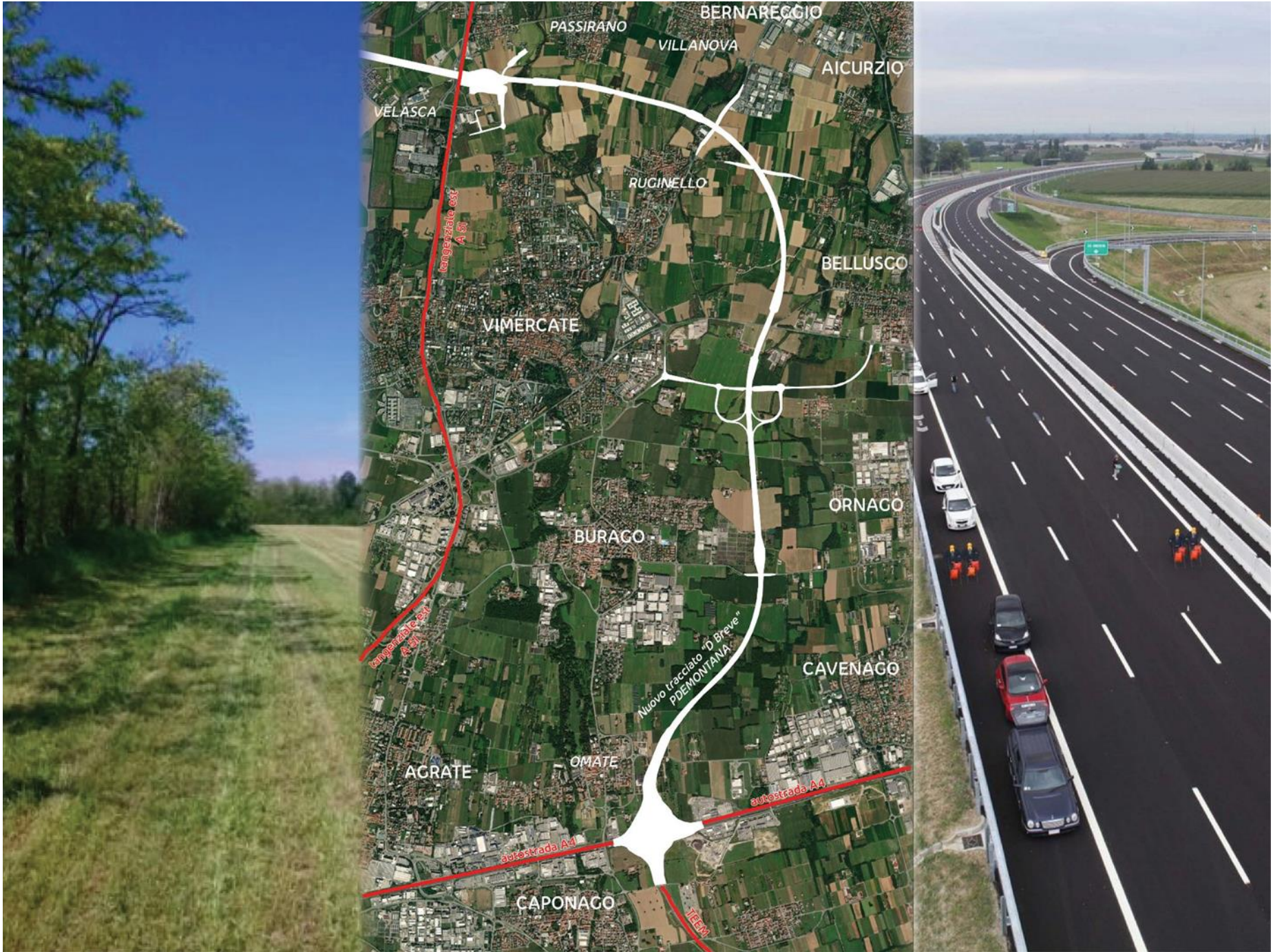




PEDEMONTANA

UN PROGETTO DA CAMBIARE

I nostri territori dell'Est Vimeratese sono interessati da una revisione del tracciato della Pedemontana Lombarda con una previsione di modifica del tracciato rispetto a quanto previsto sino a pochi mesi fa.

Nel mese di agosto 2022, le Amministrazioni Comunali interessate dal nuovo progetto della tratta D, dopo diverse richieste formali trasmesse a Regione Lombardia, hanno ricevuto lo studio di fattibilità commissionato nel 2019 che ha individuato, tra diverse alternative, la tratta "D breve – versione ad Est della A51" quale migliore soluzione per il completamento.

Gli studi preliminari, le valutazioni e le ricadute ambientali sono state fatte senza il coinvolgimento delle amministrazioni locali e dei territori che hanno appreso formalmente solo qualche settimana fa della consistenza del progetto preliminare anche a seguito della progettazione definitiva ora in fase di completamento.

Il tutto per effetto di una norma che non prevede alcun tipo di

interlocuzione o di assenso da parte dei Comuni interessati.

D'altra parte noi riteniamo che sia doverosa e necessaria la condivisione delle informazioni perché scelte così importanti per il futuro del territorio, il ruolo dei singoli Enti coinvolti, le responsabilità di ciascuno meritino la massima condivisione possibile.

Per questo motivo tutte le Amministrazioni Comunali coinvolte nel nuovo previsto tracciato propongono incontri con i cittadini per una illustrazione della documentazione ricevuta. Gli stessi si impegnano, inoltre, a predisporre sul proprio sito web istituzionale una apposita sezione ove verranno resi pubblici tutti i documenti ricevuti in merito alla vicenda.



**Mercoledì 19 Ottobre
ore 21**
Sala consiliare del Municipio
Piazza Matteotti, 12
BURAGO DI MOLGORA

**Lunedì 24 Ottobre
ore 21**
Sala consiliare del Municipio
Via San Paolo, 24
AGRATE BRIANZA

**Martedì 25 Ottobre
ore 21**
Auditorium Biblioteca
Piazza Unità d'Italia, 2
VIMERCATE

**Mercoledì 26 Ottobre
ore 21**
Auditorium
Via Carlo Porta, 2
ORNAGO

**Venerdì 28 Ottobre
ore 21**
Sala Deledda
Via Italia
CARNATE

**Giovedì 3 Novembre
ore 21**
Auditorium Giampiero Cavenago
Via Madre Laura
SULBIATE

**Giovedì 10 Novembre
ore 21**
Auditorium
Corte dei Frati
BELLUSCO



Città di
Vimercate



Comune di
Agrate Brianza



Comune di
Aicurzio



Comune di
Bellusco



Comune di
Bernareggio



Comune di
Burago
di Molgora



Comune di
Caponago



Comune di
Carnate



Comune di
Cavenago
di Brianza



Comune di
Ornago



Comune di
Ronco Briantino



Comune di
Sulbiate



Comune di
Usmate Velate

BREVE STORIA DI UN'OPERA CHE IMPATTA FORTEMENTE SUL NOSTRO TERRITORIO E SUL CONSUMO DI SUOLO

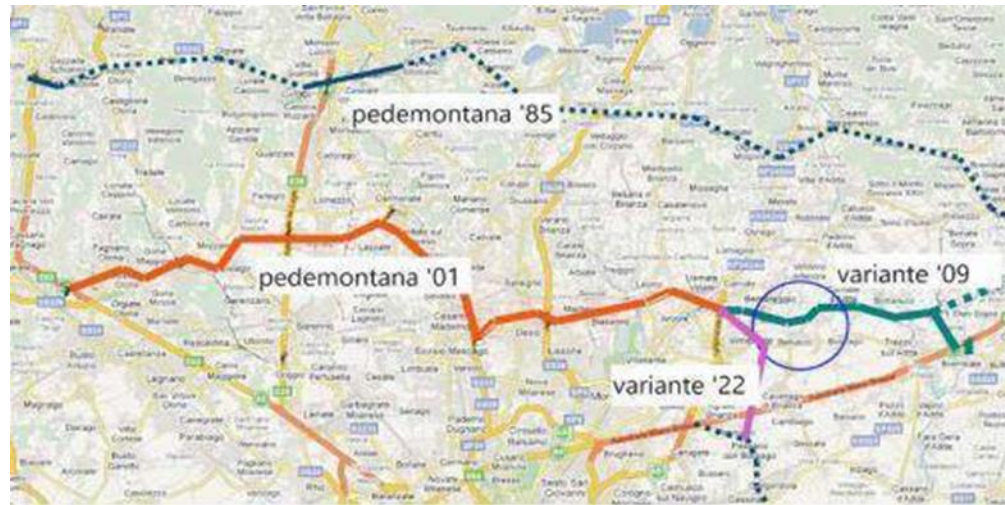
E' da oltre un trentennio che nelle nostre comunità ogni tanto si ritorna a dibattere della proposta di una nuova autostrada chiamata "Pedemontana".

PEDEMONTANA = PEDE MONTANA = AI PIEDI DELLA MONTAGNA

i nomi dovrebbero dare un senso alle cose se vogliamo partire dal nome per capire come mai questo progetto interessa direttamente il nostro territorio è necessario fare un po' di storia.

BREVE STORIA DI UN'OPERA CHE IMPATTA FORTEMENTE SUL NOSTRO TERRITORIO E SUL CONSUMO DI SUOLO

Alla fine degli anni '60 del secolo scorso era stata pensata **un'autostrada che collegasse Varese, Como, Lecco e Bergamo** quindi effettivamente al limite nord della pianura ai piedi delle montagne lombarde, **con l'obiettivo di permettere uno sviluppo urbanistico diverso** da quello che era in corso ormai da secoli, con le infrastrutture tutte centrate su Milano.



La proposta dell'autostrada “Pedemontana” trova una sua prima formalizzazione nel piano viabilistico della Regione Lombardia del 1985. La stessa Regione presenta anche la proposta della “Quadra delle merci” il potenziamento del trasporto ferroviario di merci intorno a Milano per ridurre il trasporto merci su gomma. Il potenziamento ferroviario rimane di competenza delle Ferrovie dello Stato che non investiranno neanche in un progetto preliminare.

BREVE STORIA DI UN'OPERA CHE IMPATTA FORTEMENTE SUL NOSTRO TERRITORIO E SUL CONSUMO DI SUOLO

La **“Pedemontana”** rimane **bloccata per anni** in parte per le opposizioni locali che propongono un progetto meno impattante di riqualificazione della **“Strada Briantea”** già esistente, ma soprattutto per mancanza di finanziamenti.

Nel 2001 però il **governo** inserisce quella **autostrada** nella **“Legge obiettivo”** che, derogando tutte le leggi precedenti, prevede che per le opere inserite nel suo elenco, non fosse necessario ottenere le approvazioni di tutti gli altri organi politici o amministrativi.

BREVE STORIA DI UN'OPERA CHE IMPATTA FORTEMENTE SUL NOSTRO TERRITORIO E SUL CONSUMO DI SUOLO

Viene individuata una concessionaria che dovrà presentare il progetto definitivo e il piano finanziario con il coinvolgimento dei privati, documenti che verranno poi approvati da un organismo interministeriale chiamato CIPE. La società si chiama Pedemontana S.p.A. è una società pubblica controllata da Regione Lombardia.

La proposta che arriva nel 2002 ai comuni per un semplice parere, già approvata dal CIPE, è una cosa completamente diversa della “Pedemontana”.

È l'ennesima tangenziale intorno a Milano che persevera nella crescita a “macchia d'olio”, mangiando territorio a nord di Milano.

Il progetto viene diviso in diverse tratte, quello da Vimercate a Osio Sotto viene chiamato “Tratta D”.



BREVE STORIA DI UN'OPERA CHE IMPATTA FORTEMENTE SUL NOSTRO TERRITORIO E SUL CONSUMO DI SUOLO

Il progetto viene diviso in diverse tratte

Tratta A (ad oggi realizzata)

da Cassano Magnago a Lomazzo (15 km)

Tratta B1 (ad oggi realizzata)

da Lomazzo a Lentate sul Seveso (7 km)

Tratta B2

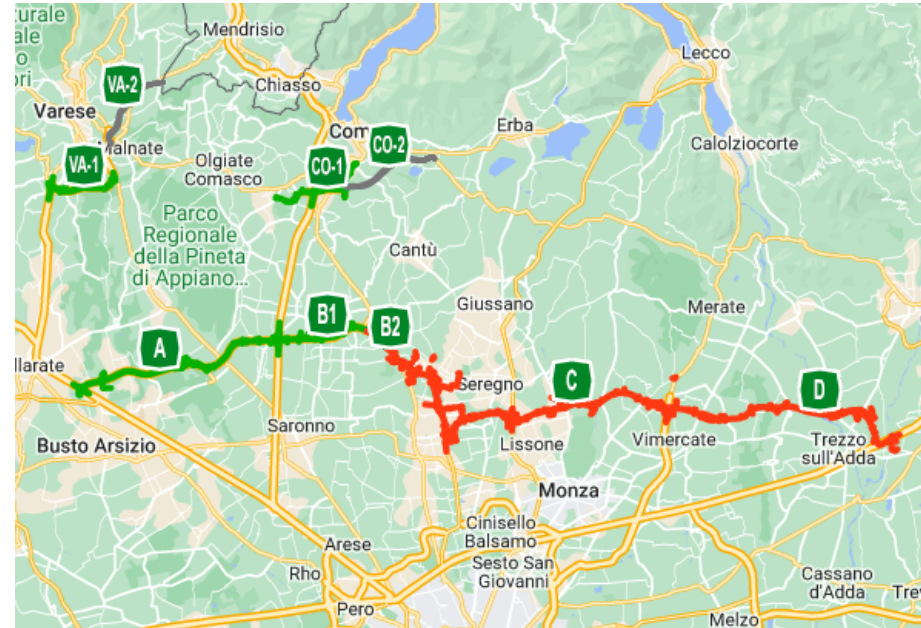
da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno (9 km)

Tratta C

da Cesano Maderno a Vimercate (19 km)

Tratta D

da Vimercate a Osio Sotto (18,5 km)



La Società organizza una serie di “conferenze di servizio” con i comuni interessati con l’obiettivo di ottenere un parere favorevole anche se solo consultivo e non vincolante.

Le opposizioni più forti si trovano sulla Tratta D e in sede di conferenza di servizi i Sindaci del vimercatense esprimono contrarietà all'opera ma, non essendo il loro parere vincolante, l'iter prosegue e il progetto definitivo viene approvato.

I soggetti coinvolti nella progettazione della Pedemontana

CAL - “Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.”

CAL è una azienda creata per operare nel settore della gestione in concessione di tratti autostradali. CAL si occupa, con i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore trasferiti da ANAS S.p.A., delle procedure di affidamento, della realizzazione e della gestione di tre importanti autostrade collocate in territorio lombardo: la Pedemontana Lombarda, la direttissima Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi) e la Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM).



Compagine societaria nel 2022 (dopo acquisto quote Intesa da RL):

- ANAS S.p.A. 50,00%
- ARIA S.p.A. 50,00% (100% quote Regione Lombardia)

APL – «Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.»

APL è la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e ha per oggetto la promozione, lo studio, la progettazione, la costruzione e l'esercizio dell'autostrada.

Compagine societaria nel 2021:

- Regione Lombardia 53,77%
- Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. 36,66%
- Intesa San Paolo S.p.A. 8,03%
- Unione di Banche Italiane S.p.A. 1,54%



Compagine societaria nel 2022 (dopo acquisto quote Intesa da RL):

- Regione Lombardia 63,34%
- Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. 36,66%

Altri soggetti

Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.

Società che gestisce una rete infrastrutturale al servizio del territorio milanese e lombardo. E' concessionaria fino al 2028 della A7 da Milano a Serravalle Scrivia e delle tre tangenziali milanesi (Ovest, Est, Nord). Barriera Tangenziale EST



Compagine societaria:

- Ferrovie Nord Milano Spa (FNM), 96,0%
- Parcam S.r.l. 4,0%

Ferrovie Nord Milano Spa (FNM)

FNM è il principale Gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia. Rappresenta il primo polo in Italia che unisce la gestione delle infrastrutture ferroviarie alla mobilità su gomma e alla gestione delle infrastrutture autostradali



Compagine societaria:

Società per azioni quotata in Borsa dal 1926.

L'azionista di maggioranza è Regione Lombardia - 57,57%

Soggetti coinvolti nella progettazione



CONCESSIONI
AUTOSTRADALI
LOMBARDE



ARIA
AZIENDA REGIONALE PER
L'INNOVAZIONE E GLI ACQUISTI

50,0 %



anas

GRUPPO FS ITALIANE

50,0 %



Regione
Lombardia

100,0 %



Autostrada
Pedemontana
Lombarda



Regione
Lombardia

63,34 %



36,66 %



FERROVIENORD
FNM GROUP

96,0 %

Altri

4%



Regione
Lombardia

57,57 %

Altri

42,47 %

STORIA RECENTE

OTTOBRE 2021

Nella prima settimana di Ottobre, nel corso di un'audizione nella commissione permanente Programmazione e Bilancio di Regione Lombardia, l'allora Presidente di Autostrada Pedemontana Lombarda Castelli comunica che è in valutazione la non realizzazione della Tratta D, rispolverando per la stessa una «Tratta D Breve» che andrebbe a realizzare un collegamento parallelo alla Tangenziale Est A51 andando così a collegare lo svincolo previsto a Velasca con la TEEM-A4.

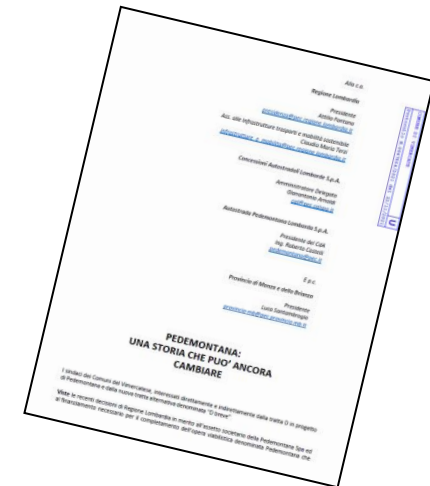


NOVEMBRE 2021 - FEBBRAIO 2022

I sindaci dei comuni del vimercatese richiedono formalmente, attraverso diverse lettere inviate ad APL e all'Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile di Regione Lombardia, Claudia Terzi, un incontro urgente in virtù di quanto uscito in commissione.

Nelle lettere vengono anche riportate una serie di considerazioni e di proposte alternative.

Le lettere non ottengono alcuna risposta.



APRILE 2022

Alle successive richieste l'Assessore Terzi, pur non rispondendo nel merito, demanda al Presidente della Provincia di Monza e della Brianza l'avvio di tavoli di ascolto-confronto con le amministrazioni locali.

I tavoli di confronto vengono suddivisi per Tratte B2 – C – D

STORIA RECENTE

17 MAGGIO 2022

Si tengono gli incontri in Provincia suddivisi per tratte.

Per la Tratta D il Presidente Provincia afferma di aver ricevuto da Regione Lombardia solo una planimetria di massima. «La Regione e APL stanno valutando 3 ipotesi: tratta D lunga – tratta D Breve – utilizzo A51. Nulla di deciso, anzi. Si parte da zero. Si parte con l'ascolto del territorio».



17 MAGGIO 2022

Nello stesso giorno i cittadini ricevono una serie di raccomandate con le quali APL comunica che entrerà in alcuni terreni per fare delle prove per la predisposizione del progetto DEFINITIVO della tratta D.

In serata si viene a conoscenza, da documenti ufficiali trovati sul sito di Pedemontana, che l'azienda ha commissionato la progettazione definitiva della tratta D già dal 24 febbraio 2022.

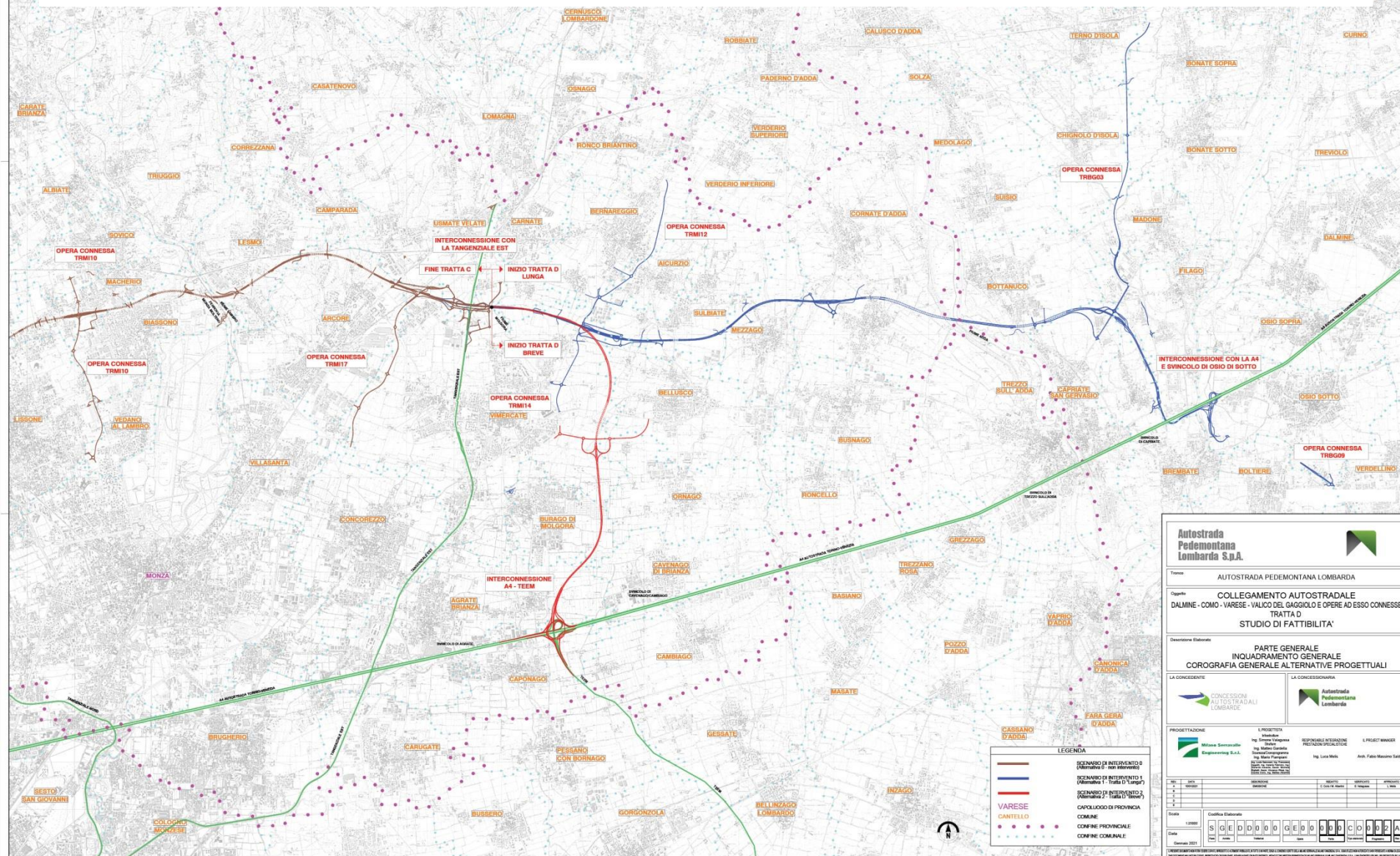


AGOSTO 2022

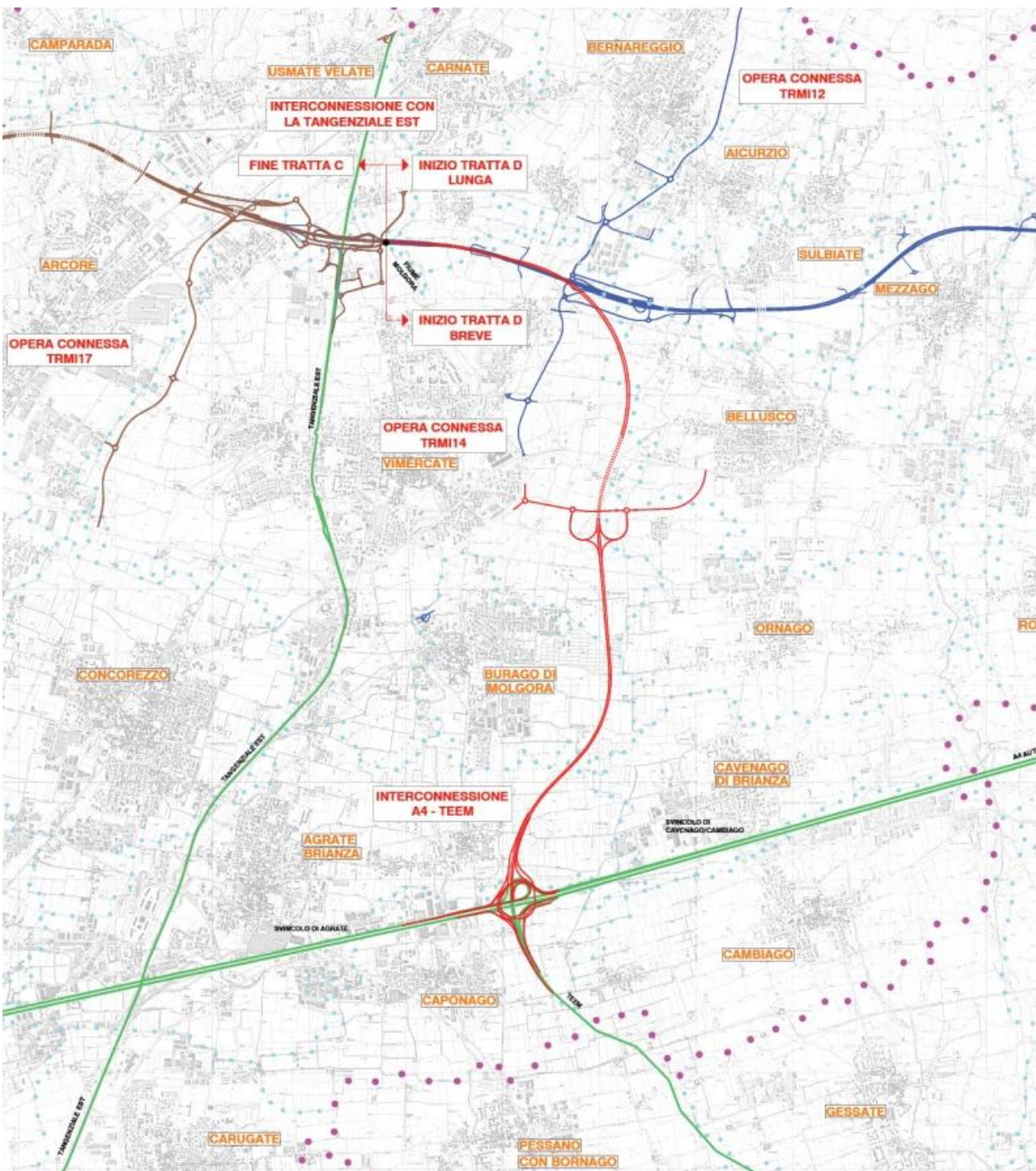
La Provincia di Monza e della Brianza invia ai comuni la documentazione relativa allo studio di fattibilità della tratta D della Pedemontana ricevuta a fine giugno da Regione Lombardia dietro istanza di accesso agli atti.

STUDIO DI FATTIBILITA' – ALTERNATIVE PROGETTUALI

15/1/2021



Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	
Tipo: AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA	
Oggetto: COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE	
STUDIO DI FATTIBILITA'	
Descrizione Elaborato: PARTE GENERALE INQUADRAMENTO GENERALE COROGRAFIA GENERALE ALTERNATIVE PROGETTUALI	
LA CONCESSIONE:	LA CONCESSIONARIA:
CONCESSIONE AUTOSTRADE LOMBARDE	Autostrada Pedemontana Lombarda
PROGETTAZIONE:	IL PROGETTISTA:
Milano Scavolini Engineering S.r.l.	Ing. Marco Scavolini
RESPONSABILE INTERPRETE PRESENTAZIONE:	IL PROJECT MANAGER:
Ing. Luca Nelli	Arch. Fabio Massimo Sestini
Data: 15/01/2021	Foglio: 1/1000
Data: 15/01/2021	Foglio: 1/1000



Soluzioni alternative valutate per la Tratta D di Pedemontana contenute nello studio di fattibilità tecnico ed economica - 15/1/2021

Alternativa progettuale 1 - Opzione “0”: nessun intervento.

Tale scenario di intervento prevede che siano realizzate tutte le tratte della Pedemontana comprensive della Tratta B2 e C non ancora realizzate allo stato attuale. L'alternativa non prevede la realizzazione della Tratta D chiudendo l'intervento con lo svincolo con la Tangenziale Est previsto nel Comune di Usmate Velate.

Alternativa progettuale 2 - Tratta D “Lunga”.

Tale scenario di intervento prevede la realizzazione dell'intero collegamento autostradale secondo il progetto definitivo approvato dal CIPE con arrivo a Osio Sotto / Dalmine



Alternativa progettuale 3 - Tratta D “Breve”. Tale scenario di intervento prevede un tracciato che, nella prima parte, ricalca l'andamento del progetto definitivo del 2010 sopra citato, per circa 2 km, per poi piegare verso sud, traguardando l'interconnessione esistente tra l'Autostrada A4 Milano - Bergamo e la A58 – Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)



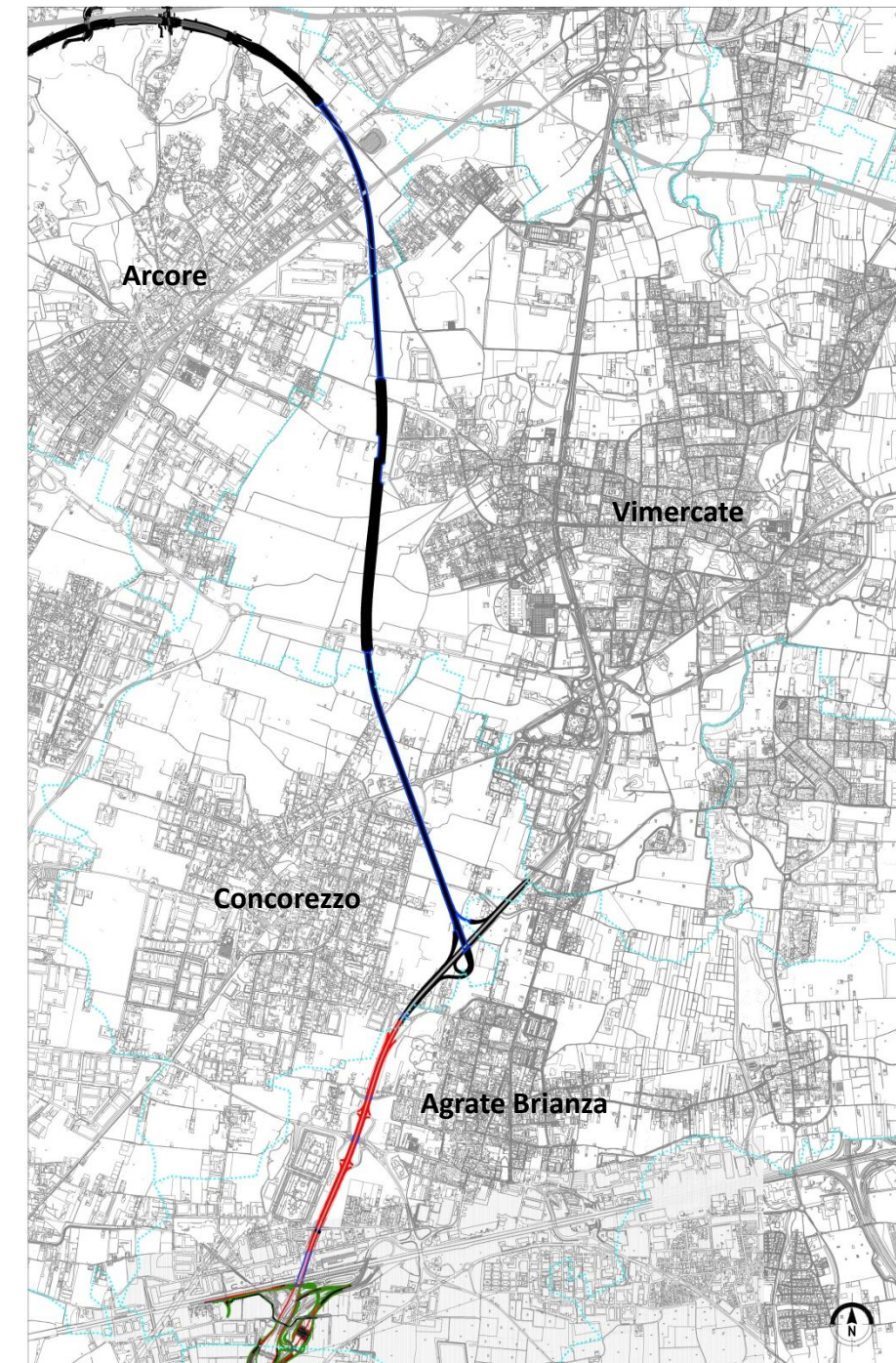
Soluzione non approfondita

Tratta D “Breve Ovest”

Tratta D “Breve Ovest”

Lo studio ha analizzato anche una possibile soluzione alternativa che anziché correre ad Est della Tangenziale Est prosegue la Tratta C mantenendosi ad Ovest della Tangenziale Est collegandosi con la stessa in zona Concorezzo.

- Trincea
- Galleria
- Ampliamento Tangenziale EST
- Realizzazione connessione completa tra A4-A51



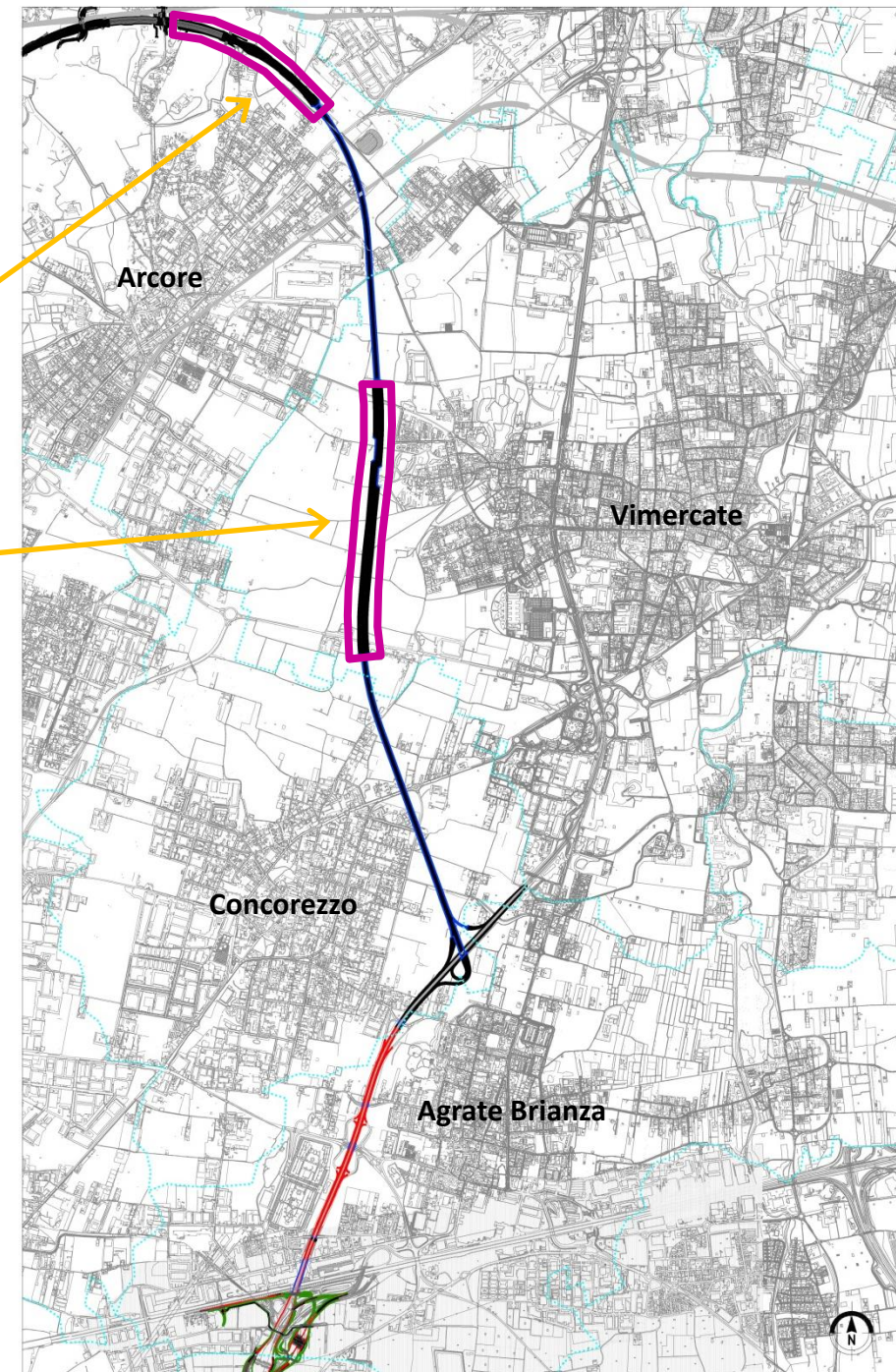
Soluzione non approfondita

Tratta D “Breve Ovest”

Tratta D “Breve Ovest”

Lo studio ha analizzato anche una possibile soluzione alternativa che anziché correre ad Est della Tangenziale Est prosegue la Tratta C mantenendosi ad Ovest della Tangenziale Est collegandosi con la stessa in zona Concorezzo.

- Trincea
- Galleria
- Ampliamento Tangenziale EST
- Realizzazione connessione completa tra A4-A51



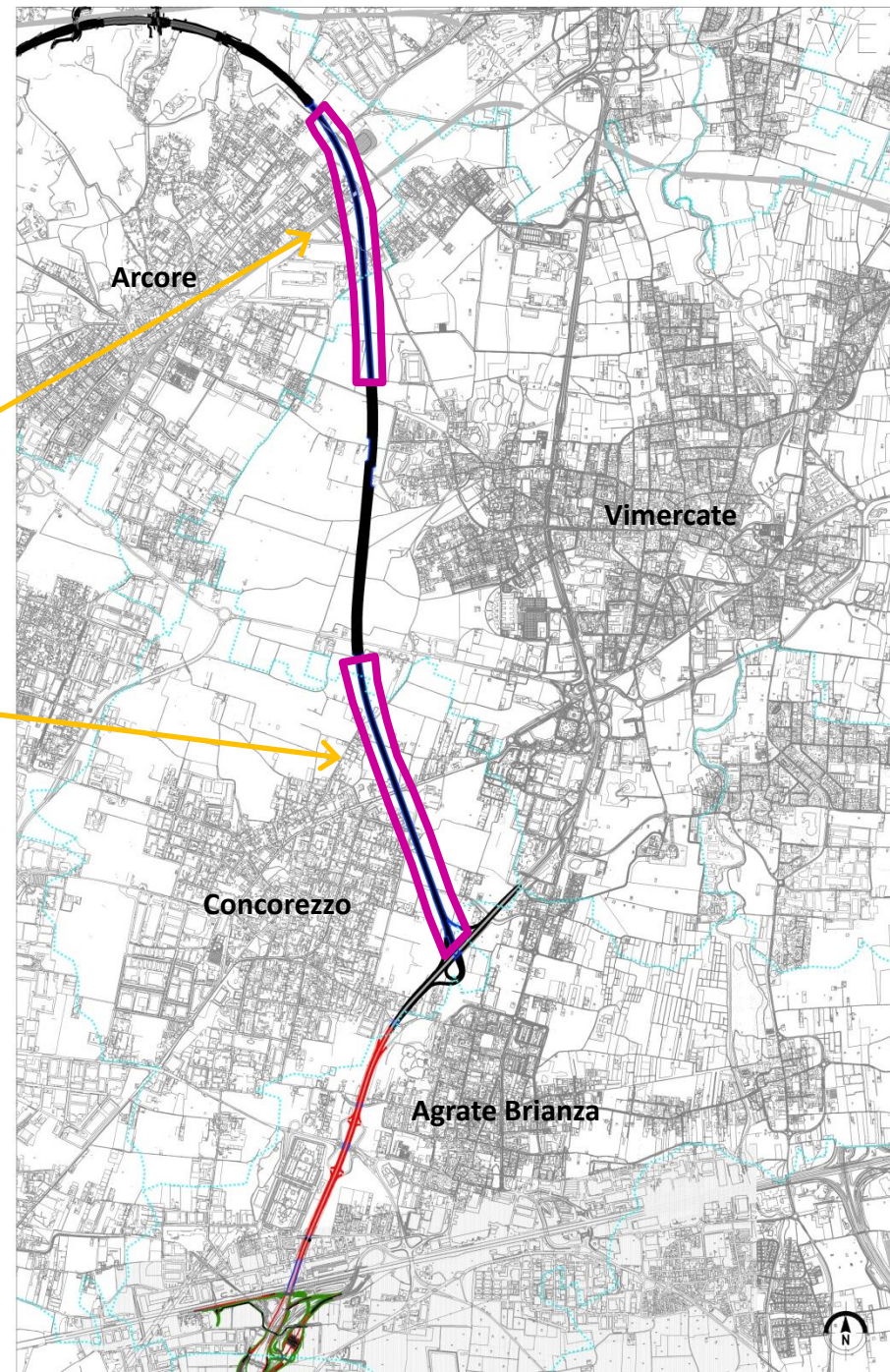
Soluzione non approfondita

Tratta D “Breve Ovest”

Tratta D “Breve Ovest”

Lo studio ha analizzato anche una possibile soluzione alternativa che anziché correre ad Est della Tangenziale Est prosegue la Tratta C mantenendosi ad Ovest della Tangenziale Est collegandosi con la stessa in zona Concorezzo.

- Trincea
- Galleria
- Ampliamento Tangenziale EST
- Realizzazione connessione completa tra A4-A51



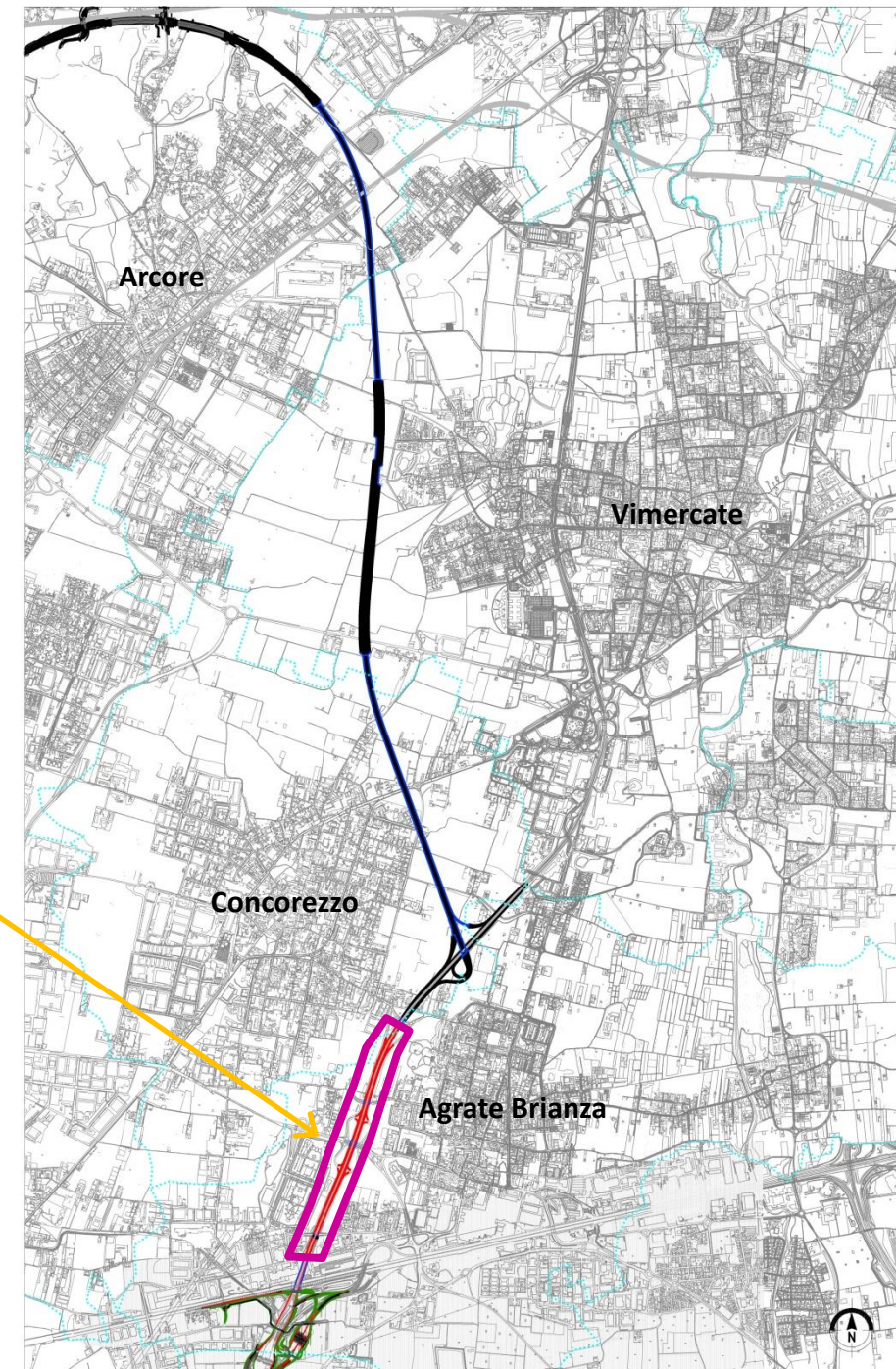
Soluzione non approfondita

Tratta D “Breve Ovest”

Tratta D “Breve Ovest”

Lo studio ha analizzato anche una possibile soluzione alternativa che anziché correre ad Est della Tangenziale Est prosegue la Tratta C mantenendosi ad Ovest della Tangenziale Est collegandosi con la stessa in zona Concorezzo.

- Trincea
- Galleria
- Ampliamento Tangenziale EST
- Realizzazione connessione completa tra A4-A51



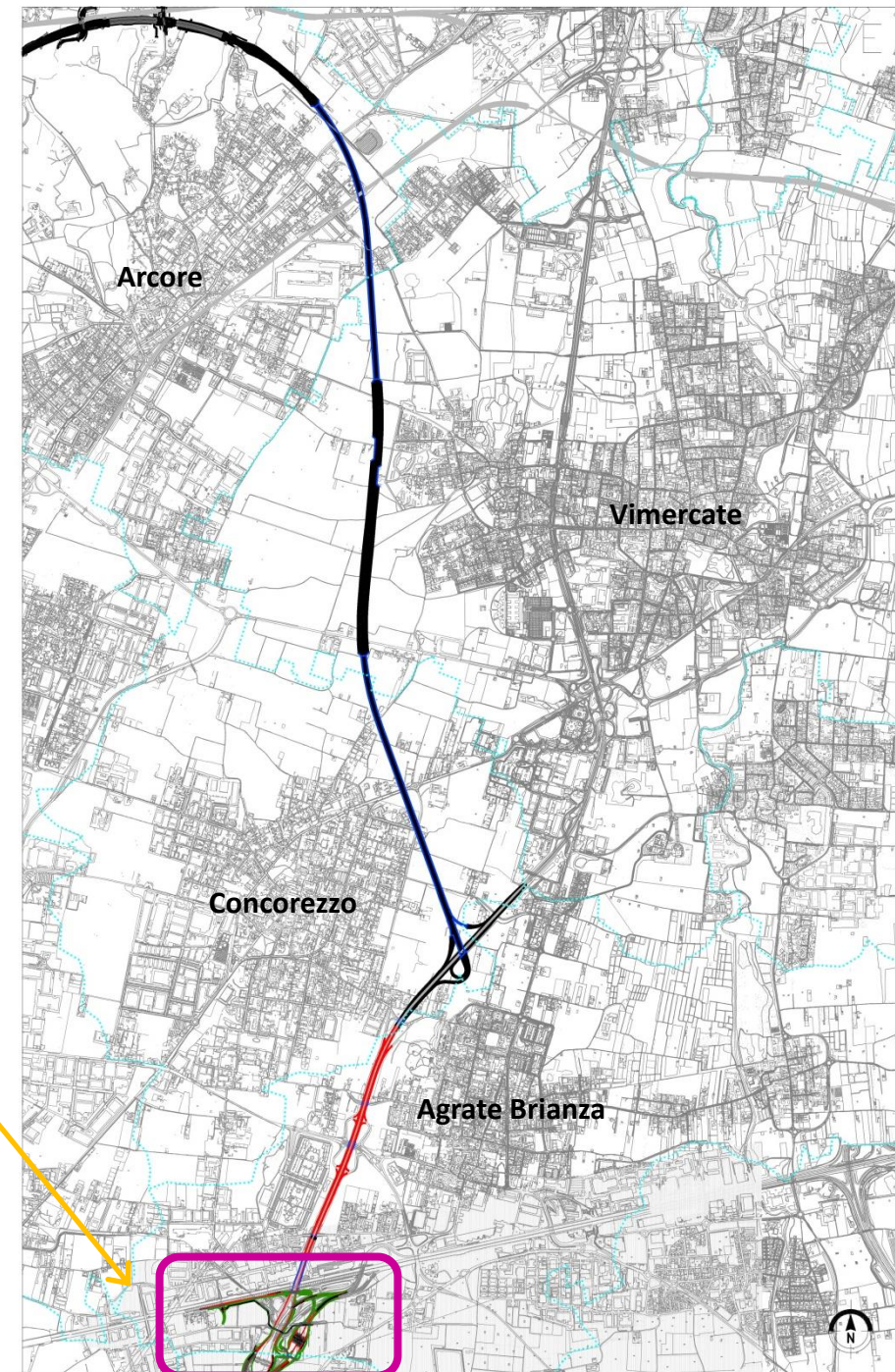
Soluzione non approfondita

Tratta D “Breve Ovest”

Tratta D “Breve Ovest”

Lo studio ha analizzato anche una possibile soluzione alternativa che anziché correre ad Est della Tangenziale Est prosegue la Tratta C mantenendosi ad Ovest della Tangenziale Est collegandosi con la stessa in zona Concorezzo.

- Trincea
- Galleria
- Ampliamento Tangenziale EST
- Realizzazione connessione completa tra A4-A51



Soluzione non approfondita

Tratta D “Breve Ovest”

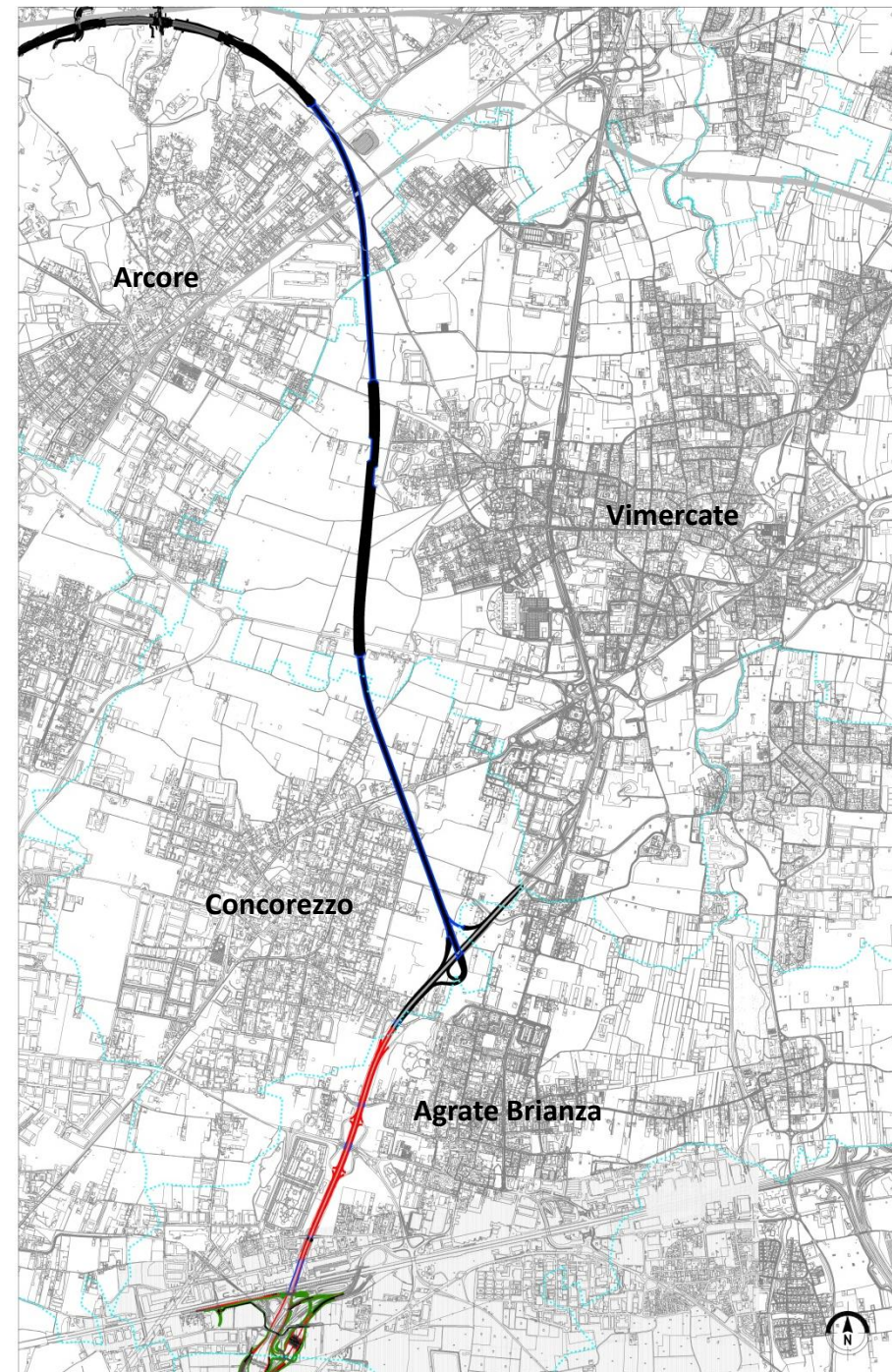
Tratta D “Breve Ovest”

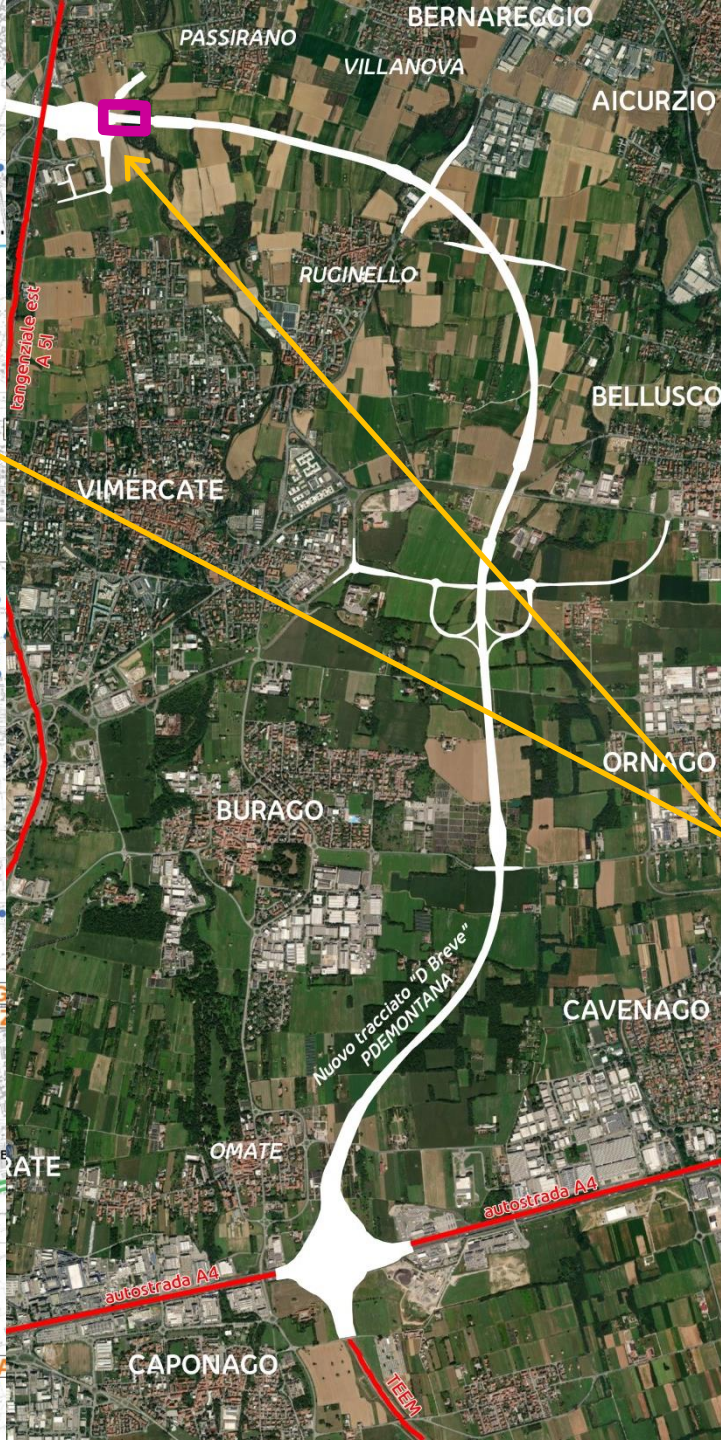
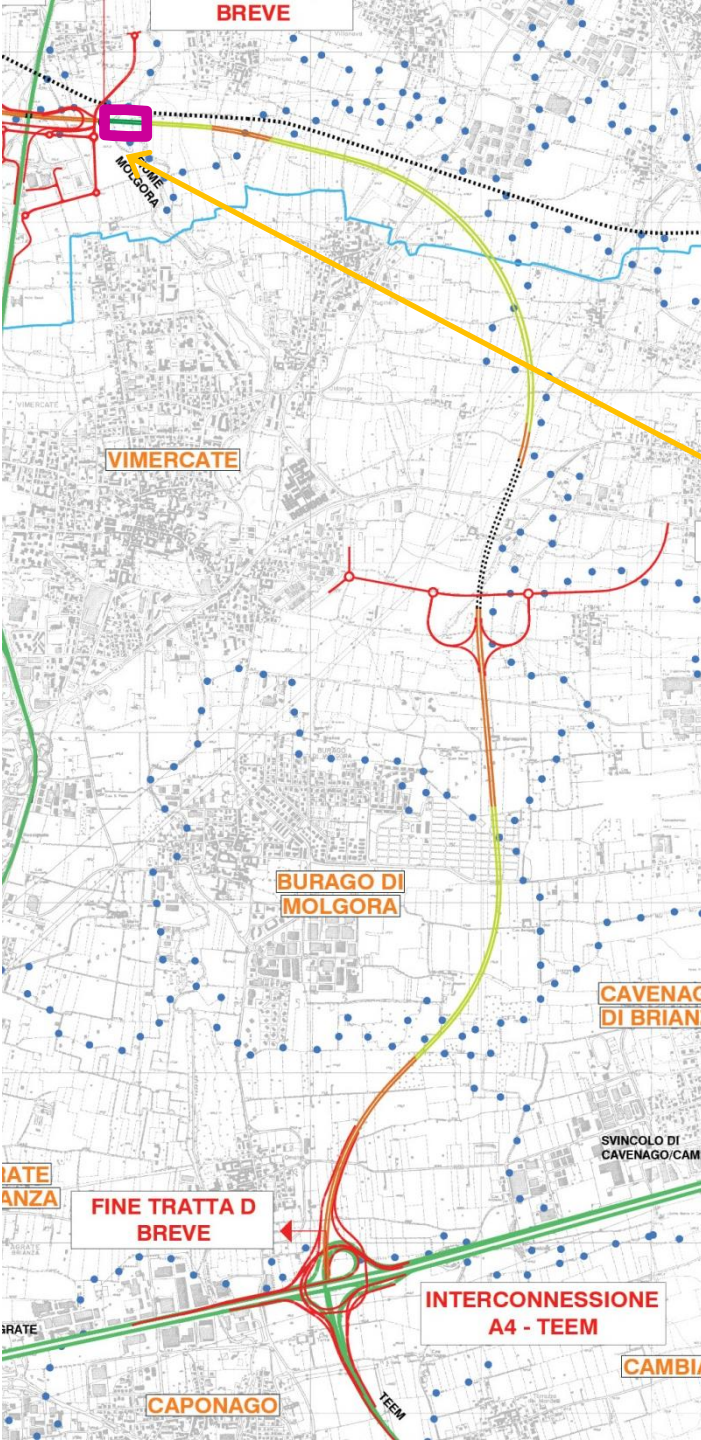
Lo studio ha analizzato anche una possibile soluzione alternativa che anziché correre ad Est della Tangenziale Est prosegue la Tratta C mantenendosi ad Ovest della Tangenziale Est collegandosi con la stessa in zona Concorezzo.

- Trincea
- Galleria
- Ampliamento Tangenziale EST
- Realizzazione connessione completa tra A4-A51

Ipotesi ESCLUSA dallo studio di fattibilità e quindi non approfondita perché,

«seppur valida dal punto di vista della tecnica stradale, non risponde alle necessità della Committenza di avere un collegamento diretto con l'autostrada A4 ed inoltre comporterebbe una variante alla Tratta C già progettata e approvata».





Tratta D "Breve"

- lunghezza **9 km**
da inizio tratta allo svincolo TEEM-A4
- larghezza **32-60 m**
2 carreggiate (3 corsie + 1 emergenza per senso di marcia) + spartitraffico
Sezione tipo: 32 m
Trincea compresa: 60 m

• Ponti-viadotti 1%

• Rilevato 55%
Altezza media rilevato 3 m

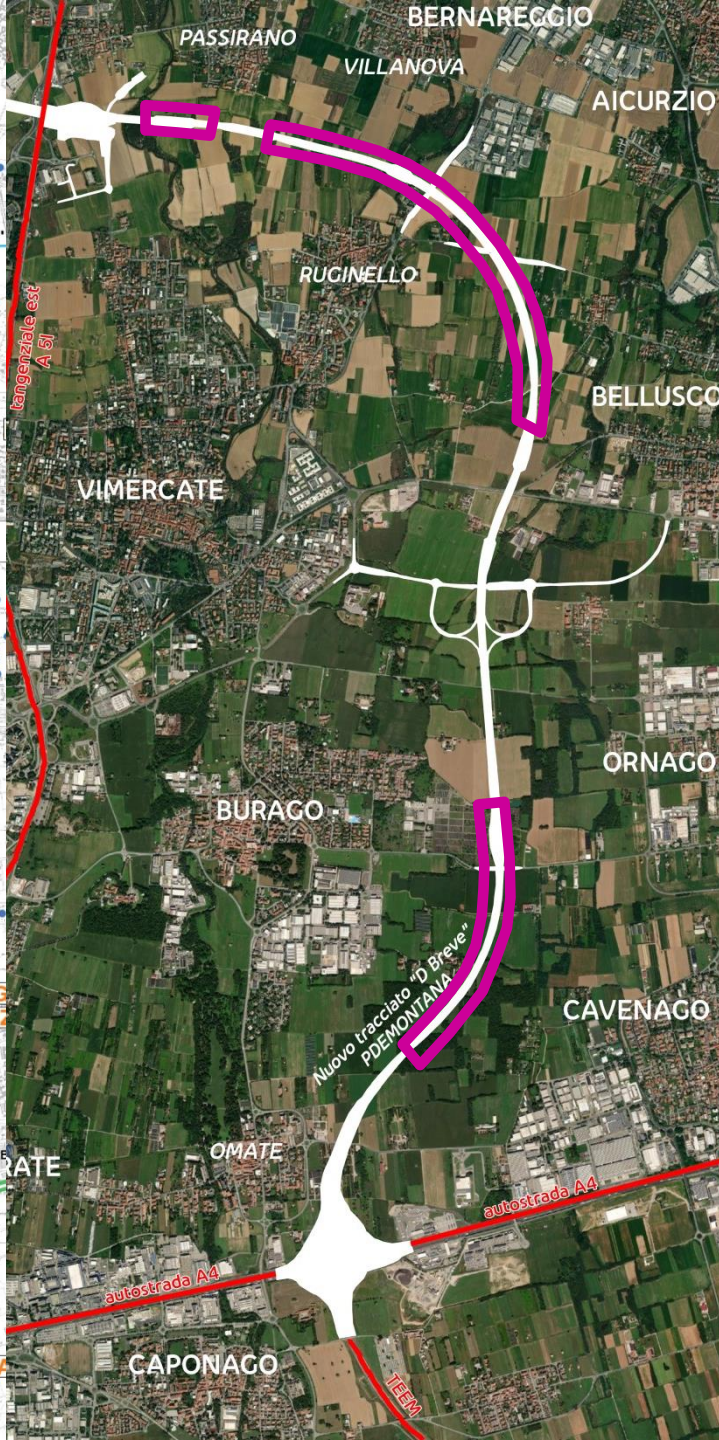
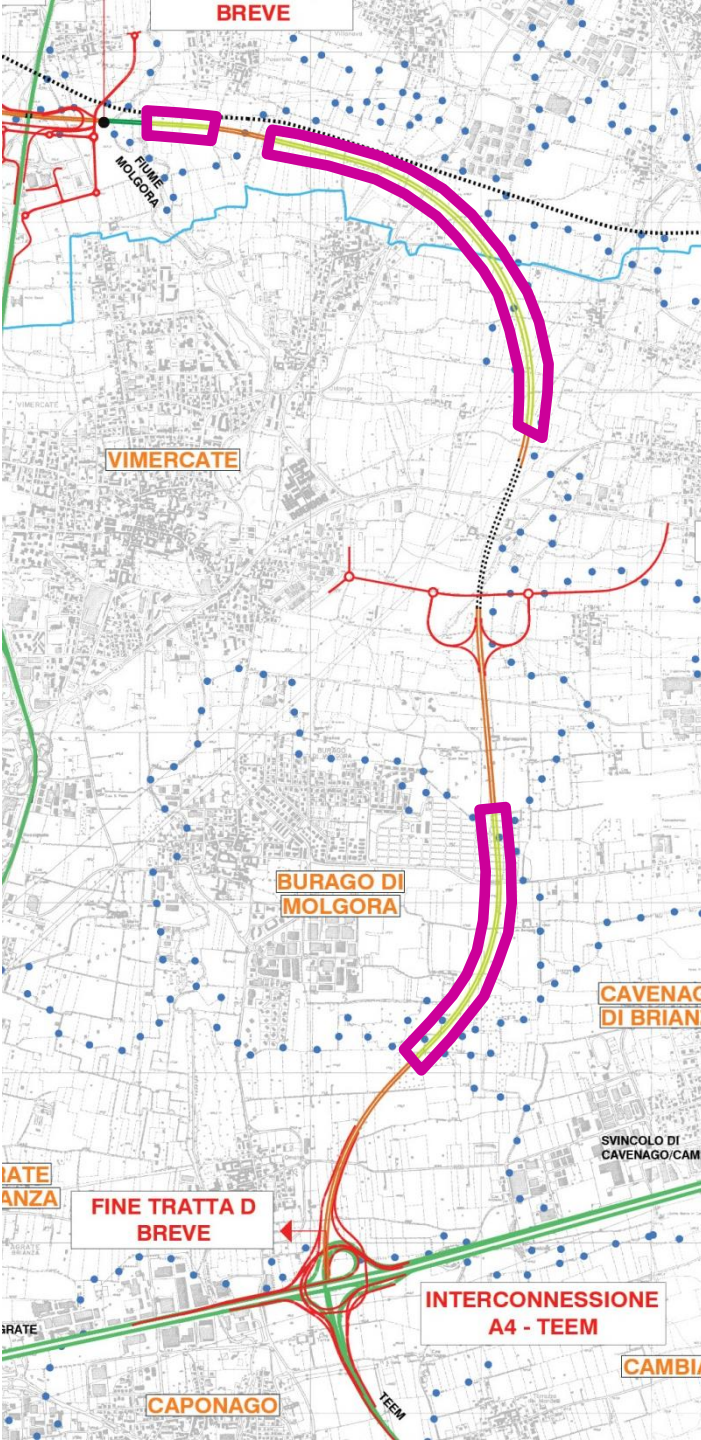
• Trincea 40%

• Galleria 4%

LEGENDA

AUTOSTRADA
PEDEMONTANA LOMBARDA





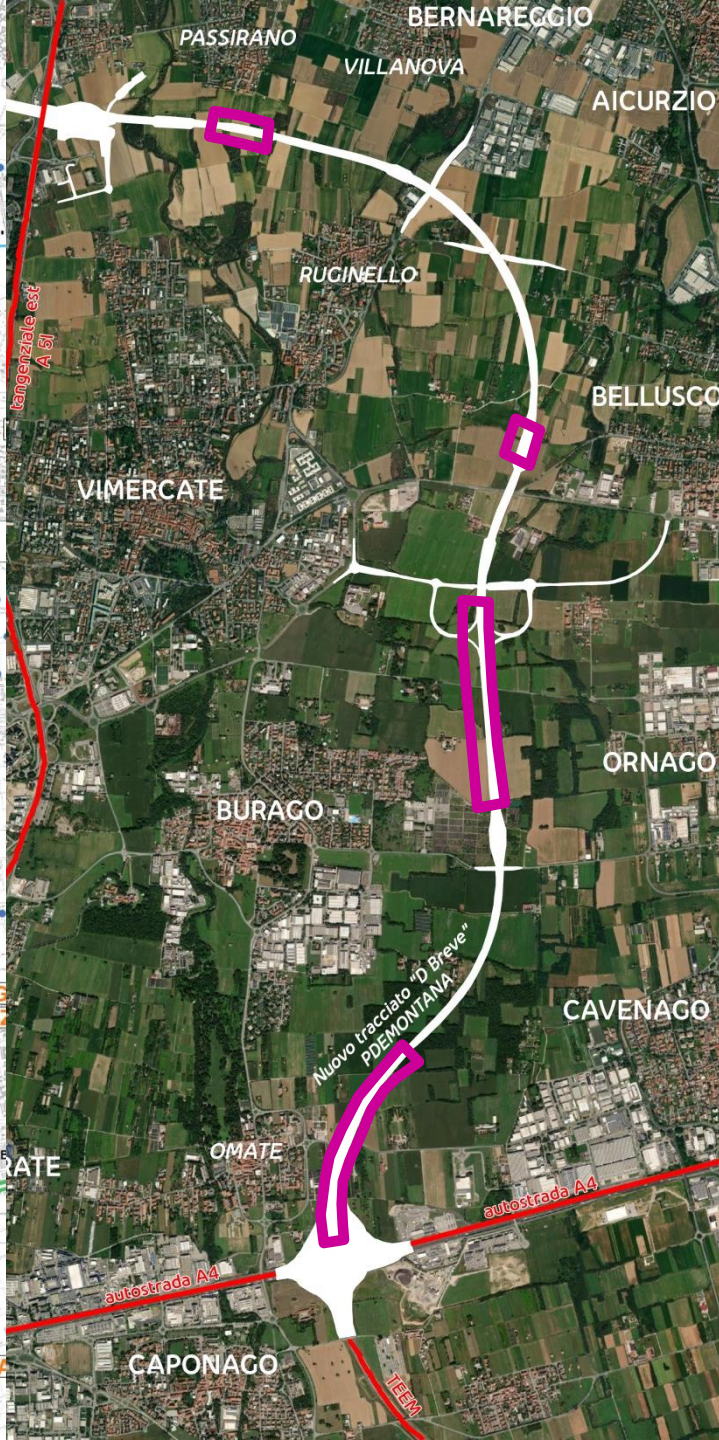
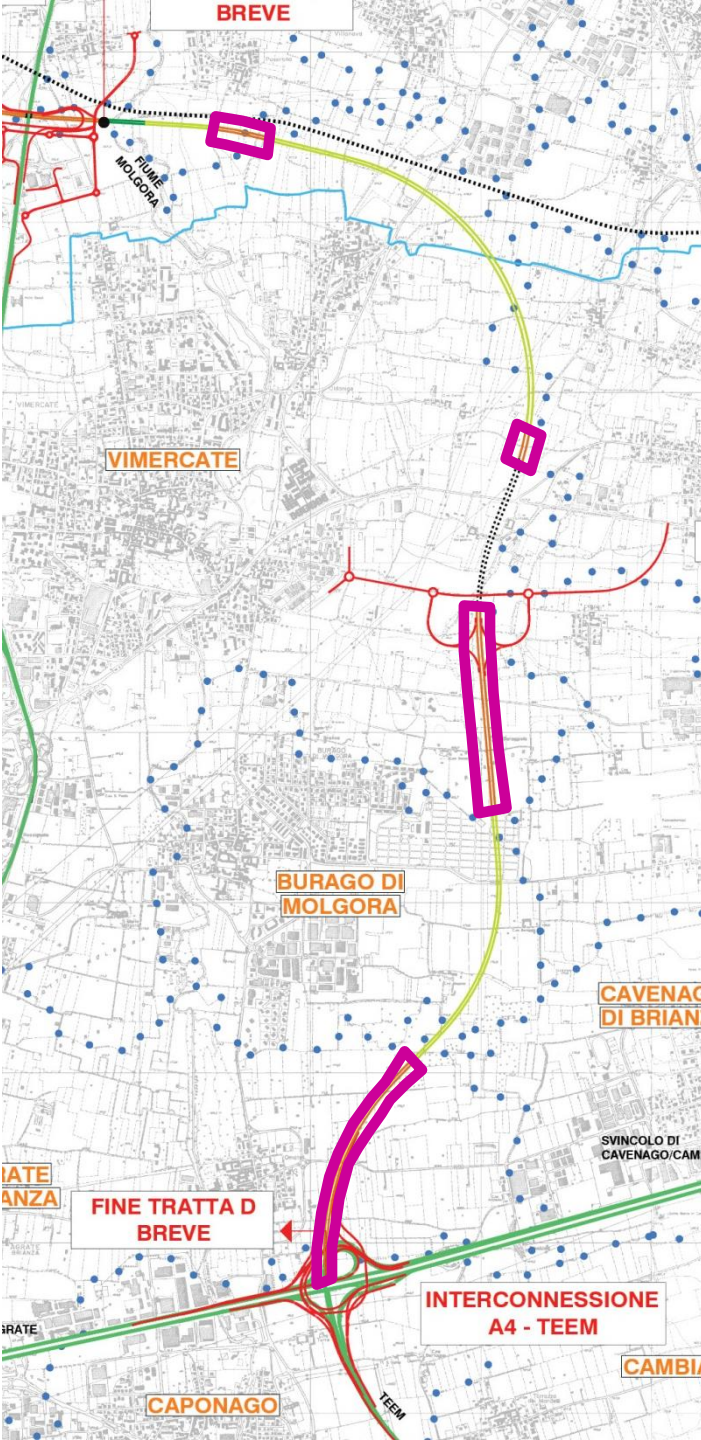
Tratta D "Breve"

- lunghezza **9 km**
da inizio tratta allo svincolo TEEM-A4
- larghezza **32-60 m**
2 carreggiate (3 corsie + 1 emergenza per senso di marcia) + spartitraffico
Sezione tipo: 32 m
Trincea compresa: 60 m
- Ponti-viadotti 1%
- Rilevato 55%
Altezza media rilevato 3 m
- Trincea 40%
- Galleria 4%

LEGENDA

AUTOSTRADA
PEDEMONTANA LOMBARDA





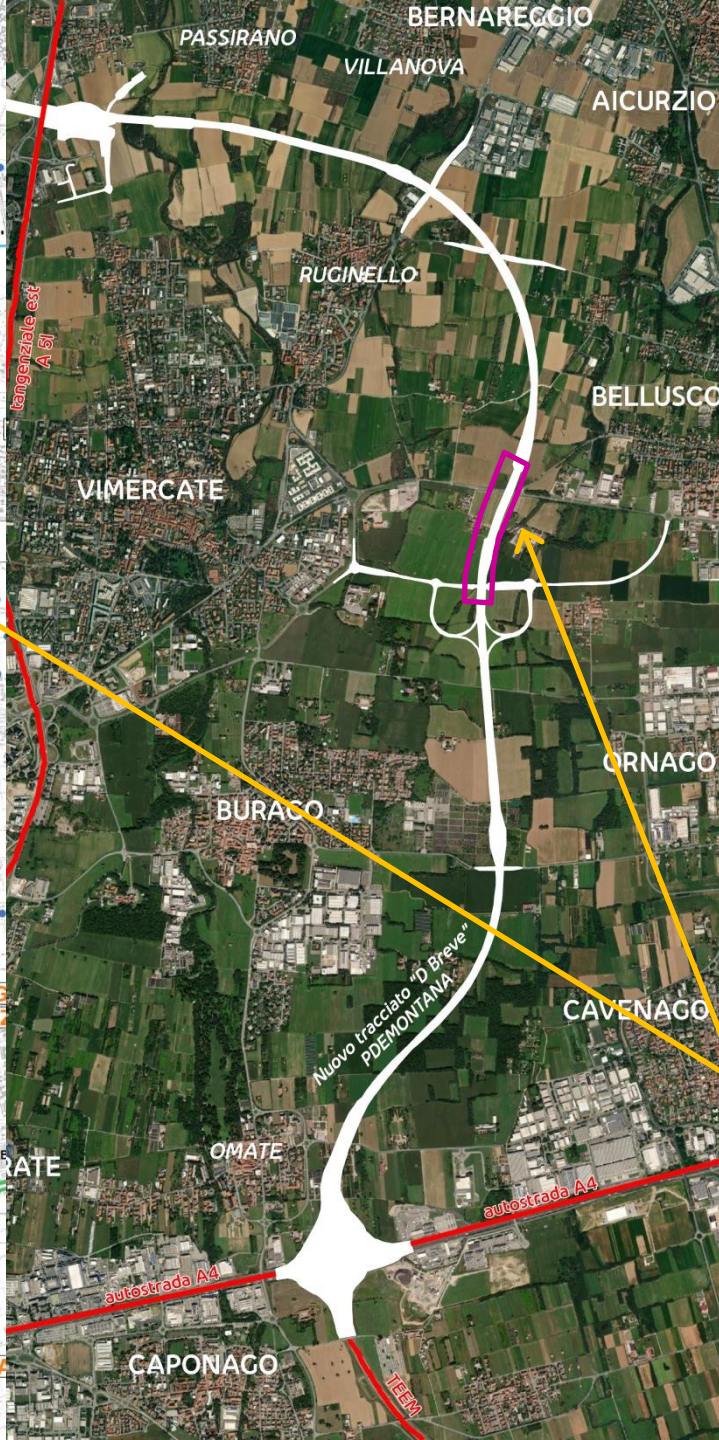
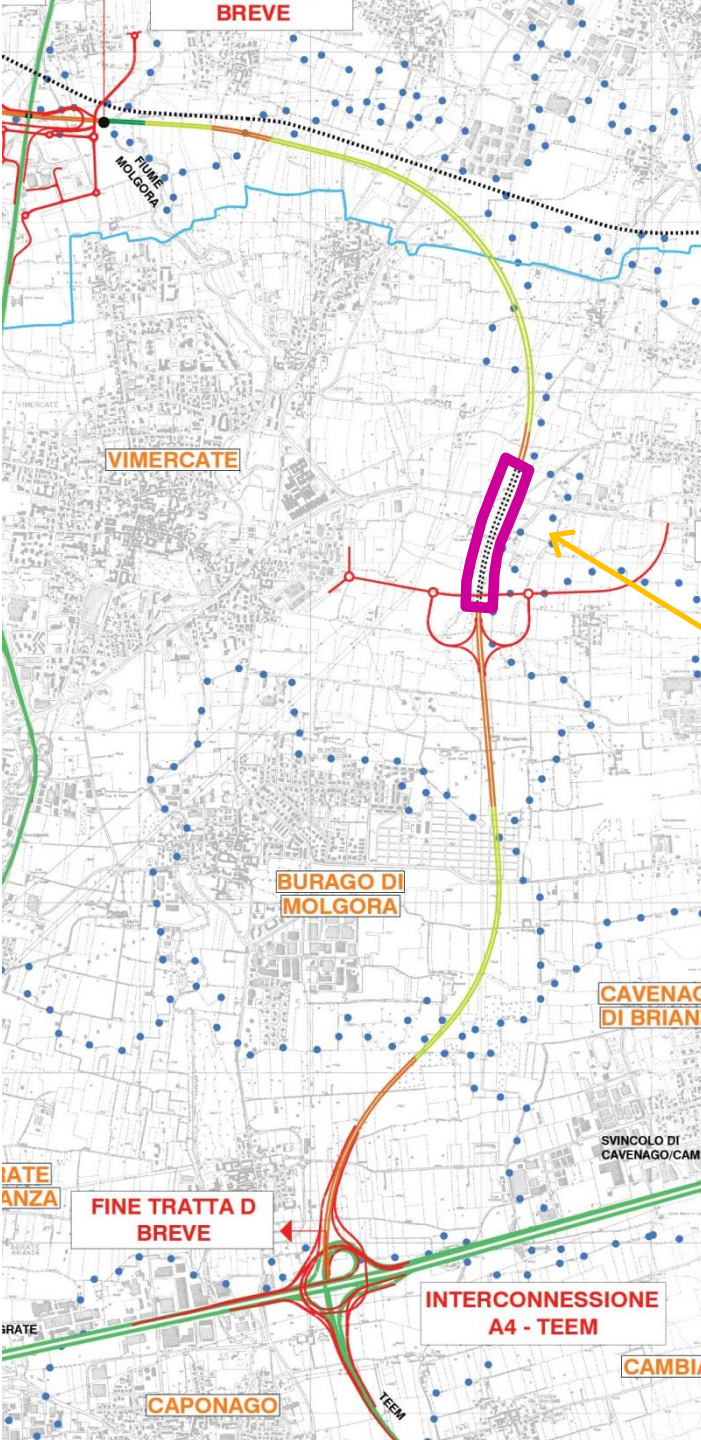
Tratta D "Breve"

- lunghezza **9 km**
da inizio tratta allo svincolo TEEM-A4
- larghezza **32-60 m**
2 carreggiate (3 corsie + 1 emergenza per senso di marcia) + spartitraffico
Sezione tipo: 32 m
Trincea compresa: 60 m
- Ponti-viadotti 1%
- Rilevato 55%
Altezza media rilevato 3 m
- Trincea 40%
- Galleria 4%

LEGENDA

AUTOSTRADA
PEDEMONTANA LOMBARDA





Tratta D "Breve"

- lunghezza **9 km**
da inizio tratta allo svincolo TEEM-A4
- larghezza **32-60 m**
2 carreggiate (3 corsie + 1 emergenza per senso di marcia) + spartitraffico
Sezione tipo: 32 m
Trincea compresa: 60 m
- Ponti-viadotti 1%
- Rilevato 55%
Altezza media rilevato 3 m
- Trincea 40%
- Galleria 4%

LEGENDA

AUTOSTRADA
PEDEMONTANA LOMBARDA



QUALI SONO GLI OBIETTIVI DI CAL – APL - REGIONE

REGIONE, CAL e APL nel 2021 hanno approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica della Tratta D Breve senza avviare alcuna interlocuzione con il territorio e con le istituzioni locali.

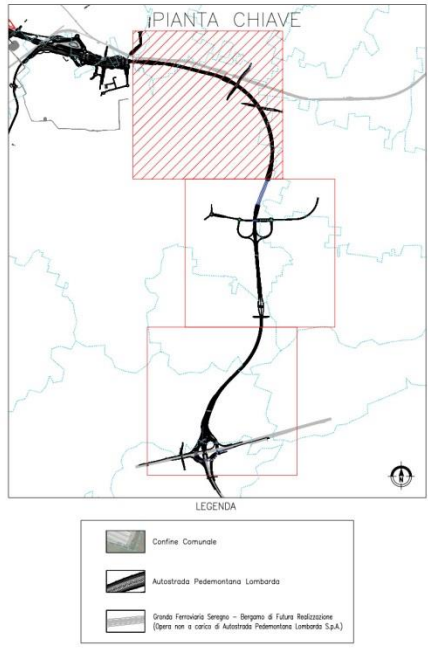
Il progetto è stato tenuto all'oscuro delle amministrazioni locali per gli anni successivi.

Nel 2022 è stata commissionata ad APL, senza alcuna comunicazioni alle istituzioni locali, la progettazione definitiva della Tratta D Breve.

La progettazione definitiva della Tratta D Breve è in corso.

L'obiettivo di Regione Lombardia, CAL e APL è di sottoporla al CIPESS, entro la primavera 2023, come «variante migliorativa sotto il profilo ambientale del progetto definito della Tratta D approvato nel 2009»

In sede di sottomissione al CIPESS, Regione Lombardia CAL e APL, sottoporranno anche l'ipotesi di cantierizzare la Tratta D Breve in concomitanza della realizzazione della Tratta C o addirittura di anticiparla.



**Autostrada
Pedemontana
Lombarda S.p.A.**

Tronco

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

Oggetto

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSI CONNESSE
TRATTA D
STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione Elaborato

ALTERNATIVE PROGETTUALI
ALTERNATIVA PROGETTUALE 3 (TRATTA D BREVE) - PARTE GENERALE
FOTOPIANO DI PROGETTO - TAV. 1/3

LA CONCEDENTE

LA CONCESSIONARIA

PROGETTAZIONE

IL PROGETTISTA

RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Luca Melis

IL PROJECT MANAGER

Arch. Fabio Massimo Salini

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICAZIONE	APPROVATO
A	01/01/2021	1.000000			
B					
C					
D					
E					

Scala

1:5000

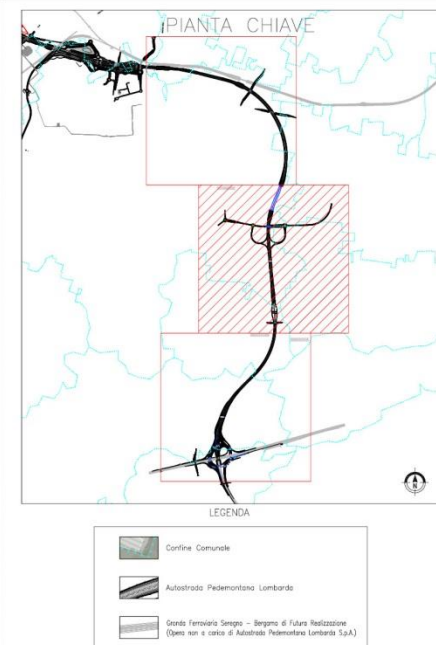
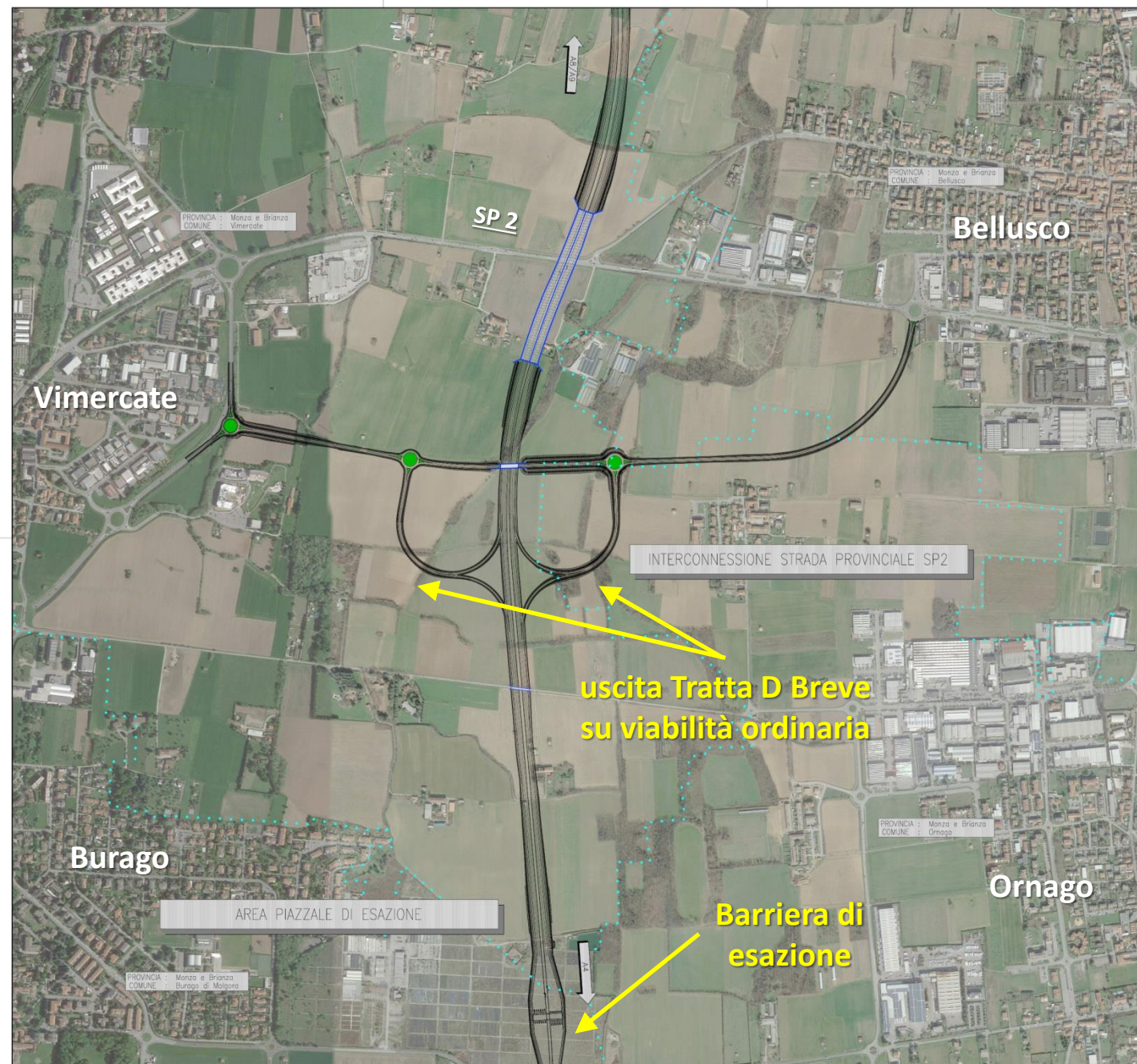
Codifica Elaborato

SGEDD000GE03000FI001A

Data

Gennaio 2021

Il presente documento è un prodotto di studio e non deve essere utilizzato per fini diversi da quelli per i quali è stato elaborato. Il presente documento è di proprietà di Milano Serravalle Engineering S.r.l. e non deve essere distribuito o utilizzato in alcun modo senza il permesso scritto della Milano Serravalle Engineering S.r.l.



**Autostrada
Pedemontana
Lombarda S.p.A.**



Tronco **AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA**

Oggetto **COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE
TRATTA D
STUDIO DI FATTIBILITA'**

Descrizione Elaborato **ALTERNATIVE PROGETTUALI
ALTERNATIVA PROGETTUALE 3 (TRATTA D BREVE) - PARTE GENERALE
FOTOPIANO DI PROGETTO - TAV. 2/3**

LA CONCEDENTE
**CONCESSIONI
AUTOSTRADALI
LOMBARDE**

LA CONCESSIONARIA
**Autostrada
Pedemontana
Lombarda**

PROGETTAZIONE
**Milano Serravalle
Engineering S.r.l.**

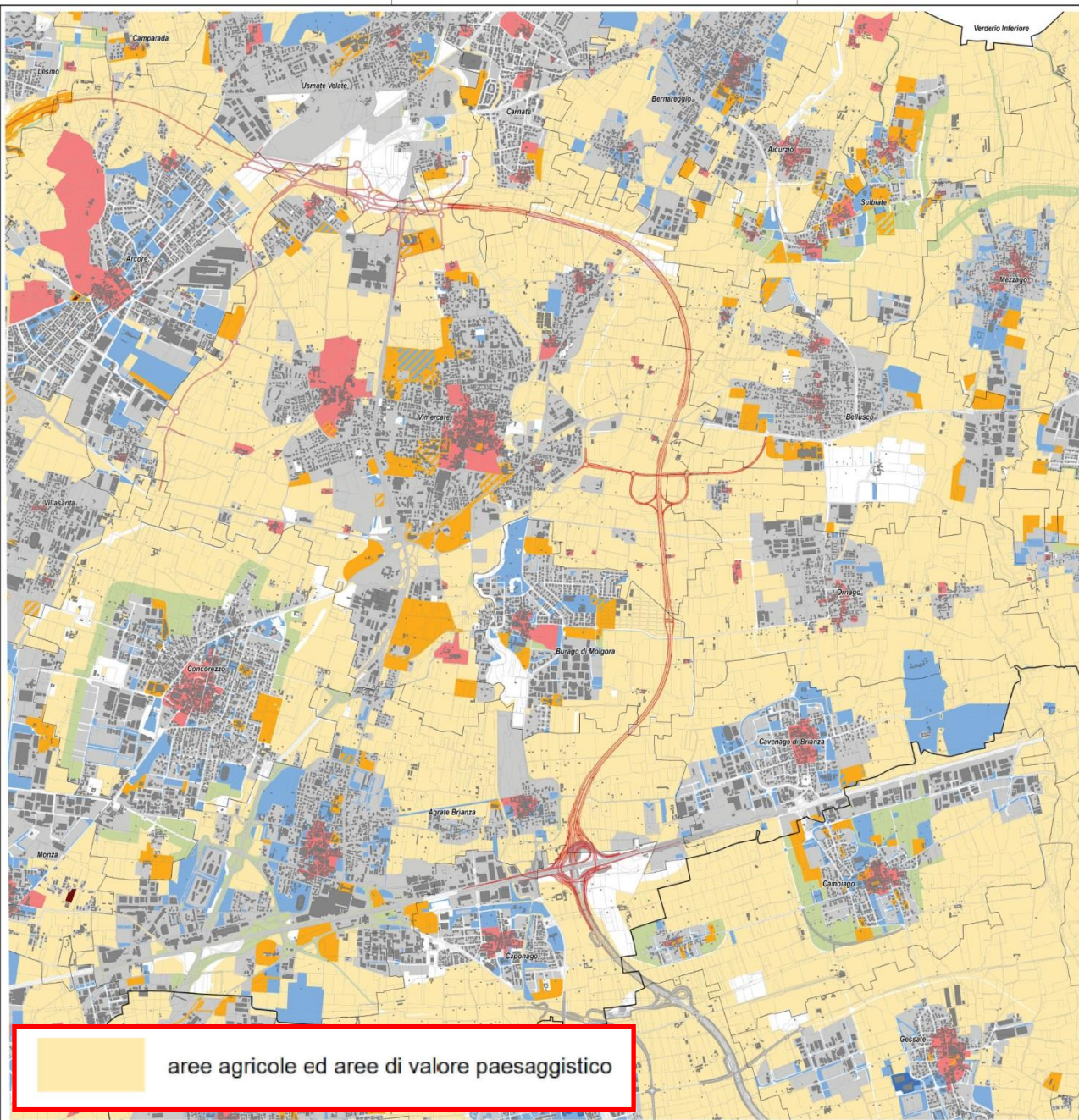
IL PROGETTISTA
Inferius
Ing. Simone Valagussa
Brescia
Ing. Matteo Garzella
Brescia
Ing. Mario Piantoni
Brescia
RESPONSABILE INTERAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
Ing. Luca Meli
Arch. Fabio Massimo Salotti

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	VERIFICATO	APPROVATO
A	10/01/2021	ESISTENTE		S. G. G. G. G.	S. G. G. G. G.
B					
C					
D					
E					

Scala 1:5000	Codifica Elaborato S G E D D 0 0 0 G E 0 3 0 0 0 F I 0 0 2 A
Data Gennaio 2021	

IL PRESENTI DOCUMENTI SONO IN TUTTO IL COMPLESSO UN DOCUMENTO UNICO E NON PUO' ESSERE SOSTITUITO DA UNA SINGOLA PAGINA. IL DOCUMENTO E' INFORMATIZZATO E NON PUO' ESSERE MODIFICATO. IL DOCUMENTO E' INFORMATIZZATO E NON PUO' ESSERE MODIFICATO. IL DOCUMENTO E' INFORMATIZZATO E NON PUO' ESSERE MODIFICATO.

MOSAICO TERRITORIALE DEGLI STRUMENTI DI GOVERNO DEL TERRITORIO - PREVISIONI DI PIANO

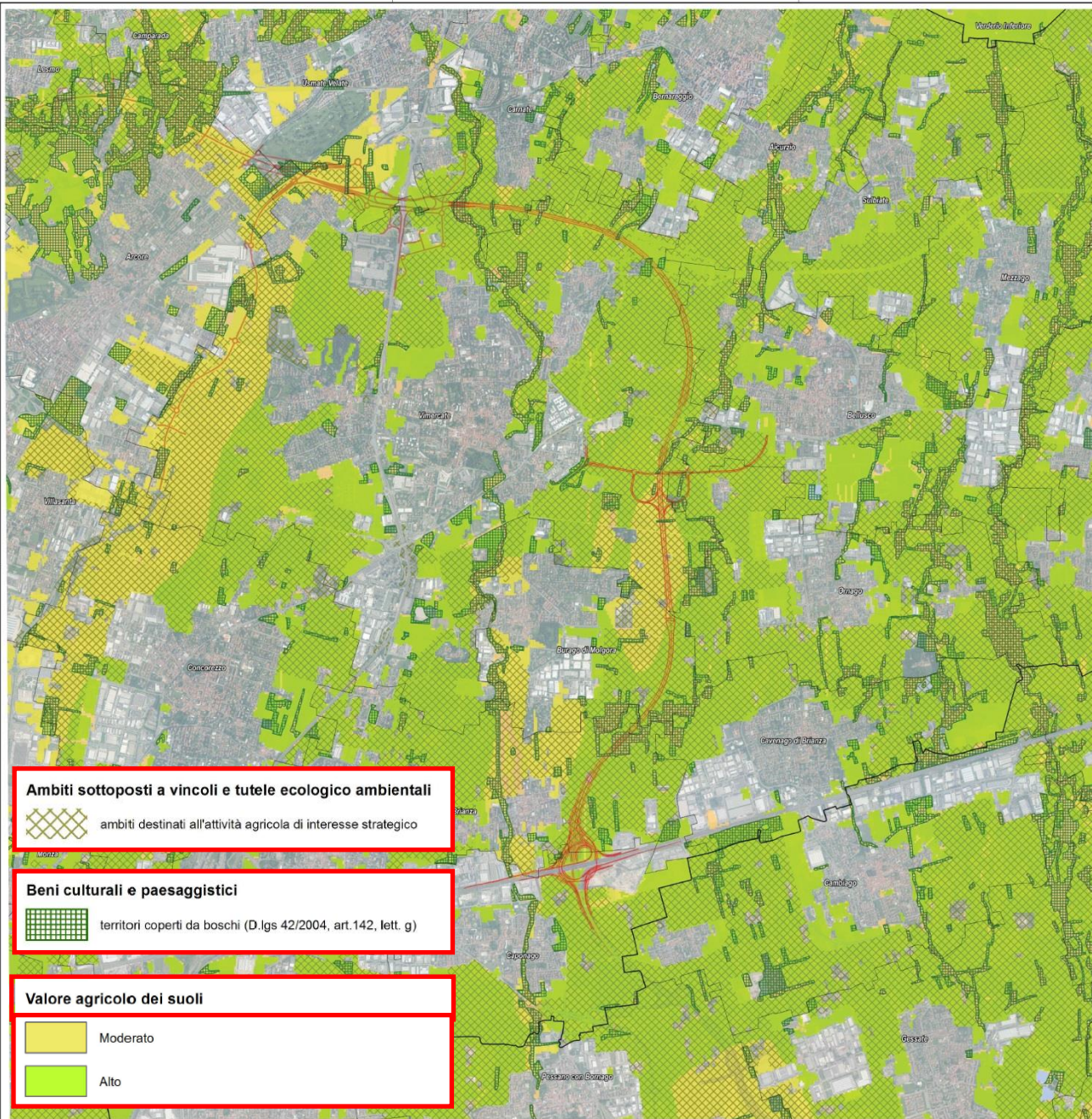


LA CONCESSIONARIA

 **Autostrada
Pedemontana
Lombarda**

 confine comunale
 confine provinciale

SISTEMA AGRICOLO AMBIENTALE VALORE AGRICOLO DEI SUOLI



Ambiti sottoposti a vincoli e tutele ecologico ambientali

 ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico

Beni culturali e paesaggistici

 territori coperti da boschi (D.lgs 42/2004, art.142, lett. g)

Valore agricolo dei suoli

 Moderato

 Alto

**Autostrada
Pedemontana
Lombarda S.p.A.**



Tronco

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

Oggetto

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLIO E OPERE AD ESSO CONNESSE
TRATTA D
STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione Elaborato

ALTERNATIVE PROGETTUALI
ALTERNATIVA PROGETTUALE 3 (TRATTA D BREVE) - PIANIFICAZIONE URBANISTICA E AMBIENTALE
SISTEMA AGRICOLO AMBIENTALE VALORE AGRICOLO DEI SUOLI

LA CONCEDENTE

 CONCESSIONI
AUTOSTRADALI
LOMBARDE

LA CONCESSIONARIA

 Autostrada
Pedemontana
Lombarda

LEGENDA

Autostrada Pedemontana Lombarda

-  Tratta D breve: studio di fattibilità
-  Tratta C ed opere connesse: progetto definitivo

Ambiti sottoposti a vincoli e tutele ecologico ambientali

-  ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico

Beni culturali e paesaggistici

-  territori coperti da boschi (D.lgs 42/2004, art.142, lett. g)

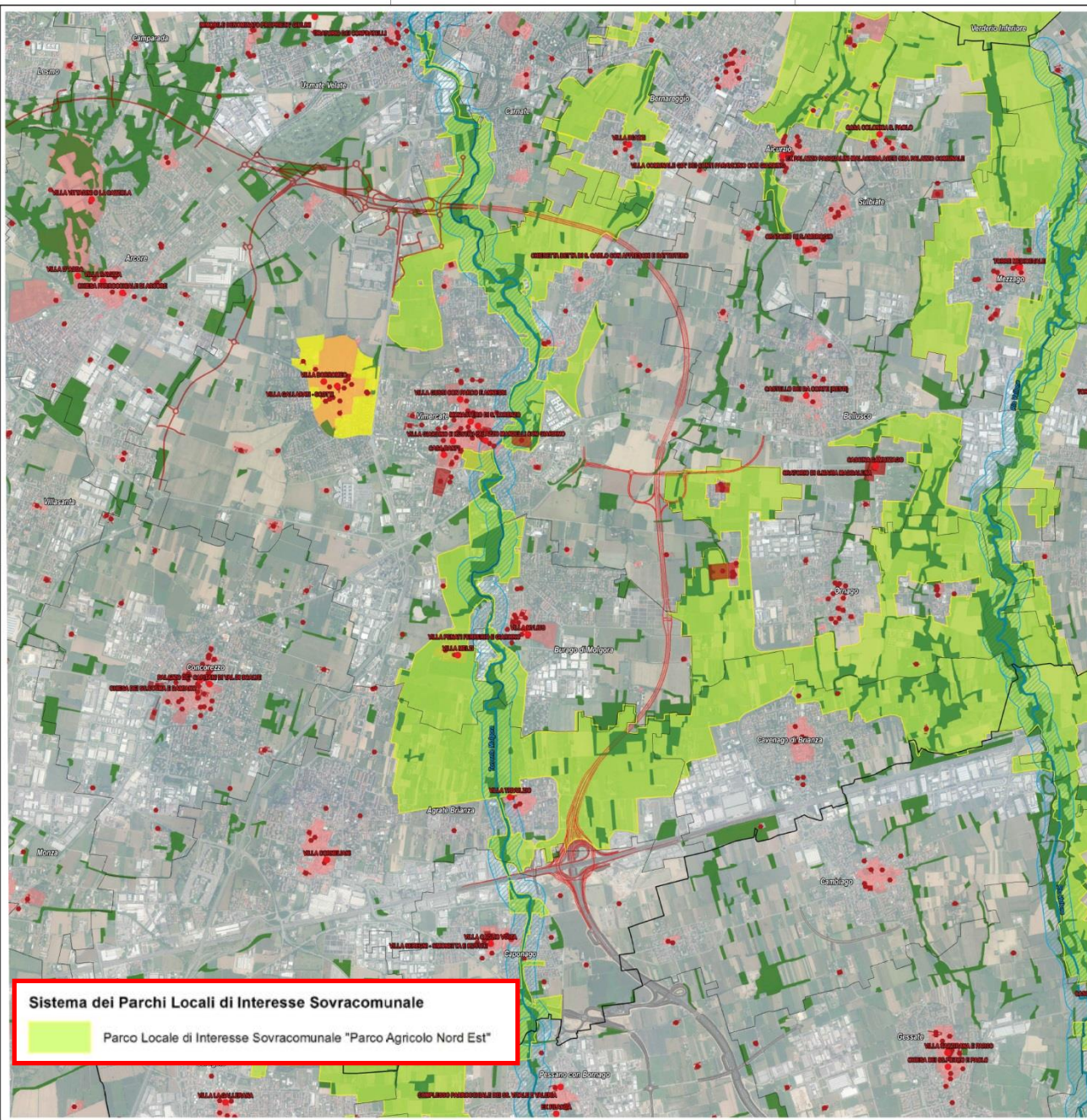
Valore agricolo dei suoli

-  Basso assente
-  Moderato
-  Alto
-  Urbanizzato
-  Corpi idrici
-  Rocce

Limiti e perimetri

-  confini comunali
-  confini provinciali

TUTELA DEL PAESAGGIO E DELL'AMBIENTE ED ELEMENTI DI CARATTERIZZAZIONE PAESAGGISTICA



**Autostrada
Pedemontana
Lombarda S.p.A.**

Tronco

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

Oggetto

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLIO E OPERE AD ESSO CONNESSE
TRATTA D
STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione Elaborato

ALTERNATIVE PROGETTUALI
ALTERNATIVA PROGETTUALE 3 (TRATTA D BREVE) - PIANIFICAZIONE URBANISTICA E AMBIENTALE
TUTELA DEL PAESAGGIO E DELL'AMBIENTE ED ELEMENTI DI CARATTERIZZAZIONE PAESAGGISTICA

LA CONCEDENTE

**CONCESSIONI
AUTOSTRADALI
LOMBARDE**

LA CONCESSIONARIA

**Autostrada
Pedemontana
Lombarda**

LEGGENDA

Autostrada Pedemontana Lombarda

- Tratta D breve: studio di fattibilit 
- Tratta C ed opere connesse: progetto definitivo

Beni culturali e paesaggistici

- beni culturali oggetto di tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42
- beni culturali puntuali non oggetto di specifiche tutele
- beni culturali areali non oggetto di specifiche tutele
- aree di notevole interesse pubblico individuate da specifico Decreto Ministeriale
- centri storici nuclei di antica formazione
- territori coperti da boschi (D lgs 42/2004, art.142, lett. g)
- fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri

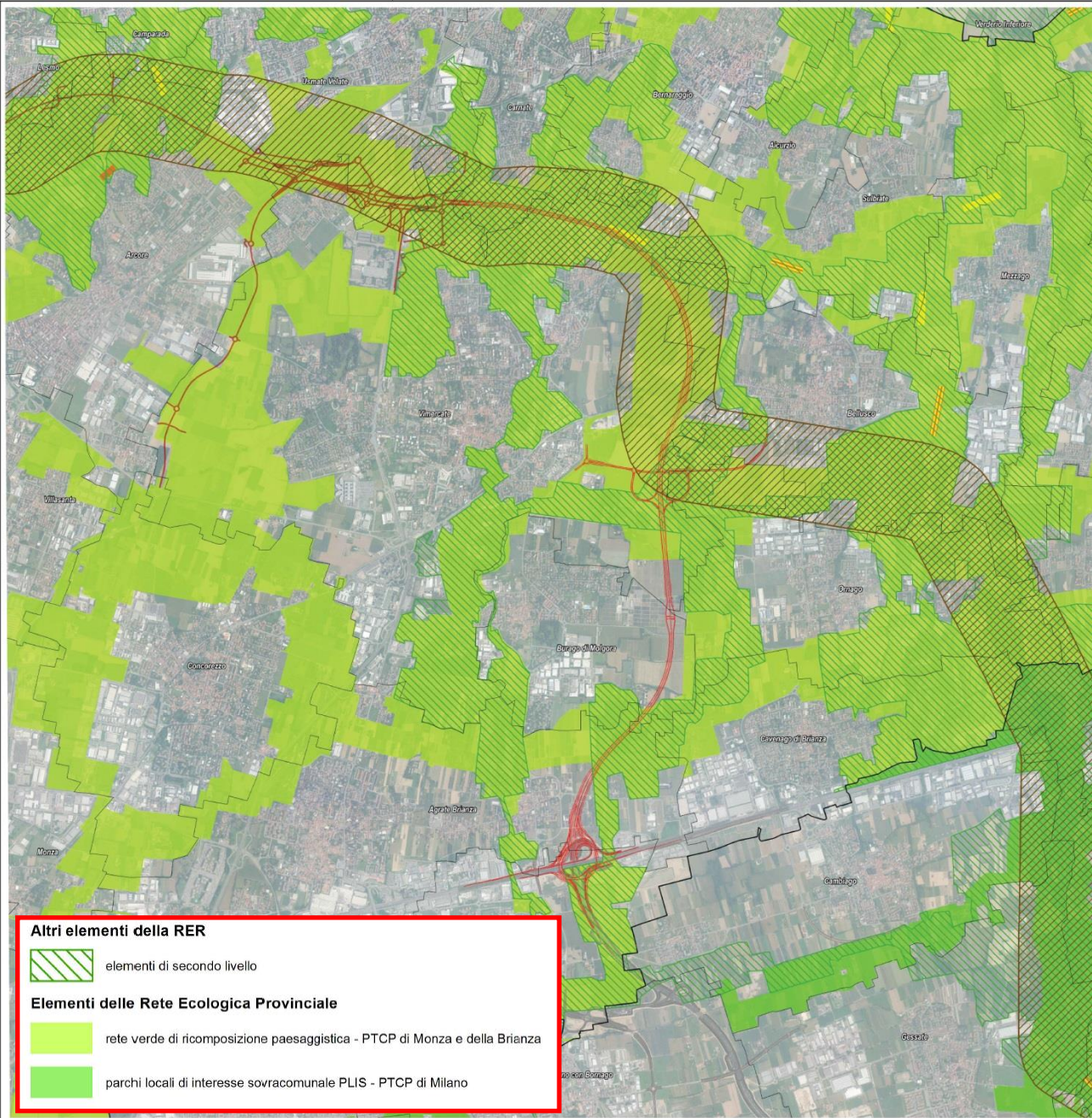
Sistema dei Parchi Locali di Interesse Sovracomunale

- Parco Locale di Interesse Sovracomunale "Parco Agricolo Nord Est"

Limiti e perimetri

- confini comunali
- confini provinciali

RETE ECOLOGICA



Altri elementi della RER

elementi di secondo livello

Elementi delle Rete Ecologica Provinciale

rete verde di ricomposizione paesaggistica - PTCP di Monza e della Brianza

parchi locali di interesse sovracomunale PLIS - PTCP di Milano

**Autostrada
Pedemontana
Lombarda S.p.A.**

Tronco

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

Oggetto

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE
TRATTA D
STUDIO DI FATTIBILITA'

Descrizione Elaborato

ALTERNATIVE PROGETTUALI
ALTERNATIVA PROGETTUALE 3 (TRATTA D BREVE) - PIANIFICAZIONE URBANISTICA E AMBIENTALE
RETE ECOLOGICA

LA CONCEDENTE

CONCESSIONI
AUTOSTRADALI
LOMBARDE

LA CONCESSIONARIA

Autostrada
Pedemontana
Lombarda

LEGENDA

Autostrada Pedemontana Lombarda

Tratta D breve: studio di fattibilità

Tratta C ed opere connesse: progetto definitivo

Elementi primari della Rete Ecologica Regionale

varco da deframmentare

varco da tenere

varco da tenere e deframmentare

corridoi regionali primari a bassa o moderata antropizzazione

Altri elementi della RER

elementi di secondo livello

Elementi delle Rete Ecologica Provinciale

rete verde di ricomposizione paesaggistica - PTCP di Monza e della Brianza

parchi locali di interesse sovracomunale PLIS - PTCP di Milano

Limiti e perimetri

confini comunali

confini provinciali



AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE

STUDIO DI FATTIBILITA'

ALTERNATIVE PROGETTUALI

LA CONCESSIONARIA

**Autostrada Pedemontana Lombarda**

—— Tratta C ed opere connesse: progetto definitivo

PTCP di Monza e della Brianza

Ambito di Monza

Colline della Brianza

Alta pianura irrigua

NOTE FINISCE DEI NOMI DI

Limiti e perimetri

confini provinciali







NO al tratto D della Pedemontana

TENIAMO IL BELLO CHE C'È

Venerdì 27 maggio 2022
ore 18.00

Ritrovo a Vimercate (San Maurizio), via cascina Castellazzo

I Sindaci dei Comuni di Vimercate, Agrate Brianza, Aicurzio, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Cavenago Brianza, Ornago e Ronco Briantino si ritroveranno per percorrere in bicicletta i 10 Km di sentieri che da Vimercate conducono ad Agrate Brianza, passando per Bellusco, Ornago, Burago di Molgora, Cavenago Brianza e Omate, nelle aree interessate dal possibile tracciato della tratta D breve di Pedemontana.

L'invito a partecipare è esteso a tutti gli altri Sindaci e a chiunque abbia a cuore la tutela e lo sviluppo sostenibile del nostro territorio.

Il bello che c'è nel nostro territorio deve essere mantenuto e difeso anche dagli organi superiori. Non abbandoniamo i nostri territori e la speranza, pur sapendo che questa è una battaglia immensa e impari. Rivolgiamo questo appello a Ministero, Regione, Provincia; ad ogni schieramento politico e ad ogni persona.

Chiediamo allora di essere ascoltati. Chiediamo la revisione del progetto e ribadiamo che la tratta "D lunga" e l'ipotesi in discussione della "D breve" realizzerebbero un'opera inutile e devastante.

Diciamo NO! Diciamolo tutti insieme!



PROVINCIA : Monza e Brianza
COMUNE : Agrate

INTERCONNESSIONE AUTOSTRADE TEEM-A4

A4

FINE TRATTA "1" BREVE
Correspondence with
Progr. km 8+983

INIZIO "TEEM"
Progr. km 0+000

FINE TRATTA "2" BREVE
Correspondence with
Progr. km 0+1000

INIZIO "TEEM"
Progr. km 0+1000





