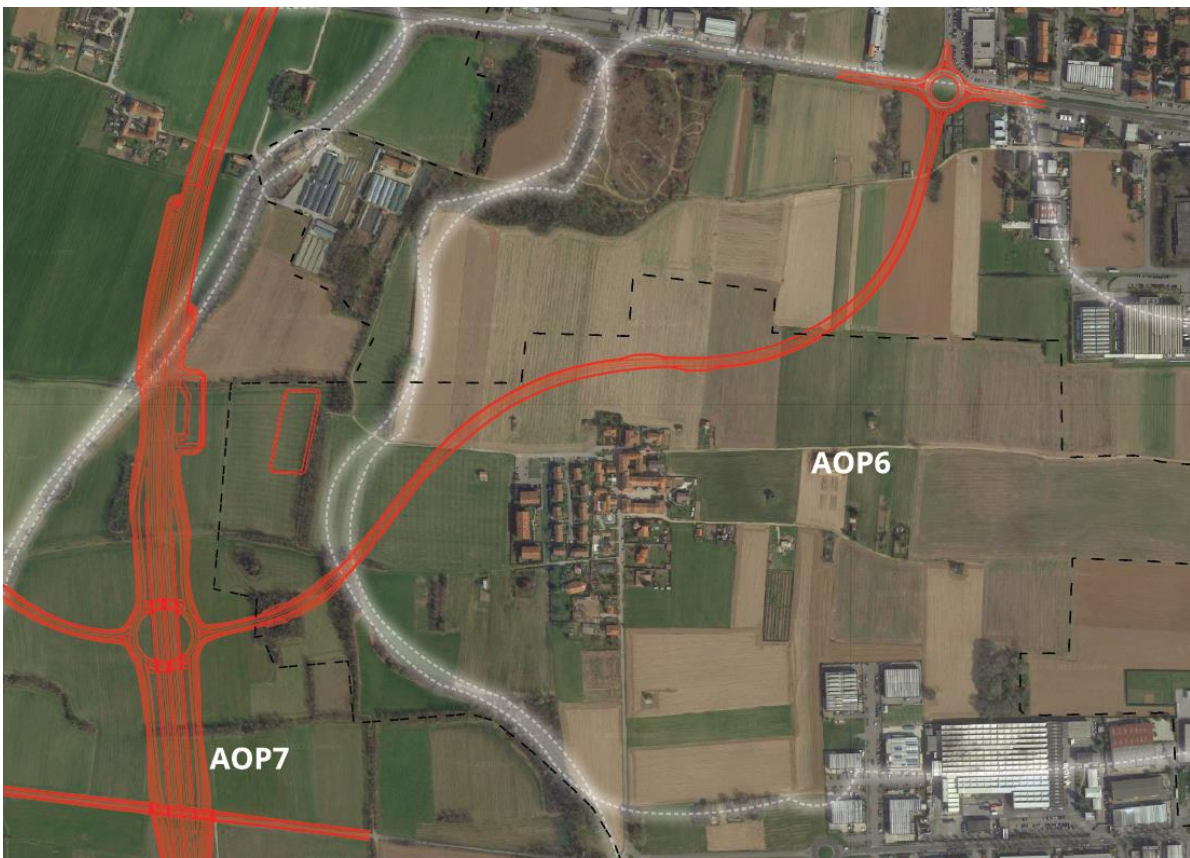
c. gli interventi dovranno prevedere progetti di rinaturalizzazione per il rafforzamento del corridoio ecologico.)

di Vimercate, una risorsa paesaggistica e ambientale di rilevante valore, con caratteristiche geomorfologiche riconosciute e descritte nell'Ambito Omogeneo Paesaggistico AOP7.




Stralcio progetto Pedemontana - SVINCOLO VIMERCATE VIABILITÀ CONNESSA - COLLEGAMENTO VIMERCATE -

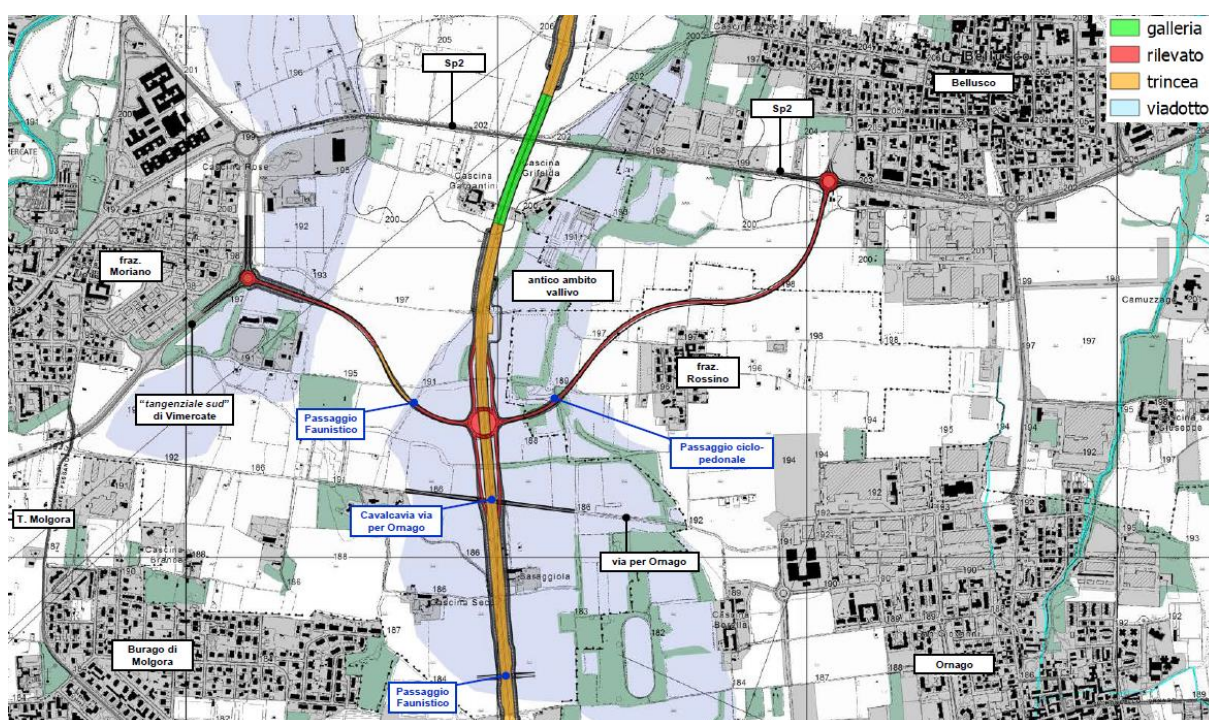
Si riporta di seguito uno stralcio del parere deliberato dall'Assemblea Consortile del Consorzio P.A.N.E. nella seduta del 3/10/2023, che il Comune di Ornago condivide in toto e fa propria per sottolineare le specificità di questo ambito: *“A sud ovest di Cascina Rossino, nella paleovalle di origine fluvioglaciale attraversata dalla variante autostradale in oggetto, sono presenti un paio di depressioni boscate con terreno estremamente ricco in scheletro. È possibile che si tratti di evidenze geomorfologiche residuali dell'originario alveo dello scaricatore glaciale posteriore all'ultimo episodio glaciale (Diluviale recente). La presenza di terreni particolarmente ricchi in scheletro legato a scaricatori glaciali, storicamente ostili alle coltivazioni, è la più probabile causa della presenza in loco del toponimo “Baragge”, da cui anche i nomi della strada di origine romana sopra citata e di alcune cascate presenti nella zona (C.na Baraggiola e C.na Baraggia). Le due aree depresse risultano un unicum nel circondario. Una delle due depressioni boscate è direttamente impattata dal passaggio della strada di raccordo tra la variante in oggetto e la SP2. In tali boschi sono presenti elementi tendenzialmente termofili come il Caprifoglio (*Lonicera caprifolium*) e il Vincetossico (*Vincetoxicum hirudinaria*), rari o assenti nei boschi del P.A.N.E. e non evidenziati nello Studio di Impatto Ambientale (UV 118 e 119 Sezione 4.7 Biodiversità – Relazione).”*.



Stralci della tavola "Analisi territoriali paesistiche ed ambientali – Sezione 3 – Analisi paesaggistica – Allegato 5 – Carta degli ambiti omogenei del paesaggio

Tabella 3.20. Contestualizzazione degli elementi strutturanti rilevati nell'AOP in analisi.

Elementi paesaggistici	Contestualizzazione
 elementi del paesaggio geomorfologico	Ambito di particolare rilevanza geomorfologica, in relazione alla formazione valliva presente, e che si estende allargandosi verso sud. La morfologia deriva presumibilmente da antiche erosioni di corsi d'acqua non più esistenti. Sono visibili scarpate ripide nella porzione occidentale, mentre a oriente la morfologia è più dolce e costituita da più orli di terrazzo di erosione.
elementi del paesaggio eco-strutturale	Sono presenti dense unità vegetazionali pluristratificate lungo le scarpate vallive, lungo antichi sentieri estesi in modo trasversale e isolate nella porzione centrale. Il quadro vegetazionale, benché povero in diversità floristica, risulta particolarmente articolato da un punto di vista strutturale e distributivo.
elementi del paesaggio agrario	All'interno delle valli si estendono particelle agricole coltivate per lo più a frumento, mais e foraggiere.
elementi del paesaggio insediativo	Nella porzione meridionale dell'ambito, sono localizzati due complessi rurali di interesse storico: C.na Baraggiola e C.na Secca. C.na Baraggiola, di età incerta, risulta in un cattivo stato di conservazione, con evidenti cedimenti. E' presente un ampio portale di ingresso ed è segnalata la presenza di loggiati su più piani. In aderenza a est è stata recuperata una porzione del fabbricato. Il complesso di C.na Secca evidenzia la commistione di corpi di fabbrica storici e elementi più recenti privi di alcuna valenza estetica e strutturale. Si rileva nella stessa porzione dell'ambito la presenza diffusa di più "cascinott" distribuiti al contorno dei due complessi rurali.



Stralcio - ANALISI TERRITORIALI PAESISTICHE ED AMBIENTALI - SEZIONE 3 - ANALISI PAESAGGISTICA - Relazione - Figura 2.4. Sotto-tratti tipologici di tracciato di progetto tra la Sp2 la Sp211 e svincolo di progetto tra Vimercate e Bellusco (con etichette blu sono indicate le principali opere d'arte minori di interesse).

Il sacrificio di questa area di rilevante sensibilità paesaggistica ciclo non porta alcun vantaggio dal punto di vista della connessione viabilistica per l'accesso all'Autostrada Pedemontana per il Comune di Ornago, poiché l'accesso alla bretella avverrà in territorio di Bellusco, con attestazione sulla SP2, oppure in territorio di Vimercate, lungo gli assi viabilistici locali extraurbani: paradossalmente, le infrastrutture viabilistiche locali e provinciali all'interno del centro abitato di Ornago saranno gravate da traffico di attraversamento per il raggiungimento di tali punti di accesso all'infrastruttura primaria, senza alcuna opera di adeguamento e messa in sicurezza.

Parere: Parere contrario - Si chiede di valutare la non realizzazione dello svincolo tra Vimercate e Bellusco; in subordine, si chiede che il tracciato della strada costituente i bracci dello svincolo minimizzi il consumo di suolo all'interno delle aree agricole strategiche parte del PLIS Parco Agricolo di Nord Est (P.A.N.E.), individuate quali corridoi primari per continuità paesaggistica ed ecologica, sviluppando un percorso alternativo, localizzando il sedime su suolo già in parte urbanizzato e compromesso, con diretta attestazione sul tracciato della SP2.

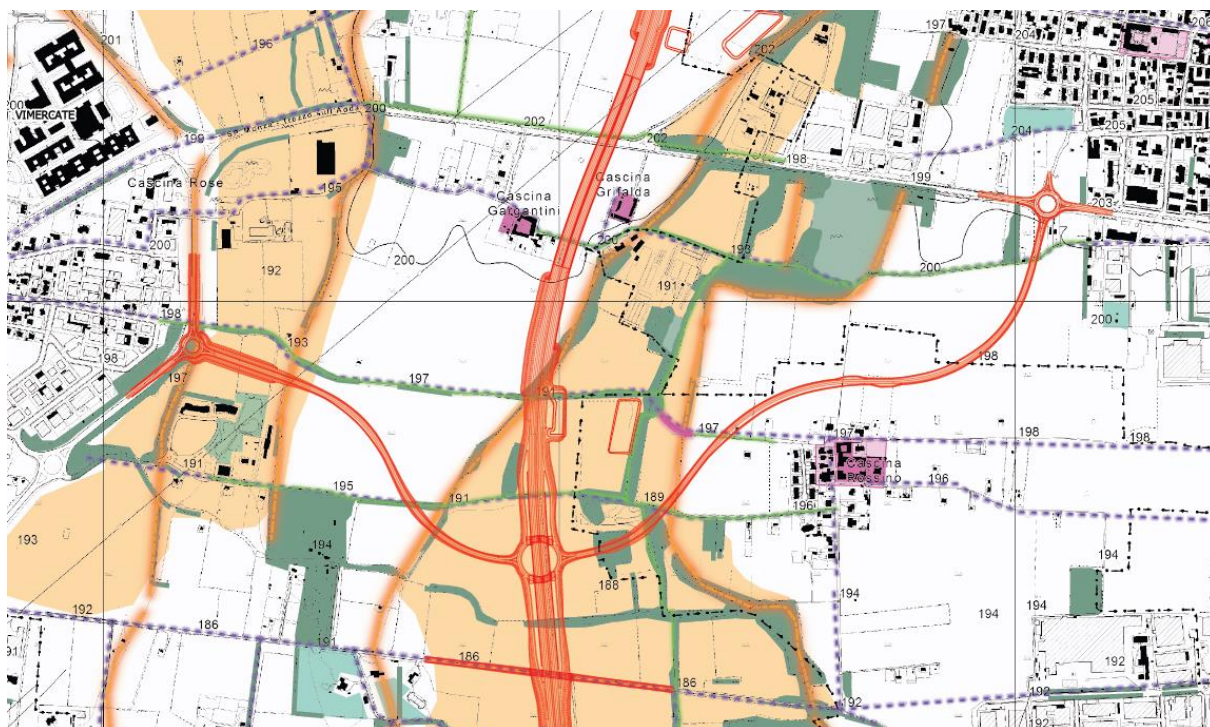
Osservazione 3.3 - PLIS P.A.N.E. Parco agricolo di Nord Est – opera di recupero dell'antico sentiero tra Ornago e Vimercate

Il Consorzio del Parco Agricolo di Nord Est (P.A.N.E.), grazie ad un finanziamento regionale, con interessamento dei Comuni di Vimercate e Ornago sta redigendo il progetto definitivo esecutivo per la riqualificazione della vecchia strada comunale di collegamento tra il quartiere di Moriano nel comune di Vimercate (via Mameli) e la Cascina Rossino ad Ornago (indicato nell'elaborato grafico riportato in stralcio al n. 197 della Tavola ANALISI TERRITORIALI PAESISTICHE ED AMBIENTALI – SEZIONE 3 – ANALISI PAESAGGISTICA – Allegato 2 – Carta degli elementi paesaggistici strutturanti), che prevede l'inizio dei lavori entro il mese di Dicembre 2023.

Si riporta di seguito un ulteriore stralcio del parere deliberato dall'Assemblea Consortile del Consorzio P.A.N.E. nella seduta del 3/10/2023, che il Comune di Ornago condivide in toto e che evidenzia il valore storico e la sensibilità culturale del sito meritevole di tutela: *“La strada comunale alla Cascina Rossino, che collega Vimercate con la frazione Cascina Rossino di Ornago, risulta essere viabilità antica di epoca romana (VPIA Scheda n. 48), altrove identificata come parte della “Via Veteri de Tritio”, la strada romana che dal Ponte di San Rocco portava a Trezzo sull’Adda, passando per Cascina Rossino e Camuzzago di Bellusco. Grazie ad un consistente finanziamento concesso da Regione Lombardia, è in atto da parte del P.A.N.E. il recupero del suo sedime originario. Il tracciato proposto dalla variante in oggetto interseca, interrompendola, la Strada Comunale alla Cascina Rossino in un tratto in trincea con adiacente bacino di infiltrazione; ad est di tale tratto, in sovrapposizione alla Strada Comunale predetta sono previsti opere a verde e ulteriormente il suo percorso è interrotto dalla strada di raccordo alla variante autostradale dalla SP 2. Tutta la fascia che collega Vimercate a Cascina Rossino tramite questa strada è classificata, nella Cartografia del Rischio Archeologico della VPIA, a Rischio Archeologico Alto.”.*

Si evidenzia come questo ambito di rilevanza paesaggistica per la presenza di elementi che anche lo studio ambientale e paesistico del progetto dell'infrastruttura autostradale individua e riconosce quali caratterizzanti e meritevoli di tutela, sia dal punto di vista geomorfologico (per la formazione del cosiddetto “paleo-alveo”), sia dal punto di vista del patrimonio boschivo e vegetazionale, sia per la presenza di un sedime di strada storica con tratti di pavimentazione in acciottolato (nota come “risciada” nel dialetto locale), al contempo sia stato già oggetto di politiche di valorizzazione e tutela

mediante assegnazione di fondi regionali da parte dello stesso Ente che, dall'altra parte, promuove la progettazione di infrastrutture viabilistiche che produrranno un impatto di una portata irreversibile per la profonda attività di trasformazione e alterazione del territorio, che risulterà diviso laddove le previsioni normative urbanistiche, paesaggistiche e di tutela ambientale ed ecologica prescrivono il mantenimento dell'unitarietà, della salvaguardia della saldatura degli spazi verdi agricoli, della continuità dei percorsi ecologici e faunistici, della preservazione di contesti ambientali che non potranno essere riprodotti nemmeno dalle opere di compensazione e mitigazione previste, poiché irrimediabilmente compromessi.



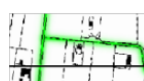
ambiti di particolare rilevanza geomorfologica



residui di "risciada"



unità vegetazionali pluristratificate



percorsi di fruizione

Stralcio della Tavola ANALISI TERRITORIALI PAESISTICHE ED AMBIENTALI – SEZIONE 3 – ANALISI PAESAGGISTICA – Allegato 2 – Carta degli elementi paesaggistici strutturanti.

Parere: Si chiede la salvaguardia di questo collegamento di antica origine e del suo contesto, la cui realizzazione è finanziata con risorse provenienti da un finanziamento regionale.

Solo l'opzione della non realizzazione dell'opera viabilistica assicura la preservazione dei caratteri ambientali, paesaggistici, geomorfologici ed ecologici descritti e soggetti a tutela dalle norme vigenti.

Ornago, 6 ottobre 2023

Il Sindaco
Daniel Siccardi

Documento firmato digitalmente ai sensi del Codice dell'Amministrazione digitale e normativa connessa