



Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Resp. Procedimento: Arch. Carlo Maria Nizzola

Spett. **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
SICUREZZA ENERGETICA**
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI
Valutazioni Ambientali Divisione V - Procedure di
valutazione VIA e VAS
PEC: va@pec.mite.gov.it

Spett. **REGIONE LOMBARDIA**
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA
Valutazioni Ambientali e Bonifiche
Valutazione Impatto Ambientale (VIA)
PEC: ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it
PEC: procedimenti@pec.regione.lombardia.it

**Oggetto: [ID: 11347] Procedura di Valutazione di impatto ambientale ex art. 23 del
d.lgs. 152/2006, con contestuale Piano di Utilizzo terre ai sensi dell'art. 9 del D.P.R.
120/2017. A52 Tangenziale nord di Milano - potenziamento interconnessione A4- A52
ramo di svincolo tra A4 dir. Torino e A52 dir. Rho e svincolo Monza S. Alessandro -
opera connessa olimpiadi 2026.**
Parere in fase di VIA - Deliberazione di Giunta Comunale n° 241 del 13/06/2024

CODICE PROCEDURA (ID_VIP/ID_MATTM): 11347
DATA PRESENTAZIONE ISTANZA: 12/04/2024
DATA AVVIO CONSULTAZIONE PUBBLICA: 22/04/2024 (P.G. N° 75487/2024)
TERMINE PRESENTAZIONE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO: 21/06/2024

In riferimento alla procedura di cui all'oggetto, si trasmette, in allegato, il parere del
Comune di Monza.

Distinti saluti

IL DIRIGENTE
Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Arch. Carlo Maria Nizzola

*(documento informatico sottoscritto con firma digitale ai
sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)*

Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Via Guarenti n. 2 - 20900 Monza - segreteria.mobilitastrade@comune.monza.it
cnizzola@comune.monza.it
Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1 | Fax +39.039.2372.558
Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale
02030880153 | Partita IVA 00728830969

U
COMUNE DI MONZA
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0111725/2024 del 13/06/2024
Class.: 6.7 «VIABILITÀ»
Firmatario: CARLO MARIA NIZZOLA



Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale valutazioni ambientali
Valutazioni Ambientali Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

Regione Lombardia - Direzione Generale Ambiente e Clima Valutazioni
Ambientali e Bonifiche Valutazione Impatto Ambientale (VIA)
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

OGGETTO: [ID: 11347] Procedura di Valutazione di impatto ambientale ex art. 23 del d.lgs. 152/2006, con contestuale Piano di Utilizzo terre ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. A52 Tangenziale nord di Milano - potenziamento interconnessione A4- A52 ramo di svincolo tra A4 dir. Torino e A52 dir. Rho e svincolo Monza S. Alessandro - opera connessa olimpiadi 2026.
Parere in fase di VIA - Deliberazione di Giunta Comunale n° 241 del 13/06/2024

Proponente: Società autostradale Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.
Tipologia di opera: Opere stradali

Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM): 11347

Data presentazione istanza: 12/04/2024

Data avvio consultazione pubblica: 22/04/2024 (P.G. n° 75487/2024)

Termine presentazione Osservazioni del Pubblico: 21/06/2024

Premessa

Il progetto è in continuità con il progetto sottoposto a “*Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale di competenza ministeriale (ID9699) del progetto: A52 Tangenziale Nord di Milano. Potenziamento interconnessione A4-A52 ramo di svincolo tra A4 dir. Torino e A52 dir. Rho e svincolo Monza S. Alessandro. Opera connessa Olimpiadi 2026.*” conclusasi con Decreto Direttoriale MASE-VA-DEC-368 del 28/07/2023 di Assoggettamento a VIA (Sottocommissione VIA: Parere n° 767 del 23/06/2023). Nell’ambito di quel procedimento il Comune di Monza ha inviato il proprio Contributo in atti n° 112960 del 16/06/2023 che evidenziava criticità rispetto ai seguenti punti:

- Impatto con Area del Casignolo
- Rumore ed Impatti acustici
- Impatti Vibrazionali
- Qualità dell’aria
- Suolo: consumo ed impermeabilizzazione
- Monitoraggio Ambientale
- Introduzione di fattori di pressione antropica



- Mancanza di comprovata efficacia delle misure di mitigazione
- Rischio per la salute della popolazione

Si chiedeva espressamente la revisione geometrica del tracciato e l'eliminazione del tratto in trincea e la relativa copertura

Il Decreto Direttoriale MASE-VA-DEC-368 del 28/07/2023 di Assoggettamento a VIA si fonda sul Parere Sottocommissione VIA n° 767 del 23/06/2023 che richiama esplicitamente le osservazioni formulate dal Comune di Monza quanto a rilievi ambientali. Inoltre tutti i punti richiamati come critici, e che hanno portato all'assoggettamento a VIA, sono stati oggetto del Contributo espresso dal Comune di Monza.

Le valutazioni effettuate ora sono in stretta continuità con quanto già indicato nel citato Contributo comunale PG 112960/2023.

In riferimento all'oggetto, sono stati esaminati gli elaborati del progetto esecutivo.

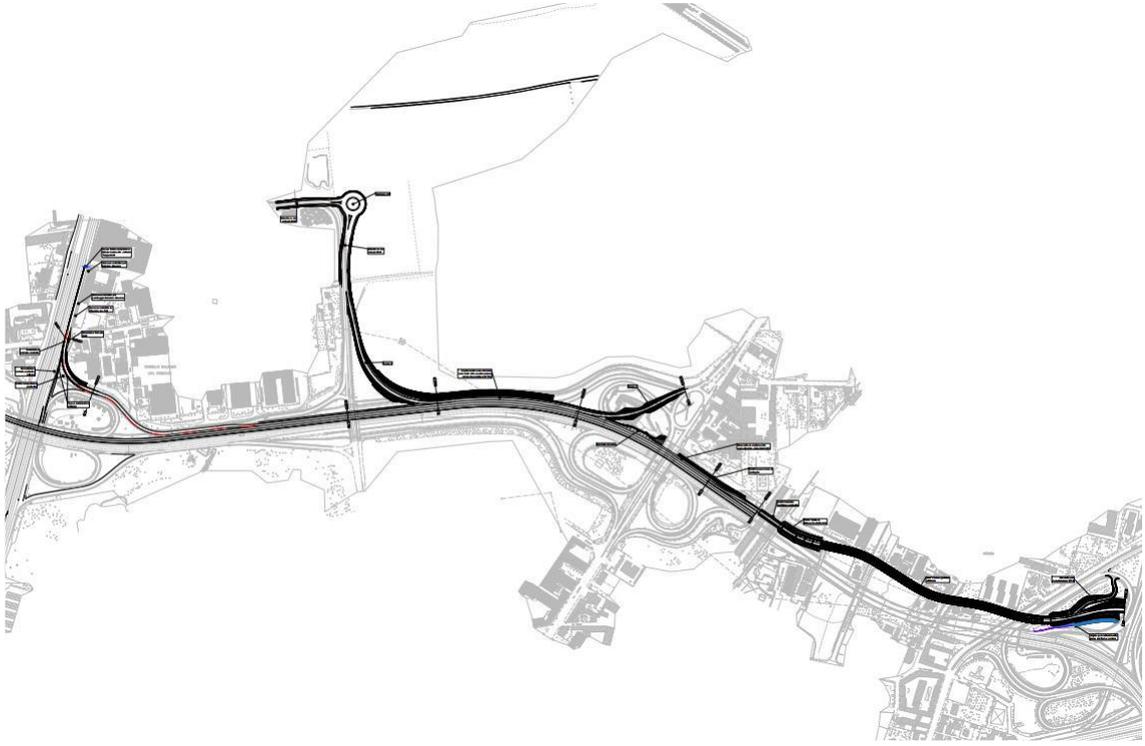
A - Descrizione del progetto e delle relazioni con il tessuto urbano al contorno

Da "Comunicazione procedibilità dell'istanza" MASE (in atti di P.G. n° 75487 del 22/04/2024)

"Secondo quanto asserito dalla Società proponente, l'intervento rientra tra le opere connesse e di contesto per le Olimpiadi 2026. Il progetto prevede il potenziamento dell'interconnessione A4- A52-SS36, con particolare riferimento al ramo di svincolo tra la A4, direzione Torino, e la A52, direzione Rho. Il progetto propone di canalizzare e fluidificare il flusso di traffico in arrivo dalla Autostrada A4, che già oggi si innesta sulla A52 in direzione ovest (direzione Rho), attraverso la realizzazione di una nuova galleria monodirezionale indipendente, in affiancamento alla galleria "San Rocco" esistente, permettendo lo smistamento del traffico sulla viabilità locale e sulla SS36, alleggerendo così il flusso lungo la carreggiata esistente dell'A52. Finalità dell'intervento è il miglioramento sia della fluidità delle correnti veicolari lungo gli assi autostradali, sia dell'accessibilità ai principali assi stradali connessi."

Nel dettaglio la Relazione Generale 5023EGEN002R0XXXXXXC descrive il progetto come segue:

"L'intervento si configura prevalentemente come adeguamento di viabilità esistente, insistendo inoltre su un territorio fortemente urbanizzato. La planimetria di progetto è illustrata nella seguente Figura



L'area in esame interessa la porzione meridionale del comune di Monza e parte del comune di Cinisello Balsamo. L'opera infrastrutturale si estende per una lunghezza complessiva di circa 2400m e l'intervento prevede la realizzazione di 3 rami di interconnessione, 1 rotatoria e la realizzazione di un nuovo tratto in galleria di collegamento tra la barriera della A4 e la tangenziale Nord A52."

Risulta costituito da tre distinte porzioni con differenti tipologie di intervento:

1) Tratto iniziale (sud - est):

"L'intervento in progetto si sviluppa dalla A4 attraverso la nuova configurazione plano-altimetrica del ramo di connessione con la A52 in direzione Ovest attraverso un tratto costituito da una galleria di nuova realizzazione e un successivo tratto in trincea, il quale collega la viabilità stradale in progetto con l'esistente monolite di sottopasso alla linea ferroviaria di FS. La soluzione proposta permette di canalizzare e fluidificare il flusso di traffico in arrivo dalla A4 che si innesta sulla A52 in direzione Rho."

La nuova configurazione del ramo di connessione con la A52 in direzione Ovest, è ottenuta attraverso un tratto costituito da una galleria di nuova realizzazione per una lunghezza totale di circa 400 m e un successivo tratto in trincea, delimitato da diaframmi, per un totale di circa 70m (denominato negli elaborati "Ramo 1").



2) Tratto intermedio (porzione centrale del tracciato):

“Il progetto prevede che la A52 sia potenziata a tre corsie per la carreggiata nord dalla confluenza del ramo sopracitato sino allo svincolo con la SS36.

Lungo tale tratto potenziato a tre corsie, si rendono necessarie alcune modifiche riferite allo svincolo intermedio denominato Monza Centro (via Borgazzi). Infatti, nella nuova configurazione di progetto risulta necessaria, per ragioni di ingegneria stradale legate al rispetto delle caratteristiche geometriche e di sicurezza stradale, l’eliminazione dell’esistente uscita dalla A52-carreggiata nord. Suddetta connessione è stata dunque riproposta in progetto creando un nuovo ramo di uscita sulla via Edison (Robecco).

Nel dettaglio, sono previsti i seguenti interventi:

- *Adeguamento dello svincolo di via Borgazzi mediante chiusura dell’attuale uscita “Monza Centro - Fermata Metro Sesto San Giovanni 1° Maggio” in carreggiata nord e realizzazione di una nuova rampa di ingresso in Tangenziale dalla rotatoria di via Borgazzi in direzione nord. Negli elaborati progettuali l’intervento sulla nuova rampa è denominato “Ramo 2”.*
- *Realizzazione nuova rampa di uscita in carreggiata nord dalla Tangenziale verso l’attuale via Edison, per poi congiungersi con essa. Negli elaborati progettuali l’intervento è denominato “Ramo 3”.*
- *Ampliamento piattaforma stradale carreggiata nord della Tangenziale Nord A52 dalla pk 5+100 alla pk 5+500 (per un totale di 400 m) con riconfigurazione a 3 corsie di marcia con emergenza. Negli elaborati progettuali l’intervento è denominato “Asse principale”.*
- *Ampliamento piattaforma stradale carreggiata nord dell’A52 dalla pk 5+500 circa alla pk 5+800 circa con riconfigurazione a 3 corsie di marcia, corsia specializzata di scambio di lunghezza pari a 250m e banchina laterale secondo DM2006. Negli elaborati progettuali gli interventi di ampliamento, comprensivo*

di quello definito al punto precedente, vengono denominati come “Ampliamento piattaforma stradale carreggiata nord”.

- Realizzazione di una rotatoria a due rami di innesti in prossimità della attuale curva a 90° su via Edison, a nord della Tangenziale A52, dove si andrà a congiungere la rampa di nuova realizzazione. Negli elaborati progettuali la rotatoria è denominata “Rotatoria 1”.
- Riconfigurazione piattaforma stradale carreggiata nord della Tangenziale A52 mediante sola segnaletica orizzontale tra la via Edison e la SS36 (da pk 5+700 a pk 6+500, per un totale di 800m).

[...] La soluzione progettuale adottata tiene inoltre conto dei pareri degli Enti presentate in occasione della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA (codice procedura 9699), conclusasi con determinazione direttoriale N. MASE_VA_DEC_2023-0000368 del 28/07/2023 con il rimando alla procedura di VIA.”



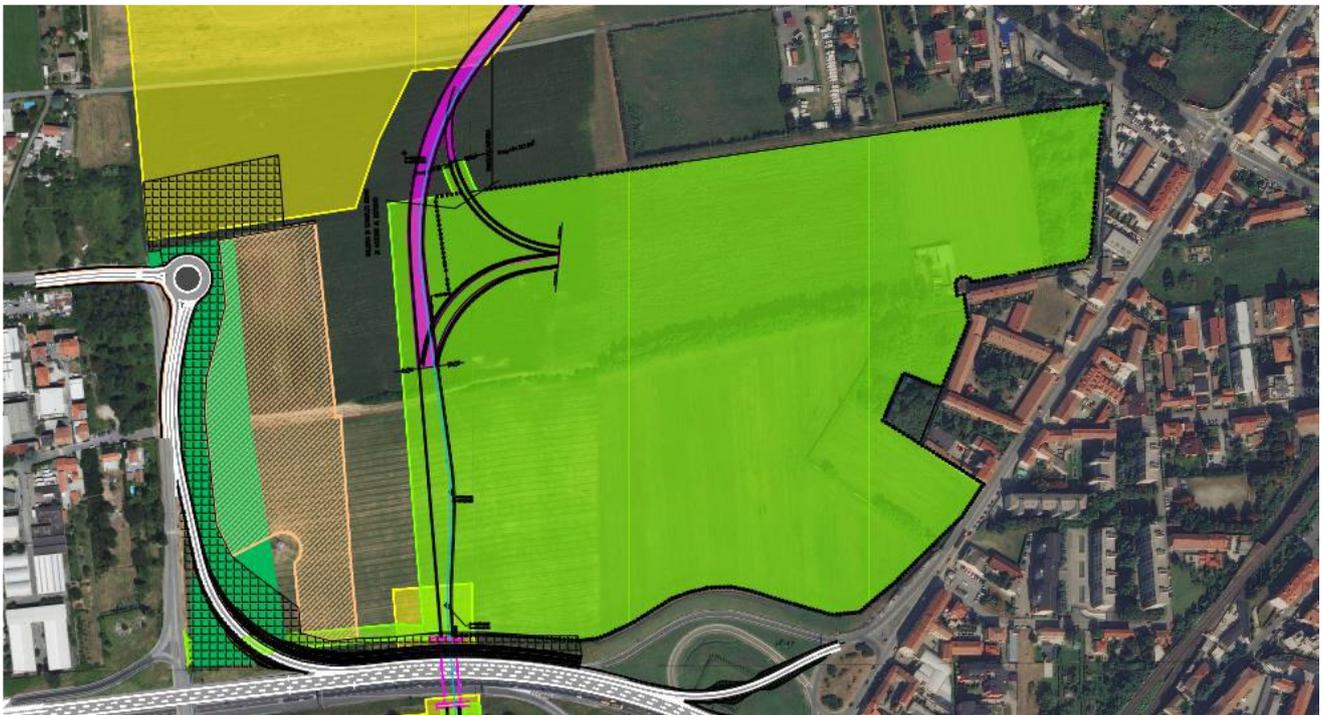
L'estratto cartografico seguente del Progetto definitivo della Linea M5 illustra le aree di prevista occupazione temporanea e permanente.

In riferimento al tracciato stradale di progetto emergono aree di sovrapposizione con le occupazioni del progetto della Linea M5 e strutture connesse:

- a sud dell'area del Casignolo, stante la necessità di realizzazione di un sovrappasso della Tangenziale Nord A52 da parte della linea metropolitana;

- a ovest dell'area del Casignolo, in prossimità della via Edison, dal momento che le aree di occupazione temporanea del progetto si sovrappongono alla porzione sud dell'area di cantiere funzionale alla realizzazione del deposito MM

Estratto dell'Elaborato DM-0-DP-ES-99-0485 "Piano Particellare di esproprio - Tavola delle occupazioni - Quadro d'unione - Tavola 1 di 2" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL (sovrapposto al progetto stradale da sottoporre a VIA)



	Occupazione permanente / Esproprio		ZONA PER DEPOSITO TEMPORANEO TERRE
	Asservimento sottosuolo		ZONA PER SPOSTAMENTI E SOSTA MEZZI, STOCCAGGI, BARACCAMENTI
	Occupazione temporanea suolo		AREE DESTINATE A OPERE A VERDE
	Occupazione temporanea suolo e asservimento		
	Occupazione temporanea del sottosuolo		



Precedente proposta di svincolo sottoposta a procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA

Rispetto all'attuale configurazione di progetto sottoposta a VIA, la precedente versione evidenziava maggiori interferenze e necessità di coordinamento.

3) Tratto finale (sud - ovest):

L'intervento di progetto termina in corrispondenza dello svincolo tra la A52 e la SS36, attraverso una riconfigurazione degli innesti dei rami di svincolo della A52 sulla SS36-direzione Lecco. In particolare, la soluzione prevede l'eliminazione della confluenza delle correnti veicolari di svincolo e, pertanto, del dare precedenza esistente per i veicoli provenienti dalla A52-carreggata nord e diretti sulla SS36-direzione Lecco, permettendo una più agevole immissione.



Ulteriori interventi

A completamento del progetto è previsto uno stradello di manutenzione collocato in prossimità dell'imbocco della galleria di nuova realizzazione che consente l'immissione della A4 sulla A52.

B - Valutazioni di compatibilità ambientale dell'opera

B1 - Contributo del Settore Ambiente ed Energia del Comune di Monza

La valutazione della compatibilità dell'opera, riferita al progetto sottoposto a Verifica di assoggettabilità alla VIA, è contenuta nel parere redatto dal Settore Ambiente ed Energia recante prot. N.111664 del 15/06/2023, parte integrante del contributo espresso dal Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio prot. N 112960 del 16/6/2023

Nella nuova versione progettuale rileva l'introduzione di un elemento migliorativo consistente - nel ramo uscente dalla A52 in raccordo e in parziale sovrapposizione con la via Edison - nell'eliminazione del Ramo 4, ossia del collegamento tra due rotatorie - Rotatoria 1 - conservata - e Rotatoria 2 - eliminata - e della connessione finale con Viale Campania.

Il tracciato continua comunque ad interessare terreno ad uso agricolo con sedimi stradali di differente ampiezza e resta confermata l'occupazione di suolo prodotta dalla Rotatoria 1 (del diametro complessivo di circa 40m e una superficie dell'ordine di circa 1400 mq)



Diversamente, il progetto depositato non introduce alcuna modifica alle caratteristiche dell'opera nel Tratto iniziale, confermando la realizzazione di una nuova galleria della lunghezza di circa 400 m e un successivo tratto in trincea della lunghezza di 70 m (anche se, si segnala, l'elaborato *Studio di Impatto Ambientale Sezione 2 Quadro progettuale 5023ESIA002ROXXXXXXXXA* riporta una lunghezza di 40 m). Tale porzione, come già evidenziato in fase di Verifica, riversa sull'ambito urbano di via Gentili, via Donatori di Sangue e porzioni di quartiere ad esse adiacenti, forti criticità in particolare in corso d'opera, in riferimento alle pressioni ambientali su un tessuto residenziale con presenza di istituti scolastici (scuola secondaria S. Pertini, scuola primaria Omero ed asilo nido comunale) nonché di strutture sportive/ricreative. Il mancato recepimento della richiesta di realizzazione dell'interno tratto dell'opera in galleria e conseguente eliminazione della trincea, comporta l'introduzione di pressioni antropiche la cui proposta di mitigazione non è accompagnata da elementi che ne garantiscano una comprovata efficacia

Dall'esame degli elaborati, restano confermate criticità significative di cui alle osservazioni che seguono, in riferimento agli impatti sulle matrici suolo e aria e le pressioni generate per l'introduzione della componente rumore e vibrazioni in alcune zone dell'abitato/siti sensibili, in particolare in corso d'opera

RUMORE

Una prima osservazione riguarda l'approccio alla valutazione dell'impatto rumoroso dell'opera, che non prevede un confronto dei valori previsionali dello scenario di progetto con misurazioni fonometriche reali e attuali, ma bensì con un definito **scenario dello stato ante-operam** per l'intera area oggetto di indagine, con l'evidenza degli isolivelli sonori **calcolati** ad una altezza di 4 metri dal suolo all'interno di un'opportuna area di calcolo dell'estensione di circa 5 Km², fornendo gli esiti di **simulazioni** per tutti i recettori residenziali entro i 250 m dalla nuova infrastruttura e per quelli sensibili entro i 500 m.

E' stato pertanto ottenuto un modello dello **scenario acustico ante operam**, diurno e notturno, calibrato con un numero molto esiguo di reali misure correttive dell'attuale clima acustico

Ciò introduce potenziali approssimazioni non cautelative e potrebbe non restituire l'effettivo stato di fatto della pressione sonora negli ambiti considerati, minimizzando così gli effetti indotti dall'opera in fase di esercizio

Corso d'Opera

Come già ampiamente evidenziato in fase di verifica di assoggettabilità a VIA, la realizzazione dell'opera presenta forte criticità nel quartiere di S. Alessandro, dove l'area adibita a cantiere si troverà in prossimità di numerosi edifici residenziali nonché di un plesso scolastico; a tal proposito, anche il SIA, come già lo Studio



preliminare, evidenzia un significativo aumento della rumorosità causato sia dalle lavorazioni sia dal transito dei mezzi adibiti allo smaltimento terre sulla viabilità locale.

Tale area di cantiere, per la notevole vicinanza agli edifici residenziali e al plesso scolastico a distanze inferiori a 5 m e l'uso massiccio di macchine operatrici ad elevato impatto rumoroso, è caratterizzata da una stima dei livelli sonori eccedenti i limiti normativi, da non escludersi - si legge nel SIA - neanche con l'utilizzo di barriere acustiche fisse perimetrali rispetto l'area di cantiere, oltre a barriere mobili poste in prossimità della sorgente, ritenute complessivamente non in grado assicurare il rientro della rumorosità all'interno dei limiti normativi.

Analogamente, gli effetti di disturbo da parte delle aree di cantiere poste in adiacenza all'area agricola del Casignolo interesseranno gli edifici residenziali che si affacciano sull'area, nello specifico l'ambito residenziale di Via T.Edison e l'ambito di Via G.Borgazzi.

Si evidenzia come questi ultimi due comparti, e in particolare l'ambito di via Edison, possano potenzialmente subire l'effetto combinato delle attività di cantiere afferenti sia l'opera in esame che quella relativa la realizzazione del deposito della linea M5 e, contrariamente a quanto previsto all'Allegato VII alla Parte II del D.Lgs 152/06, non è stata effettuata una valutazione ai sensi del punto 5 lettera e) degli impatti cumulati delle fasi di realizzazione delle due opere

Quanto all'area di cantiere per il nuovo innesto sulla SS36, il calcolo previsionale ha evidenziato elementi di criticità non significativi, ai quali è possibile far fronte con specifici interventi mitigativi di barriere acustiche mobili, in grado di consentire una sostanziale compatibilità con i limiti normativi.

Per tutte le altre aree di cantiere, le valutazioni previsionali hanno previsto livelli di rumore rispettosi della zonizzazione acustica comunale.

Fase post operam

Nella zona del quartiere di S. Alessandro le criticità dell'inserimento della nuova infrastruttura in trincea sono da ricercare, in particolar modo, nella zona di Via A. Gentili

Lo scenario acustico post-operam conserva gli elementi di criticità indirizzati all'edificio scolastico più esposto con un peggioramento del clima acustico complessivo

Ulteriore criticità dello scenario post operam, confrontato con ante operam, è insita nel previsto aumento dei flussi di traffico sulla Via T.Edison, ove, in corrispondenza dei recettori più esposti si osserva un superamento, sia diurno che notturno, dei limiti relativi alla fascia di pertinenza acustica della strada

Quanto all'innesto della A52 sulla SS36, l'impatto acustico combinato delle due infrastrutture risulta eccedente i limiti normativi già nello scenario ante operam. Il riscontro del calcolo post operam nella sostanza conferma le criticità già evidenziate nello stato di fatto.

Nei tre casi evidenziati, lo Studio ha previsto un intervento mitigativo, consistente nella posa di dedicate barriere acustiche fonoassorbenti e fonoisolanti di lunghezze variabili, non contemplate nello Studio Preliminare

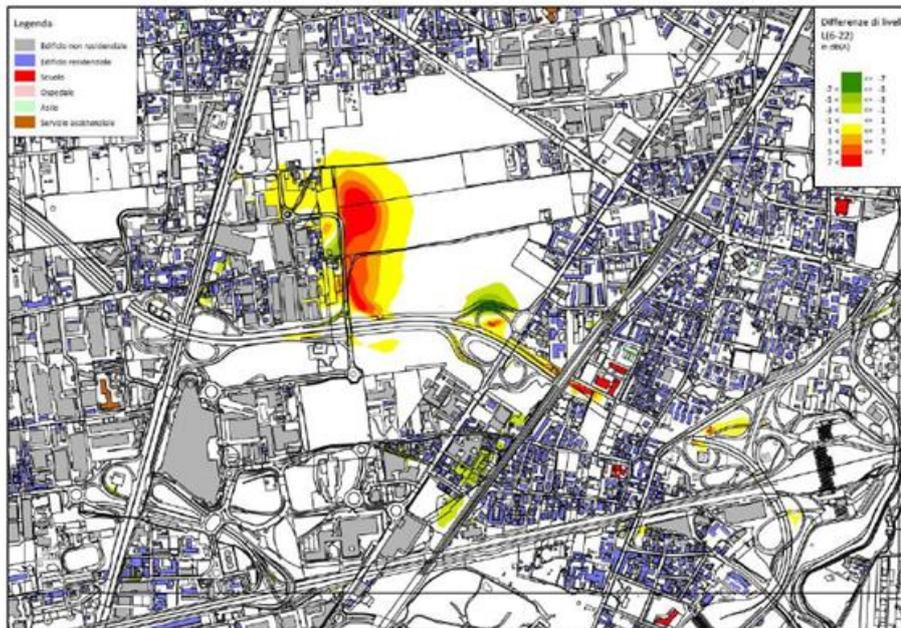
A fronte di tali interventi mitigativi è stato ripetuto il calcolo puntuale per tutti i recettori residenziali entro i 250 metri dalla nuova infrastruttura e per i recettori sensibili entro i 500 metri. Dal confronto degli stralci planimetrici riportati nel seguito (scenario diurno in assenza/presenza di barriere fonoassorbenti) si evince che l'efficacia di tali misure di mitigazione non è tale da garantire l'annullamento degli effetti dell'opera sulla

Figura 4-14 - Differenze tra scenario post ed ante operam – periodo diurno



componente rumore, mantenendo in particolare, seppur in riduzione, un impatto significativo sull'areale residenziale della via Edison (oltre che impattare sulla porzione agricola adiacente) e lasciando inalterati gli effetti delle infrastrutture esistenti sugli edifici sensibili della via Gentili, tra cui il plesso scolastico

Figura 5-6 - Differenze tra scenario post ed ante operam con mitigazioni – periodo diurno



Si evidenzia però che lo Studio previsionale non ha contemplato, attraverso un'apposita e testata modellizzazione, il potenziale contributo all'incremento dei livelli di rumore emessi dal traffico veicolare in corrispondenza della trincea, connesso alla particolare conformazione della stessa, poichè posta in uscita di un tratto in galleria ad est e limitata ad ovest dal sottopasso della linea ferroviaria. E' noto, infatti, come l'imbocco e l'uscita di tratti in galleria rappresentino specifiche configurazioni in grado di generare un incremento localizzato dei livelli di rumore, particolarmente accentuato proprio sui recettori acustici posti nelle immediate vicinanze (in tal caso, scuola Pertini). Questa aliquota non valutata potrebbe apportare un contributo significativo al clima acustico e inficiare in parte la stima degli effetti mitigativi della barriera prevista

VIBRAZIONI

Il tema dell'inquinamento ambientale prodotto dalle vibrazioni nonché gli effetti delle stesse sulla popolazione e gli edifici sono state nuovamente oggetto di valutazioni nel SIA, ma sia l'approccio che gli esiti non mostrano discostamenti rispetto alla fase di verifica di assoggettabilità a VIA

Ante operam

La valutazione del livello di accelerazione ante operam viene affrontata nel SIA con l'utilizzo di una relazione sperimentale, elaborata nel dettaglio dallo Studio professionale di ingegneria dell'Ing. Raffaele Pisani, in riferimento agli edifici più prossimi ai differenti tratti dell'opera in progetto, tenuto conto della velocità e peso dei veicoli nonché assumendo uno stato del manto stradale pressoché esente da rugosità. Tale approccio è il medesimo utilizzato nello Studio preliminare e può



essere coerente con un procedimento di screening, anche in ragione dell'assenza di un riconoscimento in ambito accademico/scientifico che lo qualifichi quale metodo di riferimento.

Ma nell'ambito della Valutazione di impatto ambientale è necessaria una descrizione del fenomeno più accurata, anche in ragione delle criticità emerse in fase di verifica, con sopralluoghi mirati e misure presso i ricettori sensibili e più esposti, delle vibrazioni di fondo e delle condizioni/modalità di propagazione

Tale screening porta alla definizione dei reali livelli ante operam nei ricettori oltre a consentire di Individuare la legge di propagazione nel terreno del fenomeno vibrazionale che permetta adeguata stima previsionale post operam

Corso d'opera

Quanto alla fase di cantiere, il SIA - in continuità con lo Studio preliminare - assume a riferimento una relazione sperimentale utilizzata per la valutazione d'impatto in corso d'opera. Si tratta di un'equazione elaborata da uno Studio professionale di Ingegneria Ing. Angelo Farina relativamente ad una ruspa cingolata, le cui caratteristiche emissive risultano sostanzialmente simili a quelle della benna mordente che opera su un fronte strada di cantiere dell'ampiezza 10 metri e una fascia ad essa circostante di circa 100 metri

Criticità di rilievo, già in fase di verifica, interessano gli edifici residenziali pluripiano soprastanti la nuova galleria di 400 metri ed ubicati a pochi metri da essa (un condominio di 7 piani ad una distanza di circa 7 m dal bordo cantiere, una residenza a due piani ad una distanza inferiore a 2 m, la struttura scolastica Sandro Pertini a circa 3 m).

Tali recettori saranno interessati dalle attività impattanti della costruzione della nuova galleria, in particolare nelle fasi di inserimento di micropali e preliminare scavo in copertura con inserimento di diaframmi e solettone, durante la quale si stimano livelli di vibrazioni superiori ad 90 dB e sempre eccedenti i limiti normativi, come riporta la tabella contenuta nel SIA

Tabella 4-28- Sintesi dei risultati CO con confronto limiti UNI 9614

Punto Sorgente	Distanza da sorgente (m)	Destinazione d'uso del recettore	Livello di vibrazioni previsto in dB	Limiti regolamento Igiene Lombardia in dB	VERIFICA RISPETTO LIMITI
VIB -MO-01	7	Residenze	Maggiore di 90	74	No
VIB -MO-02	2	Residenze	Maggiore di 90	74	No
VIB -MO-03	3	Ed. Scol.	Maggiore di 90	71	No
VIB -MO-04	35	Residenze	Minore di 69 dB	74	Si
VIB -MO-05	50	Residenze	Minore di 67 dB	74	Si
VIB -CB-01	30	Residenze	Minore di 70 dB	74	Si
VIB -CB-02	30	Residenze	Minore di 70	74	Si



Lo Studio suggerisce, al fine di controllare nel tempo adeguate condizioni di sicurezza ambientale e strutturale, accanto al piano di monitoraggio ambientale, approfondimenti geotecnici in corso d'opera ma richiama la necessità di ricorrere alla richiesta di deroga ai limiti vibrazionali, il rilascio della quale è in capo nelle competenze del Sindaco, sulla base dei dettami del Regolamento locale di igiene

Per tutti gli altri tratti oggetto d'intervento, il SIA valuta l'impatto vibrazionale sempre compatibile con i limiti previsti dalla norma per i differenti bersagli (edifici, persone).

Post Operam

Sulla base del calcolo previsionale lo Studio evidenzia come nello stato di esercizio, l'impatto sul clima vibrazionale risulti contenuto. Si sottolinea però come la stima si basi sull'assunto di un manto stradale privo di rugosità con livelli di accelerazione previsti sempre inferiori al limite normativo e di sensibilità per l'uomo. Al fine, comunque, di verificare il fenomeno vibratorio con un flusso pressoché continuo e diversificato di veicoli, è stato previsto dedicato piano di monitoraggio ambientale in grado di confermarne nel tempo la compatibilità con i limiti normativi.

L'attività di Monitoraggio prevista nel SIA individua 15 stazioni di monitoraggio sul territorio del Comune di Monza ove effettuare due tipologie di attività di controllo:

- a) monitoraggio delle eventuali condizioni di disturbo sensoriale indotte in fase di cantiere e di esercizio;
- b) ricerca e controllo di eventuali fessurazioni e conseguenti alterazioni strutturali sugli edifici esistenti nelle aree contermini ai cantieri

Si noti però che, nella fase di cantiere, il PMA propone per le attività di controllo a) e b) una frequenza rispettivamente trimestrale e settimanale, da ritenersi assolutamente inadeguate se rapportate alle criticità emerse e all'impossibilità di intervento tempestivo

QUALITA' DELL'ARIA

Fase in corso d'opera

I risultati delle simulazioni dello scenario di cantiere rilevano contenute ricadute in termini di PM_{10} e $PM_{2,5}$ mentre risultano più apprezzabili quelle di NO_2 associate al funzionamento dei motori diesel dei mezzi di cantiere. Lo Studio propone misure mitigative dell'impatto generato dal transito dei mezzi pesanti, in accordo con i contenuti delle Linee guida ARPA sulla gestione dei cantieri.

Fase post operam

Nello scenario di progetto, il recettore maggiormente impattato è il centro sportivo San Rocco di Monza nei pressi del tratto scoperto in trincea unitamente ad altri recettori che registrano un peggioramento non trascurabile quali la Scuola secondaria



di I grado Sandro Pertini e un recettore residenziale, sempre situato nei pressi del tratto scoperto della nuova infrastruttura in trincea, nei pressi di Via Gentili. Per la mitigazione dell'impatto su questi recettori, anche il SIA, come già lo Studio preliminare, prevede l'impiego di vernici al biossido di titanio sui pannelli fonoassorbenti da posizionarsi in corrispondenza del tratto in trincea. Anche in tale caso, lo Studio non riporta la descrizione di esiti favorevoli derivanti dall'impiego di tale accorgimento, scaturenti da fasi sperimentali o da applicazione a casi noti, monitorati nel tempo e riconosciuti da organismi/enti accademici, nè poi viene fatto riferimento a casistiche analoghe a quella in esame, riferita alla specifica configurazione del tratto in trincea in adiacenza all'uscita della galleria

Analogamente alla componente rumore, si evidenzia che la presenza di un tratto in galleria genera una qualità dell'aria generalmente migliore rispetto alla presenza nello stesso luogo di una sezione stradale a cielo aperto, ma gli inquinanti vengono rilasciati in corrispondenza degli imbocchi/uscite della galleria e dei condotti di impianti di areazione, dove un flusso d'aria longitudinale o trasversale viene scaricato all'esterno dall'"effetto pistone" svolto del traffico. Queste considerazioni, mancanti nel SIA, potrebbero modificare la stima delle concentrazioni puntuali restituite dal modello previsionale con un peggioramento delle condizioni post operam non valutato

CONCLUSIONI (da intendersi quali prescrizioni, successivo paragrafo G - Prescrizioni e Condizioni)

L'esame condotto si è concentrato sulle criticità del progetto ritenute più significative, così come emerse in fase di verifica di assoggettabilità alla VIA e che non hanno trovato adeguata soluzione nella rivisitazione del progetto allegato all'attuale istanza di VIA

L'impatto acustico e il peggioramento localizzato della qualità dell'aria sia in fase di cantiere che in post operam aveva già portato a richiedere la chiusura del tratto in trincea sul Ramo 1, non recepito, e la presenza di misure di mitigazione introdotte in questa fase non garantiscono la neutralità dell'opera in un contesto residenziale e a servizi, anche in ragione dell'assenza nella valutazione di possibili fattori in grado di amplificarne gli effetti

Quanto all'impatto vibrazionale di cantiere nel tratto di realizzazione della nuova galleria in adiacenza all'abitato, la mitigazione risulta molto difficoltosa e di incerto esito a fronte del rischio di danni strutturali e di ripercussioni sulla salute della popolazione coinvolta

La proposta avanzata nel SIA - a conferma di quanto già ipotizzato nello Studio preliminare - di ovviare alla criticità emersa con il rilascio di una deroga ai livelli vibrazionali non costituisce comunque soluzione all'impatto che resta connotato da incerta quantificazione degli effetti



A fronte delle criticità tuttora rilevate, si sottolinea nuovamente la necessità che il proponente ottemperi ai contenuti di cui al Dlgs 152/06 secondo cui deve essere predisposto lo Studio di Impatto Ambientale. In particolare, si osserva come sia stato omissivo nel SIA quanto previsto all'Allegato VII Punto 2, ossia:

"una descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle relative alla concezione del progetto, alla tecnologia, all'ubicazione, alle dimensioni e alla portata) prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, adeguate al progetto proposto e alle sue caratteristiche specifiche, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato"

Si evidenzia come l'analisi di configurazioni e ubicazioni/andamento alternativi del progetto sia già stata avanzata nell'analisi di compatibilità ambientale dell'opera condotta nel precedente citato contributo del Settore Ambiente ed Energia

Ci si attende, sempre in tale direzione, che tale analisi conduca anche ad una più razionale e meno impattante gestione delle aree di cantiere e dei depositi temporanei, con particolare riferimento all'ubicazione nell'ambito del Casignolo, poiché tali aree oltre a risultare in parziale sovrapposizione con il cantiere TBM nord della M5, costituiscono ulteriore consumo di suolo, seppur temporaneo. L'analisi richiesta deve condurre all'individuazione di aree alternative, anche su territori comunali adiacenti, corredata da una descrizione accurata delle loro caratteristiche/destinazioni d'uso, condizioni logistiche e gestionali e relative eventuali incompatibilità allo scopo, tenuto conto che allo stato attuale si è optato per l'utilizzo di aree agricole, scelta da ritenersi assolutamente residuale e da effettuarsi solo a valle di verifiche e valutazioni di cui non vi è contezza nella documentazione presentata.

B2 - Contributo offerto da Brianzacque srl (coinvolta dal Comune al fine di fornire il proprio contributo tecnico - P.G. N° 96769 del 23/05/2024)

INTERFERENZA CON I POZZI AD USO IDROPOTABILE

Dall'analisi dell'elaborato progettuale denominato "Studio di Impatto Ambientale - Sezione 4 Quadro ambientale - Sezione 4.2 Geologia e acque" emerge che:

- L'area di rispetto del pozzo acquedottistico di Via Gentili cod. 086 di raggio 200 m (definita con criterio geometrico) viene intersecata dalla nuova infrastruttura viaria ad alta densità di traffico, che in questo tratto risulta in galleria, ad una distanza planimetrica di soli 16,90 m dal centro di emungimento.



• Nello stesso elaborato progettuale, il pozzo pubblico Gentili viene erroneamente descritto con captazione da una presunta seconda falda, ubicata al di sotto dei 55,50 m da piano campagna, quando in realtà la quota sopra citata è quella del filtro di captazione ubicato in corrispondenza delle formazioni maggiormente ghiaiose ovvero più produttive. Tuttavia non è assolutamente verosimile considerare la falda captata isolata dalla presunta falda superficiale in quanto:

- dalla stratigrafia del pozzo non risultano strati chiaramente impermeabili ma solo argille miste ghiaia e sabbia;
- la continuità degli strati impermeabili non può essere dedotta da una sola stratigrafia peraltro “storica”;
- il pozzo, come evidente dallo schema di completamento, è costruito con dreno continuo nell’intercapedine tra perforo e tubazione di rivestimento dalla profondità di 38.00 m in giù.

Pertanto, la captazione del pozzo Gentili 086 è a tutti gli effetti da considerarsi mista con contributo sia dal presunto acquifero freatico di falda superficiale (falda libera) che dall’acquifero più profondo, tanto che il livello statico misurato presso il pozzo da piano campagna (soggiacenza) risulta pari a 18,00 m, in linea con i livelli misurati nei sondaggi di monitoraggio attrezzati a piezometro (S07/Pz4 il più prossimo).

- Le sezioni tipologiche della galleria, sia in adiacenza che non in adiacenza alla galleria esistente S. Rocco, evidenziano la presenza in falda dei diaframmi, non garantendo il rispetto delle prescrizioni della vigente normativa (D.G.R. n. 7/12693 del 10/04/2003): “Le strutture di rivestimento non dovranno interferire con l’acquifero captato, in particolare dovrà essere mantenuta una distanza di almeno 5 m dalla superficie freatica, qualora l’acquifero freatico sia oggetto di captazione. Tale distanza dovrà essere determinata tenendo conto delle oscillazioni piezometriche di lungo periodo, indicativamente 50 anni.”
- Sulla scorta di quanto precisato ai punti precedenti risulta necessario un chiarimento sul rispetto della vigente normativa per l’interferenza dell’infrastruttura viaria ad alta densità di traffico, opere sia provvisorie che definitive, con la falda captata dal pozzo ad uso potabile Gentili 086, per quanto riguarda l’esecuzione di opere in falda (DGR 10 aprile 2003 n. 7/12693) e/o l’utilizzo di fanghi bentonitici in presenza di acquifero non protetto (DLgs 3 aprile 2006 n. 152 - art. 94).

Dall’analisi dell’elaborato progettuale denominato “Carta dei Vincoli Geologici - GEO Geologia e Geotecnica” emerge che:

- Anche l’area di rispetto del pozzo acquedottistico S. Alessandro cod. 034, anch’essa delimitata con criterio geometrico di raggio 200 m, risulta attraversata dall’infrastruttura viaria ad alta densità di traffico.
- Il pozzo in questione S. Alessandro cod. 034, a captazione mista, seppur a maggior distanza dall’opera in progetto rispetto al pozzo Gentili 086, si trova a



valle dell'opera in progetto e pertanto potenzialmente anch'esso ad alto rischio di contaminazione.

- Anche per questo pozzo, non considerato negli elaborati di progetto specifici, è necessario un chiarimento a garanzia del rispetto della normativa vigente per quanto riguarda l'esecuzione di opere in falda e/o l'utilizzo di fanghi bentonitici in presenza di acquifero non protetto.

Dall'analisi dell'elaborato progettuale denominato "Studio di Impatto Ambientale - Progetto di monitoraggio ambientale (PMA) - Componente: Acque sotterranee - Relazione specialistica" emerge che:

- Scopo del Progetto di monitoraggio ambientale risulta "l'attività di controllo/monitoraggio della qualità delle acque nei piezometri allestiti nella falda freatica e di quelle captate dal pozzo pubblico (CI108033) nella falda profonda" per la valutazione delle eventuali interferenze opere/falda.
- Vengono identificate 4 stazioni di monitoraggio complessive lungo tutta la tratta prevista, e vengono indicati i parametri da monitorare, ante operam, in corso d'opera e post operam, con le rispettive cadenze temporali di monitoraggio per ciascuna fase.
- Non vengono presentate le azioni correttive da intraprendere qualora dovessero verificarsi superamenti per uno o più parametri durante o successivamente le operazioni di realizzazione dell'opera.
- Il pozzo idropotabile Gentili 086 risulta ad alto rischio contaminazione per la vicinanza dell'infrastruttura viaria e per l'assenza di protezione naturale delle falde captate, pertanto, il Progetto di Monitoraggio Ambientale per il controllo delle eventuali interferenze/contaminazioni indotte sulle acque emunte deve prevedere l'analisi di dettaglio di adeguati interventi mitigatori e di eliminazione del rischio, a tutela della salute pubblica.

In conclusione [Prescrizioni richiamate nel successivo paragrafo G - Prescrizioni e Condizioni]:

1. Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) non evidenzia i rischi su 2 pozzi potabili, il Gentili e il Sant'Alessandro, e di conseguenza non definisce i provvedimenti per ridurre al minimo i rischi;
2. il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) non indica alcuna azione da intraprendere in caso di rinvenimento di contaminazione e pertanto risulta inefficace.

C - Valutazioni connesse al sistema viario e della mobilità

C1 - Valutazioni in merito agli effetti dell'opera



L'opera nel suo complesso agisce in modo diretto sul nodo di interconnessione A4 - A52 - Viabilità della città di Monza in inserimento alle due arterie.

La città di Monza ha adottato con Deliberazione di Giunta Comunale n° 110 del 38/03/2024 il proprio P.U.M.S., dal quale emerge un quadro di traffico esistente tra A 51 - A4 - A 52 in relazione al sistema di pedaggiamento che verrà adottato nel suo complesso su tutte le tangenziali che hanno ripercussioni su tale nodo.

Dall'analisi dello studio di traffico (elaborato **Studio di traffico 5023EGEN022R0XXXXXXB**) non si evincono in modo chiaro gli impatti sul traffico veicolare privato determinati sulla rete urbana del comune di Monza. Ciò si ritiene che possa essere da attribuire sia all'estensione della rete oggetto di simulazione sia alla sua eterogeneità funzionale.

In particolare devono essere meglio evidenziate le ricadute a livello urbano sia determinate dalle opere di potenziamento sulla A52, che provocate dalla prevista chiusura dell'uscita su via Borgazzi. Non sono direttamente valutabili nelle sue ricadute sul traffico urbano (in specifico per il quartiere di San Rocco - Casignolo, nemmeno gli auspicati esiti di riduzione degli accodamenti lungo via Marconi (tratto iniziale) e nell'accesso alla SS 36.

In un'ottica più generale e riguardante la matrice costi - benefici, atta a garantire la più corretta valutazione da parte dell'Amministrazione Comunale di Monza, è necessario avere un miglior quadro degli effetti positivi attesi a livello territoriale dall'opera, rispetto alle complessive risorse (in termini economici ed ambientali) impiegate per la sua realizzazione.

Si rimanda al successivo paragrafo G - Prescrizioni e Condizioni

C2 - verifica tecnica delle soluzioni progettuali previste da Milano Serravalle

Si rimanda ai contenuti dell'Attività di verifica tecnica, effettuata da Monza Mobilità per conto del Comune di Monza - allegato PG 108638/2024 del 10/06/2024 - che hanno verificato la fattibilità dell'intervento completamente in galleria anche in luogo della prevista porzione in trincea, nell'ambito di via Gentili

C3 - Ciclabilità di connessione territoriale (valutazioni effettuate in collaborazione con Città Metropolitana Milano, Provincia di Monza e della Brianza, Comune di Cinisello Balsamo)

Considerazioni

Il tratto di SS 36 compreso tra il ponte sulla A 4 e l'inizio del tratto in cui la strada statale è interrata, presso il supermercato Esselunga di San Fruttuoso è, a causa della presenza dei due svincoli autostradali tra la SS 36 e la A 4 e la A 52,



sostanzialmente impermeabile dal punto di vista della mobilità ciclopedonale, costituendo una importante interruzione in un asse ciclopedonale diretto tra Monza e Milano, in buona parte già esistente e composto da due tratte:

1. Tra il confine del Comune di Milano e il ponte sulla A 4, infatti, vi sono due piste ciclabili, in affiancamento su entrambi i lati della SS 36, di competenza della Città metropolitana e in corso di riqualificazione, con allargamento e separazione dei flussi ciclabili e pedonali;
2. Dal supermercato Esselunga di San Fruttuoso in Monza la ciclabile in sede protetta lungo la SS 36 si estende oltre i confini della Provincia di Monza e Brianza la quale, nel corso del 2022, ha sviluppato uno studio di fattibilità “progetto VeloVAL” per la riqualificazione e potenziamento dell’infrastruttura ciclopedonale.

La realizzazione di un’infrastruttura ciclopedonale lungo la SS 36 resta nei piani della Città metropolitana di Milano (PTM, Tavola 9). Si noti che pianificazione metropolitana non è considerata all’interno dello Studio di Impatto Ambientale (Sezione 3 - Quadro Pianificatorio e programmatico) e invece interessa le aree oggetto del progetto, in particolare quelle del Casignolo. Sebbene non previsto nel vigente PSMC della Provincia di Monza e della Brianza datato 2014 e in fase di aggiornamento, l’implementazione di una connessione ciclabile con la futura polarità di Bettola (nodo d’interscambio M1/M5) risulta tra le principali linee d’azione del PUMS approvato nel 2023.

Data la difficoltà di superamento degli svincoli autostradali e la conseguente impossibilità di realizzare un percorso ciclopedonale rettilineo in affiancamento alla SS 36 nel tratto sopra descritto, la pianificazione e progettazione delle infrastrutture ciclabili e pedonali si è orientata al superamento di questo ostacolo mediante percorsi che allontanandosi, da un lato e dall’altro, dalla statale, permettano di collegare i due tratti esistenti succitati.

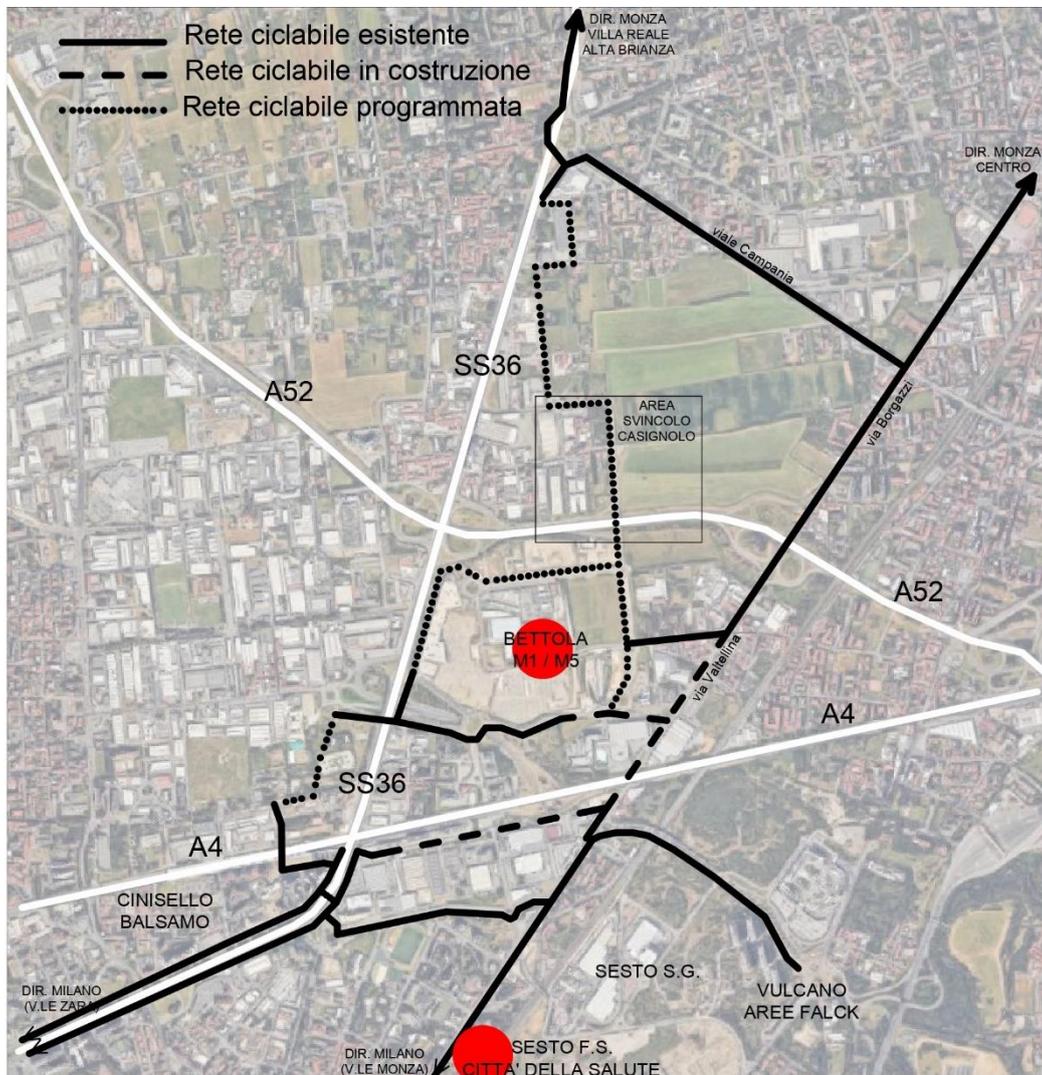


Fig.1. Quadro riassuntivo dello stato attuale della rete ciclabile nell'area interessata dall'intervento

Da quanto sopra esposto si evince l'importanza dell'asse di via Thomas Edison tra i comuni di Cinisello Balsamo e Monza per la mobilità ciclopedonale dell'area e anche nei piani di area vasta dei due enti interessati (Città metropolitana di Milano e Provincia di Monza e Brianza).

Si fanno presenti le carenze nel documento di analisi del quadro pianificatorio e programmatorio del proponente rispetto alle pianificazioni degli Enti Locali interessati, e in particolare rispetto alla previsione delle reti ciclabili dei PGT di Monza e Cinisello Balsamo e nella non considerazione del Piano Territoriale Metropolitano di Città metropolitana di Milano;



Si rimarca che:

- la nuova versione del progetto stralcia la pista ciclabile compresa inizialmente prevista nell'assoggettabilità a VIA tra via Thomas Edison e viale Campania;
- i PGT dei comuni di Monza e Cinisello Balsamo prevedono una rete ciclabile che coinvolge la via Thomas Edison in collegamento alle ciclabili del nodo di Bettola e che queste rivestono un ruolo di interesse per la mobilità ciclopedonale di area vasta collegandosi e integrando i progetti in essere da parte della Città metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza;
- il progetto presentato lascia intendere che le rampe dello svincolo di immissione da via Edison alla A52 verranno chiuse al transito dei veicoli, senza però prevedere opere di modifica della situazione esistente (se non adeguamenti in segnaletica sull'autostrada);
- la via Thomas Edison rappresenta un corridoio cruciale nella permeabilità ciclopedonale dell'area e può potenzialmente permettere la continuità dei collegamenti sicuri tra la provincia di Monza e Brianza e la Città metropolitana di Milano, permettendo inoltre il futuro accesso al nodo di Bettola (metropolitane M1 e M5 e aree commerciali e di servizi).

Si rimanda al successivo paragrafo G - Prescrizioni e Condizioni

D - Valutazioni di tipo Paesistico

La Commissione per il Paesaggio ha fornito il proprio parere nella seduta del 03/06/2024 con oggetto n. 165/2024, evidenziando *“che il settore urbano interessato dall'intervento viabilistico in esame risulta simultaneamente oggetto di una più vasta progettazione di trasformazione dei luoghi (futuro deposito MM5), reputa, quindi, necessaria una visione d'insieme, unitaria, dell'inserimento della/e opera/e estesa all'intero quadrante d'intervento, da esplicitare in un adeguato, complessivo, progetto di ricomposizione paesaggistica che, tra l'altro, tenga conto delle relazioni, connessioni, dei sistemi puntuali e di rete, degli utilizzi sociali. Inoltre, in particolare, per l'area di via Gentile, si rende opportuno un approfondimento circa una riconnessione che, altresì, risulti funzionale agli usi “sociali e collettivi” del quartiere cittadino, tra l'altro, limitando le eventuali demarcazioni fisiche a quanto strettamente necessario.”*

Si rimanda al successivo paragrafo G - Prescrizioni e Condizioni

E - Impatto Strutturale sull'edificato

Tutela dell'edificato esistente



Ci si rifà ai contenuti dell'Attività di verifica tecnica, effettuata da Monza Mobilità per conto del Comune di Monza - allegato PG 108638/2024 del 10/06/2024.

Il tracciato di progetto si sviluppa nell'ambito di un territorio urbanizzato e, pertanto, si ritiene che debbano essere eseguite verifiche, a tutela dell'edificato esistente, in fase progettuale, in fase di realizzazione dell'opera e durante il periodo di esercizio.

Prescrizioni (da intendersi riprese nel successivo paragrafo G - Prescrizioni e Condizioni):

La verifica in fase progettuale dovrà essere effettuata con la costruzione di un "Fascicolo del fabbricato" per ciascuno degli edifici collocati in prossimità dell'opera. Il documento dovrà contenere tutte le informazioni relative allo stato di agibilità e di sicurezza di un immobile, sotto il profilo della stabilità e della manutenzione e, in particolare:

- descrizione dell'immobile sotto il profilo tecnico e amministrativo;
- tipologia strutturale;
- dotazioni e caratteristiche impiantistiche,
- descrizione delle rifiniture,
- stato di manutenzione,

In questa fase andranno definiti in relazione alle caratteristiche dei fabbricati, ovvero la tipologia di struttura, il suo stato attuale e l'uso dell'edificio, i parametri da monitorare che dovranno quanto meno includere movimenti strutturali, deformazioni e sollecitazioni. In relazione ai parametri da monitorare dovrà essere progettato il sistema di monitoraggio.

In fase di realizzazione e di esercizio dell'opera andrà effettuato il monitoraggio strumentale degli edifici al fine di garantire la loro sicurezza e integrità nonché per rivelare tempestivamente eventuali segni di degrado o danni derivanti dalla cantierizzazione dell'opera.

F - Parere

Si fa riferimento a quanto già indicato dal Contributo fornito dal Comune di Monza - nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA - con propria nota in atti n° 112960 del 16/0/2023 [ed allegato parte integrante dello stesso, Parere del Settore Ambiente in atti n° 111664 del 15/06/2023] specificatamente per quel che concerne il Tratto Iniziale come descritto nel dettaglio dal documento "Relazione Generale 5023EGEN002R1XXXXXXA":

Tratto iniziale:

1. nuova configurazione del ramo di connessione con la A52 in direzione Ovest, attraverso un tratto costituito da una galleria di nuova realizzazione per una



lunghezza totale di circa 400 m e un successivo tratto in trincea, delimitato da diaframmi, per un totale di circa 70m (denominato negli elaborati “Ramo 1”).

Il Contributo fornito dal Comune di Monza evidenziava quanto segue:

“d) L’andamento del tracciato del ramo di connessione con la A52 in direzione Ovest, costituito da una galleria di nuova realizzazione per una lunghezza totale di circa 400m e un successivo tratto in trincea per un totale di circa 70m si sviluppa fortemente a ridosso degli edifici residenziali di via Gentili introducendo un innalzamento dei livelli sonori e dei fenomeni vibrazionali intensi.

Tutto ciò premesso e considerato il Comune di Monza esprime:

a) per quanto concerne le criticità ambientali che dovranno essere considerate nell’ambito del procedimento ministeriale da parte della relativa Autorità Competente si rimanda al Parere del Settore Ambiente, qui integralmente allegato a firma dell’ing. Serena Trussardi, Dirigente del Settore Ambiente ed Energia P.G. N° 0111664/2023 del 15/06/2023;”

Le Conclusioni dello stesso evidenziano:

“In particolare, si chiede di rivedere l’andamento del tracciato dell’infrastruttura attraverso: l’eliminazione del tratto in trincea prevista sul Ramo 1 e la relativa copertura;”

Tutto ciò premesso il Comune di Monza rispetto all’impianto generale della proposta di progetto esecutivo per la realizzazione, a cura di Milano Serravalle, dell’intervento di “Potenziamento interconnessione A4-A52 ramo di svincolo tra A4 dir. Torino e A52 dir. Rho e svincolo Monza S. Alessandro. Opera connessa Olimpiadi 2026”, pone le **Prescrizioni** riportate nel successivo paragrafo G, considerate vincolanti per garantire un adeguato livello di mitigazione ambientale dell’intervento.

Si pongono altresì una serie di **Condizioni** per le quali si chiedono approfondimenti e studio di soluzioni da verificarsi nella loro fattibilità tecnico - economica.

G - Prescrizioni e condizioni

G1 - Prescrizioni

Tratto iniziale - ramo di connessione con la A52 in direzione Ovest (tratto parte in galleria e parte in trincea lungo la via Gentili):

- Risolvere le criticità ambientali - come da Paragrafo B - connesse ad inquinamento acustico, cesura del territorio, impatto paesistico, impatto ambientale, impatto acustico, eliminando il tratto in trincea e realizzando il



raccordo completamente in tunnel sotterraneo; possibilmente evitando soluzioni che comportino la realizzazione di occupazioni di suolo in superficie per uscite di sicurezza, accessi ed impianti di esalazione fumi;

- Mitigare e risolvere le criticità ambientali, come meglio identificate al precedente paragrafo B, connesse sia alla fase di cantieramento che alla fase di esercizio [criticità già evidenziate sin dalla fase di Verifica di Assoggettività Ambientale in cui si era chiesto di verificare la possibilità riprogettare il tracciato per mantenere una maggiore distanza dai fabbricati esistenti di via Gentili (lato nord-est)]; si chiede di verificare differenti alternative di tracciato che portino alla minimizzazione degli impatti sui recettori residenziali e sensibili previsti nello scenario di progetto alternativo;
- Risolvere le criticità ambientali poste dalla presenza dei Pozzi (come da contributo fornito da Brianzacque di cui al Paragrafo B e secondo le indicazioni ivi riportate)
- Tutela dell'edificato esistente (come da indicazioni fornite nello specifico paragrafo E)
- Limitare le eventuali demarcazioni fisiche a quanto strettamente necessario (paragrafo D)

Tratto Intermedio e finale: risolvere le criticità ambientali, connesse sia alla fase di cantieramento che alla fase di esercizio come indicate al Paragrafo B

G2 - Condizioni

G2.1 Valutazioni connesse al sistema viario e della mobilità (da Paragrafo C)

Si richiede che il proponente dell'opera adotti le soluzioni progettuali e operative per mantenere l'uscita e l'entrata su via Borgazzi, con gli adeguamenti e le modifiche necessarie, compatibilmente con i requisiti tecnici o di legge. Qualora si evincano restrizioni tecniche o di legge che non ne consentano il mantenimento si richiede al proponente dell'opera di indicarle in modo completo e dettagliato.

Si chiede che venga fornito un modello di flussi di traffico previsionali per la verifica dell'andamento della distribuzione dei flussi rispetto alle tre arterie stradali A 51 - A4 - A 52 in relazione al sistema di pedaggiamento che verrà adottato nel suo complesso su tutte le tangenziali che hanno ripercussioni su tale nodo. Tale modello è fondamentale per agire in modo mirato alla mitigazione di eventuale dannose "scorciatoie" per evitare il pagamento in attraversamento della città.

Tale documento dovrà evidenziare tali eventuali scorciatoie e proporre, laddove non si riesca ad agire con il pedaggiamento, soluzioni di mitigazione in modo da rendere non appetibili i percorsi interni alla città.



Per quanto riguarda la futura costruzione delle linee metropolitane M1 ed M5 si chiede di verificare se i nuovi capolinea, che saranno dotati di parcheggi idonei alla domanda di spostamento, siano stati coerentemente modellati nel dimensionamento delle uscite anche in relazione al riassetto del TPL che in funzione della nuova direttrice di forza dello spostamento vedrà una rivoluzione dei percorsi del TPL con probabili attestamenti ai capolinea cittadini delle stesse con ricadute in termini di traffico e tipologia dello stesso. Si richiede anche di verificare che le geometrie stradali previste consentano l'accesso dei mezzi di servizio al futuro deposito di M5 sito nell'area del Casignolo.

Si chiede, altresì di analizzare con strumenti di micro simulazione e fornire:

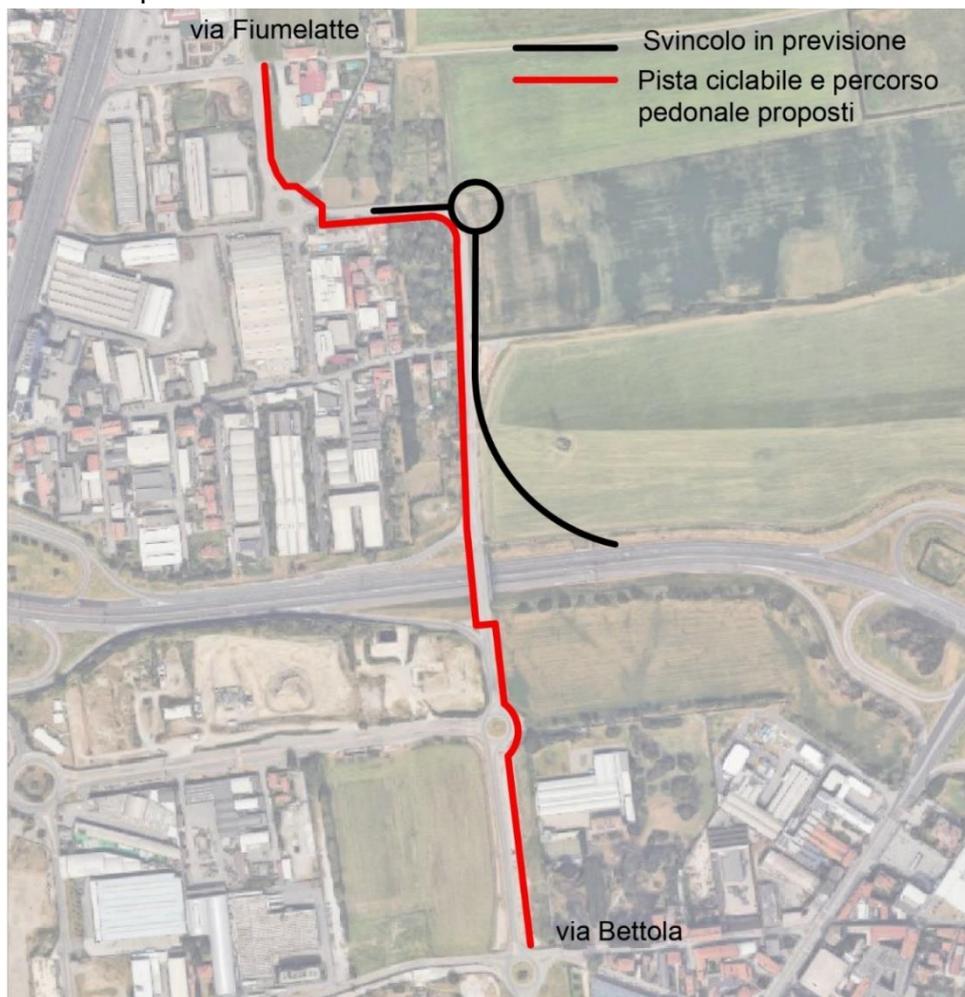
- gli impatti sul traffico sulla sola rete urbana del comune di Monza al fine di avere evidenza dei benefici derivanti dalla realizzazione dell'opera sia in termini di riduzione dei tempi di viaggio e dei livelli di congestione;
- le ricadute sul traffico urbano dell'eliminazione dell'attuale uscita su via Borgazzi con introduzione della nuova uscita su via Edison (con particolare attenzione rispetto alla connessione con il realizzando capolinea M1 e fermata M5 di Bettola e relativi accessi e spazi di sosta e conseguenti flussi);
- in termini di efficacia degli interventi di potenziamento dell'infrastruttura nella risoluzione delle criticità evidenziate, gli effetti delle soluzioni progettuali previste;

G2.2 Mobilità urbana e compensazioni funzionali

Si chiede che, nell'ambito dell'intervento in oggetto, si preveda:

1. il potenziamento delle connessioni ciclopedonali tra San Rocco ed il Casignolo da un lato con la creazione di una ulteriore connessione ciclopedonale che superi la cesura data dalla presenza della linea ferroviaria, dall'altro tramite un adattamento dei sottopassi pedonali già esistenti tramite integrazione / modifica / sostituzione delle scalinate esistenti (in base a verifica di fattibilità tecnico - economica) e della loro illuminazione
2. a valle degli studi ed analisi richieste al punto G2.1, la realizzazione delle eventuali opere viarie necessarie a compensare gli effetti negativi a livello urbano discendenti dall'opera
3. l'integrale restituzione all'uso pubblico delle aree soprastanti le opere esistenti e di progetto realizzate in tunnel. Gli usi pubblici dovranno essere principalmente dedicati alla mobilità del quartiere, San Rocco - Casignolo, anche tramite potenziamento di opere connesse al trasporto pubblico nonché alle connessioni ciclopedonali di ricucitura del quartiere. In tal senso si chiede la messa a disposizione (anche tramite imposizione di vincolo pubblicistico) della porzione di via Omero posta tra la via Gentili e la via Sant'Alessandro.
4. la creazione di un corridoio ciclabile e pedonale che garantisca la permeabilità della mobilità attiva tra le aree a nord e a sud della A52, con la connessione delle reti di ciclabilità esistenti nel tratto compreso tra l'intersezione tra le vie Fiumelatte e Trasimeno in Monza e la rotonda tra le vie Edison e Bettola,

riconfigurando, d'intesa con l'ente proprietario della strada stante l'eliminazione della manovra d'ingresso verso la A52 da via Edison, l'assetto della segnaletica stradale eliminando la corsia di preselezione e accumulo centrale attualmente esistente sul ponte di via Edison sulla A52, secondo lo schema qui sotto riportato



5. Realizzazione di una connessione ciclo-pedonale tra la nuova rotatoria di estremità nord su via Edison e viale Campania (futura stazione M5) mediante, ad esempio, un percorso in affiancamento a via Lago Trasimeno e di connessione con via Borgazzi;
6. Realizzazione di una connessione ciclo-pedonale, in affiancamento al muro di delimitazione della scarpata autostradale, tra via Borgazzi e via Edison.

G2.3 Valutazioni di tipo Paesistico - da Paragrafo D

Effettuare un approfondimento progettuale/descrittivo circa la visione d'insieme, unitaria, dell'inserimento della/e opera/e estesa all'intero quadrante d'intervento che comprende la realizzazione del futuro deposito M5 del Casignolo; esplicitare in un adeguato, complessivo, progetto di ricomposizione paesaggistica che, altresì



tenga conto delle relazioni, connessioni, dei sistemi puntuali e di rete, degli utilizzi sociali.

Inoltre, in particolare, per l'area di via Gentile, si rende opportuno un approfondimento circa una riconnessione che, altresì, risulti funzionale agli usi "sociali e collettivi" del quartiere cittadino, tra l'altro, limitando le eventuali demarcazioni fisiche a quanto strettamente necessario.

Il Sindaco
Paolo Pilotto

Dirigente del Settore
Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Carlo Maria Nizzola

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa