



Settore Territorio
e Ambiente

Il Direttore

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

e, p.c.
**Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale
VIA/VAS**
ctva@pec.minambiente.it

Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente e Clima
Struttura Valutazioni di Impatto Ambientale
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Direzione Generale Infrastrutture e
Mobilità Infrastrutture Viarie e Aeroportuali
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Città Metropolitana di Milano
protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

Comune di Monza
monza@pec.comune.monza.it

Comune di Cinisello Balsamo
Comune.cinisellobalsamo@pec.regione.lombardia.it

Data
19/6/2024
Fasc. 9.6/2024/3

Pagina
1

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.

Con riferimento alla nota trasmessa dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali prot. 0074475.22-04-2024 (assunta al prot. prov. n. 20579 del 22/04/2024) inerente l'istanza di Valutazione di impatto ambientale per il progetto esecutivo 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, esaminata la documentazione e gli elaborati progettuali, si trasmettono le osservazioni che seguono.

Quadro di coerenza

Con riferimento alla coerenza rispetto ad altri piani e programmi lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) restituisce considerazioni in merito agli strumenti di

Via Grigna 13
20900 Monza

Telefono 039 975 2264
territorio@provincia.mb.it
PEC
provincia-mb@pec.provincia.mb.it



Data	Pagina
19/06/2024	2

pianificazione comunale e sovraordinata e al quadro previsionale e programmatico in essi contenuto, recependo alcune delle proposte di modificazione e/o integrazione rilevate nell'ambito della precedente procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA (nota prot.provMB 28739/2023).

Sistema delle tutele paesaggistico-territoriali

Nel merito delle tutele paesaggistico-territoriali del PTCP, il progetto oggetto della presente procedura di VIA, accoglie le seguenti richieste in merito a:

- la rivalutazione del tracciato relativo al ramo di uscita dalla A52 direzione nord su via Edison quanto più possibile in aderenza alla viabilità esistente;
- l'eliminazione della viabilità di adduzione comunale di collegamento tra via Edison e viale Campania, volta ad un minore sfruttamento di suolo.

La riconfigurazione progettuale del *“nuovo ramo uscente dalla A52 che si raccorda alla via Edison in aderenza e parziale sovrapposizione al sedime della strada locale”* e l'eliminazione del *“tratto stradale che nella precedente versione collegava via Edison e viale Campania”* (SIA, Sezione 2, pag. 3) consentono di non *“compromettere l'integrità e la continuità del suolo libero interessato da Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico o da altri sistemi di tutela paesaggistica del Ptcp (Rete verde di ricomposizione paesaggistica, Ambiti di interesse provinciale, parchi locali di interesse sovracomunale) (...) alla cui frammentazione già concorre, peraltro in modo significativo, la previsione del deposito per la metropolitana in località Monza Casignolo”* (nota prot.provMB 28739/2023).

Sistema della mobilità e traffico

Il progetto interessa un'area che vede la presenza di un numero consistente di itinerari viabilistici individuati nella gerarchia della rete stradale rappresentata nella tav. 12 del PTCP, con assi viari di primo livello (via Campania, via Aquileia, via Monte Santo, un tratto di via Marconi, un tratto di via Borgazzi), secondo livello (via Edison, un tratto di via Fiumelatte, un tratto di via Lago Trasimeno, un tratto di via Marconi), terzo livello (un tratto di via Borgazzi).

Anche in tale versione del progetto, l'analisi degli strumenti di livello provinciale è stata effettuata con particolare attenzione al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), mentre manca il raffronto con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 2 del 26/1/2023, e con il Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC) approvato con DCP n. 14 del 29/5/2014.

Nel merito degli aspetti connessi al traffico, è stato predisposto uno specifico Studio (5023EGEN022R0XXXXXXXXB) per analizzare e valutare gli effetti del progetto sulla rete di mobilità su gomma. Il medesimo studio ha ricostruito lo scenario attuale (riferito al 2018 e successivamente aggiornato al 2022), ha simulato lo scenario di riferimento (vale a dire la situazione proiettata nel futuro con la ricostruzione del quadro programmatico della domanda e dell'offerta senza però l'attuazione dell'intervento in oggetto) e lo scenario di intervento (nel quale si inserisce anche l'opera in argomento).



Data
19/06/2024

Pagina
3

Come evidenziato, al fine di salvaguardare l'area agricola del Casignolo, la proposta progettuale non contempla, a differenza dell'ipotesi sottoposta alla procedura di assoggettabilità a VIA, un nuovo tratto di viabilità locale (strada di tipo E) per la riconnessione alla rete urbana in relazione alle modifiche allo svincolo Monza centro su A52.

Le analisi modellistiche condotte rispetto allo scenario di riferimento ovvero senza la realizzazione dell'intervento ma con l'attuazione delle principali opere programmate (sebbene non esplicitamente indicate), portano ad evidenziare che il progetto determina in particolare:

- un incremento del traffico sulla A52 e sulla rampa di collegamento con SS36 in direzione Nord, incremento dovuto alla chiusura della rampa che collega la A52 con via Valtellina/via Borgazzi;
- un incremento sulla viabilità locale da via Edison alla controstrada della SS36 (in particolare sulle vie Lago Trasimeno e Fiumelatte oltre alla già citata via Edison);
- una lieve riduzione sull'asse di viale Campania con invarianza su via Borgazzi.

Complessivamente si registra che la soluzione progettuale consente di risolvere le attuali criticità (accodamenti e perditempo rilevanti) sia sullo svincolo A52/SS36 sia in uscita dal casello A4.

Rispetto a quanto proposto nella soluzione di progetto sottoposta a verifica di assoggettabilità a VIA, la rampa di uscita sulla via Edison affianca l'asse viario esistente, assicurando un considerevole risparmio di consumo di suolo libero e garantendo comunque un'adeguata zona di scambio.

Non parrebbe esplicitato il tema della possibile ricollocazione della fermata di TPL linea Z222 ubicata in viale Brianza direzione nord nei pressi del civico 160 (denominata "Brianza Casignolo"), per il quale si rimanda a contatti con la competente Agenzia di bacino per il TPL.

In ordine a quanto evidenziato si chiede, pertanto, di:

- approfondire, con il Comune di Monza, gli effetti viabilistici locali indotti dall'eliminazione della nuova viabilità di connessione tra via Edison e viale Campania alla luce di quanto evidenziato nello studio di traffico anche in relazione ai futuri sviluppi infrastrutturali (nodo M1/M5 "Bettola" e fermata M5 "Campania");
- valutare, con la competente Agenzia per il TPL, la ricollocazione della fermata a servizio della linea Z222 "Brianza Casignolo".

Nel merito della *mobilità dolce*, il tratto di SS36 compreso tra il ponte sulla A4 e l'inizio del tratto in cui la strada statale è interrata in località San Fruttuoso in Monza, a causa della presenza dei due svincoli autostradali tra la SS36 e la A4 e la A52, è sostanzialmente impermeabile dal punto di vista della mobilità ciclopedonale, costituendo un'importante interruzione in un asse ciclopedonale diretto tra Monza e Milano, in buona parte già esistente e composto da due tratte:

- tra il confine del Comune di Milano e il ponte sulla A4, ove esistono due piste ciclabili, in affiancamento su entrambi i lati della SS36, di competenza



Data
19/06/2024

Pagina
5

- i PGT dei comuni di Monza e Cinisello Balsamo prevedono una rete ciclabile che coinvolge la via 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 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).

In ordine alla mobilità dolce si richiede:

- 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 Lago Trasimeno in Monza e la rotatoria 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;
- valutare, anche d'intesa con il Comune di Monza, la 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;
- valutare, anche d'intesa con il Comune di Monza, la realizzazione di una connessione ciclo-pedonale, in affiancamento al muro di delimitazione della scarpata autostradale, tra via Borgazzi e via Edison.

Difesa del suolo

Relativamente agli aspetti geologici e di difesa del suolo è stata valutata l'aderenza della documentazione presentata a supporto del progetto alla disciplina di cui agli articoli 8,9,10 e 11 delle Norme del Ptcp.

Gli elaborati della documentazione depositata si confrontano correttamente con il PTCP di Monza e della Brianza e con il PGT del Comune di Monza per l'inquadramento geologico dell'area di progetto.

La revisione del tracciato dell'opera, ridotta nella sua estensione verso nord, rispetto alla configurazione oggetto della precedente fase di verifica di assoggettabilità a VIA, esclude interferenze dell'infrastruttura con il settore territoriale caratterizzato dal livello di pericolosità medio rispetto al fenomeno degli occhi pollini. Il tracciato attuale ricade, dunque, in un settore territoriale caratterizzato da pericolosità bassa o nulla all'estremo orientale e moderata verso ovest.



Data
19/06/2024

Pagina
6

A titolo collaborativo si segnala un refuso nella Relazione geologica geotecnica e sismica (5023EGEO001R0XXXXXXXXB) dove viene indicato il grado di pericolosità media, in luogo di moderata, per il tratto più occidentale del tracciato.

La Relazione idrologica-idraulica (5023EIDR001R0XXXXXXXXB) indica che, anche in considerazione della moderata pericolosità rispetto al fenomeno degli occhi pollini, l'infiltrazione nel sottosuolo è stata ritenuta la soluzione più idonea per lo smaltimento delle acque meteoriche nell'area dell'infrastruttura di progetto.

La scelta risulta supportata da diverse considerazioni ed evidenze:

- non vi sono recettori, naturali o artificiali, idonei allo smaltimento;
- le indagini geognostiche non hanno rilevato evidenze di occhi pollini o orizzonti a scarsa capacità portante;
- opere già esistenti da diversi anni nell'area smaltiscono le acque meteoriche per infiltrazione, senza che mai si siano verificati problemi;
- il piano di manutenzione garantirà un adeguato monitoraggio rispetto alla possibile insorgenza di cedimenti superficiali.

Il tracciato dell'opera, nel tratto in galleria, si attesta nella fascia di rispetto del pozzo pubblico attivo identificato dal codice 151490086 nel Sistema Informativo Falda della Provincia di Monza e della Brianza.

Rispetto a questa interferenza la Relazione geologica geotecnica e sismica (5023EGEO001R0XXXXXXXXB) indica la necessità di realizzare un idoneo sistema di protezione della falda che garantisca le condizioni di sicurezza dall'eventuale sversamento ed infiltrazione di sostanza pericolose in falda.

Un'interferenza più limitata è rilevabile anche per la fascia di rispetto del pozzo pubblico attivo identificato dal codice 151490034 nel Sistema Informativo Falda della Provincia di Monza e della Brianza. Questa ulteriore interferenza del tratto in galleria non viene menzionata nella Relazione geologica geotecnica e sismica (5023EGEO001R0XXXXXXXXB). Si ritiene, pertanto, idoneo verificare anche i possibili rischi legati a questa interferenza, adottando, nel caso, l'applicazione del medesimo sistema di protezione citato per il caso precedente.

Si segnalano, infine, due possibili refusi presenti nella documentazione presentata a supporto del procedimento:

- stando ai contenuti, potrebbero essere stati invertiti i titoli degli elaborati Relazione idrologica-idraulica (5023EIDR001R0XXXXXXXXB) e Relazione di invarianza idraulica (5023EIDR004R0XXXXXXXXB);
- la Tavola Opere per contrastare le esondazioni da parte del fiume Lambro (5023EIDR035Z0XXXXXXXXA) riporta un argine ulteriore rispetto a quello indicato sulla tavola Planimetria generale di progetto su fotopiano (5023EGEN009P0XXXXXXXXB) e nella Relazione di invarianza idraulica (5023EIDR004R0XXXXXXXXB).

Effetti sulle componenti ambientali

Il progetto proposto risulta essere stato sostanzialmente modificato rispetto a quello valutato in sede di verifica di assoggettabilità a VIA, con una totale riconfigurazione del ramo di svincolo nell'area del Casignolo e l'eliminazione, nella stessa area, del tratto stradale che nella precedente versione collegava via Edison e viale Campania.



Data
19/06/2024

Pagina
7

L'attuale versione progettuale prevede un nuovo ramo uscente dalla A52 che si raccorda alla Via Edison in aderenza e parziale sovrapposizione al sedime della strada locale.

La nuova proposta, di conseguenza, comporta una riduzione del consumo di suolo e minori impatti sugli aspetti ecologici ed ecosistemici attualmente esistenti all'interno dell'ambito; dallo Studio di Impatto Ambientale si rileva infatti che, sull'area del Casignolo "è atteso l'interessamento di circa 5.175 mq di suolo utilizzato a fini agricoli, rispetto ai circa 26.000 mq dello scenario progettuale superato" (SIA, Sezione 4.1, pag. 26). L'eliminazione del ramo di collegamento tra via Edison e Via Campania permette, in particolare, di evitare l'ulteriore cesura dell'ambito del Casignolo ed il mantenimento dei valori ecosistemici e percettivi del contesto agrario.

Con riferimento alle diverse componenti, lo Studio di Impatto restituisce il quadro ambientale di riferimento, mettendo in evidenza gli effetti potenzialmente attesi e le possibili interferenze, senza tuttavia porli in relazione ad altre azioni potenzialmente influenti in termini cumulativi, quali il progetto di prolungamento della linea M5 a Monza e la realizzazione del deposito per il ricovero e la manutenzione dei treni su una superficie molto estesa proprio nell'area del Casignolo.

In questa direzione occorre osservare come, sebbene il progetto risulti richiamato in alcune parti dello Studio di Impatto Ambientale, non venga tuttavia dato seguito per ciascuna componente ad una valutazione d'insieme delle pressioni e degli effetti potenzialmente attesi riferiti tanto al ramo di svincolo dalla A52, quanto alle opere attinenti al prolungamento della linea M5 e alla realizzazione del deposito, interventi infrastrutturali che incidono sulla medesima area del Casignolo.

La valutazione degli effetti cumulativi viene solo marginalmente accennata dallo Studio di Impatto Ambientale, laddove si afferma che "dall'analisi della documentazione progettuale messa a disposizione dell'intervento della linea metropolitana non risultano sovrapposizioni temporali col cantiere stradale" (SIA, Sezione 4.0, pag. 6), senza tuttavia valutare ed entrare nel merito degli effetti specifici attesi, a prescindere dalla sovrapposizione temporale tra i cantieri delle diverse opere infrastrutturali.

Nel merito del quadro ambientale restituito dal SIA, gli effetti potenzialmente attesi sono riconducibili alla componente suolo e patrimonio agroalimentare, con specifico riferimento all'area del Casignolo, cui tuttavia si aggiunge, in termini di biodiversità, anche la perdita di potenziale ecologico ed ecosistemico entro un sistema ad elevata urbanizzazione e l'alterazione degli aspetti percettivi e delle tessiture territoriali storiche connesse al paesaggio agrario.

Rientrano in questa fattispecie anche "le aree verdi urbane presenti a sud della via Gentili, sia con presenza di suolo, sia con solo strato di terreno in corrispondenza della copertura della galleria esistente" interessate dalla "prevista occupazione dei cantieri funzionali alla realizzazione della galleria e della trincea di progetto sotto via Gentili" o "temporaneamente occupate per i campi base e per il deposito delle terre e dei materiali di cantiere" (SIA, Sezione 4.1, pag. 5).

Come emerge, infatti, dalla documentazione progettuale "le lavorazioni comporteranno l'eliminazione delle cenosi prative e della vegetazione arborea



Data
19/06/2024

Pagina
8

presente nelle aree interessate dalle lavorazioni” (Opere a verde. Relazione generale - 5023EAMB005R0XXXXXXXXA, pag. 4).

Riguardo agli effetti attesi in fase di cantiere, dalla lettura del SIA emerge che *“le aree in occupazione temporanea interessano una superficie complessiva di circa 5,6 ha di suoli liberi, di cui circa 4,9 ettari in corrispondenza di suoli agricoli nell’area del Casignolo e i restanti 7.000 mq circa in corrispondenza dei suoli delle aree verdi urbane a lato di via Gentili” (SIA, Sezione 4.1, pag. 5).*

Analogamente lo Studio di Impatto Ambientale valuta come non significativi gli effetti attesi anche per la fase di esercizio, tanto per la componente suolo e patrimonio agroalimentare, quanto in termini di biodiversità e paesaggio.

In generale, rispetto agli effetti attesi, il quadro progettuale individua e definisce le misure ambientali e di mitigazione volte a dare soluzione alle principali problematiche identificate dalle analisi condotte nell’ambito del SIA per ciascuna componente ambientale presa in considerazione.

In merito alle aree di cantiere il progetto prevede specifici interventi di ripristino al termine delle lavorazioni, individuando su alcune di queste anche interventi di inserimento e riequilibrio eco-paesaggistico.

Per l’area del Casignolo *“le superfici interessate dai cantieri saranno ripristinate nella struttura pedologica funzionale alla conduzione delle attività agricole attuali; parte di tali superfici saranno invece convertite in unità ecosistemiche permanenti ai fini di riequilibrare da un punto di vista ecologico le occupazioni previste e di incrementare in zona la dotazione di unità vegetazionali stabili (con i conseguenti benefici in fatto di servizi ecosistemici)” (SIA, Sezione 4.6, pag. 7).*

In particolare, tra via Edison e l’area del Casignolo l’intervento prevede, tra gli interventi di inserimento e riequilibrio eco-paesaggistico, la creazione di un mosaico ecostrutturale con *“introduzione di una estesa prateria polispecifica con unità vegetazionali isolate a filare e a macchia”.*

Diversamente per le aree verdi presenti a sud di via Gentili, al termine delle attività di cantiere, è prevista la restituzione *“a verde prativo, come nello stato di fatto, per le aree urbane private interessate dai cantieri nel quartiere di Sant’Alessandro – San Rocco” e “a verde multifunzionale, per le aree dedicate agli interventi di inserimento e riequilibrio ecologico e paesaggistico previsti dal progetto” (SIA, Sezione 2, pag. 55), ripristinando tutte le aree interessate “allo stato morfologico-strutturale ed ecosistemico presente al momento dell’avvio delle lavorazioni” (SIA, Sezione 4.6, pag. 6).*

Nello specifico degli interventi di inserimento e riequilibrio ecologico e paesaggistico, la *“ricomposizione dello stato ecosistemico precedente all’avvio dei cantieri”* per le *“aree verdi attuali lungo via Gentili”* si traduce nella realizzazione di:

“– praterie semplici in corrispondenza delle aree private aperte (non all’interno di giardini e pertinenze) interessate dalle occupazioni temporanee;

– praterie ricche in specie, particolarmente attrattive di entomofauna, distribuite nelle aree di pertinenza di Milano Serravalle Milano Tangenziali in copertura della galleria esistente A52 e nelle nuove aree acquisite con la realizzazione della nuova galleria di progetto;



Data
19/06/2024

Pagina
9

– *un filare arboreo-arbustivo con funzione di elemento di transizione e filtro tra il tratto in trincea e la via Gentili presente a lato*” (Opere a verde. Relazione generale - 5023EAMB005R0XXXXXXXXA, pag. 32).

In ultimo, oltre alle opere a verde riferite all’ambito del Casignolo e alle aree distribuite a sud di via Gentili, il progetto prevede la realizzazione di “*una prateria polispecifica arborata, con alberi isolati e a gruppo*” anche “*in corrispondenza dell’area a lato della rampa SS36, a seguito degli interventi di demolizione e sistemazione dell’area oggi vertente in stato di abbandono e degrado in comune di Cinisello Balsamo*” (Opere a verde. Relazione generale - 5023EAMB005R0XXXXXXXXA, pag. 32).

In ordine alle misure di ripristino e di inserimento e riequilibrio ambientale si osserva che le stesse vengono essenzialmente a coincidere in termini di opere a verde da realizzare sulle medesime aree occupate dal cantiere, sostanziosamente nel ripristino delle condizioni ante operam, senza di fatto incrementare l’attuale dotazione ecosistemica dei luoghi. Ciò vale per le aree prative già esistenti lungo via Gentili come per l’area del Casignolo. L’unica eccezione, sebbene comunque limitata all’area interessata dall’allargamento della curva della rampa di uscita A53 sulla SS36 e dal relativo cantiere, è rappresentata dall’intervento di de-impermeabilizzazione dell’area con la creazione di una prateria polispecifica arborata.

Nonostante la significatività degli effetti attesi risulti inferiore rispetto alla precedente configurazione sottoposta a Verifica di assoggettabilità a VIA, non si ritiene che gli stessi siano adeguatamente controbilanciati in termini di fornitura di servizi ecosistemici multifunzionali dalle previste misure di inserimento e riequilibrio eco-paesaggistico che, come emerge dal SIA, per la maggior parte coincidono con gli interventi di ripristino e “ricomposizione dello stato ecosistemico precedente all’avvio dei lavori” (Sezione 2, pagg. 56-92).

Al riguardo si osserva come le stesse misure non tengano adeguatamente conto degli effetti cumulativi delle opere infrastrutturali che interessano l’area del Casignolo.

Con riferimento alle misure ambientali si ritiene, inoltre, opportuno segnalare l’opportunità che la definizione delle opere a verde prenda in considerazione anche le unità arboreo-arbustive estese ai margini delle aree di intervento, peraltro evidenziate nell’ambito del SIA, al fine di ricercare e valorizzare i rapporti ecosistemici e percettivi tra suoli liberi.

Riguardo agli impatti sull’ambiente generati dal traffico connesso all’infrastruttura viabilistica, questi riguardano la mobilità, ovvero i livelli di congestione stradale e, conseguentemente, la matrice aria (emissioni in atmosfera) e la componente rumore e vibrazioni (emissioni acustiche).

Per quanto concerne le emissioni acustiche, dal quadro conclusivo sinteticamente riportato alla Sezione 5 dello Studio di Impatto Ambientale si rileva che, in fase di esercizio, il clima acustico dell’intera area risulterà di fatto globalmente inalterato rispetto alle condizioni ante operam di riferimento: piccoli locali peggioramenti e miglioramenti del clima acustico saranno determinati sia dalla messa in esercizio dei nuovi tratti stradali sia dalla variazione dei flussi veicolari sulla viabilità esistente.



Data
19/06/2024

Pagina
10

L'area in esame risulta particolarmente sensibile stante la prossimità di plessi scolastici comprendenti la scuola secondaria di 1° grado Pertini, la scuola primaria Omero e una scuola dell'infanzia. Le analisi condotte evidenziano, già oggi, superamenti dei limiti normativi per la scuola Pertini che presenta dei valori di rumorosità superiori ai limiti consentiti in fascia diurna.

Il progetto, pur peggiorando la situazione, non impatta in modo significativo. Tale effetto è dovuto alla fluidificazione del traffico che, peraltro, determina una diminuzione delle emissioni nocive e climalteranti in atmosfera, con un modesto miglioramento della qualità dell'aria.

Lo studio sulla componente rumore (SIA, Sezione 4.4) stima la variazione del clima acustico sui recettori sensibili, a seguito dell'attuazione dell'intervento. I dati da rilievo fonometrico effettuato su via Gentili, nello specifico condotti al campo sportivo e all'istituto Pertini, si trovano da pag. 116 a pag. 119, mentre gli esiti del rilievo di via Borgazzi sono riportati a pag. 122.

Gli istituti scolastici sono stati identificati con codice A_COM (scuola dell'infanzia comunale su via Omero), S_COM (scuola primaria su via Omero) e S_PER (scuola secondaria di primo grado su via Omero/Gentili); i relativi dati in dettaglio rilevati (ante-operam), stimati (post-operam) e stimati con mitigazioni (post-operam mit) sono riportati alle pagg. 247 e 248.

Per l'edificio ospitante le scuole Pertini, risulta la situazione più critica, con sfioramento delle soglie limite: a riguardo, vedasi le tabelle per gli stati post-operam a pag. 83 e post-operam mit alle pagg. 104-105.

I livelli acustici di progetto hanno valori rilevanti nonostante la prevista installazione di barriere fonoassorbenti (di fronte al campo sportivo) in quanto, stando allo studio, la fonte principale di inquinamento acustico per il recettore scolastico è la linea ferroviaria. Il proponente asserisce di aver, comunque, individuato la soluzione migliore possibile per ridurre l'impatto acustico sulle scuole.

Alla luce delle conclusioni sopra esposte, si richiede di effettuare ulteriori verifiche sulle emissioni residue alla luce degli interventi di mitigazione descritti dagli elaborati progettuali e nello Studio di Impatto Ambientale.

Con specifico riferimento alla fase di cantiere, la durata dei lavori è stata quantificata in 339 giorni lavorativi. Nello Studio di Impatto Ambientale (Sezione 2) sono riportate le informazioni sulla cantierizzazione, con indicazione dei siti di accumulo e quantità dei materiali di lavoro, ubicazione delle aree a deposito, i siti di approvvigionamento e conferimento ma non sono individuati i percorsi dei mezzi di cantiere per il trasporto delle terre. Il volume delle terre da movimentare è stato stimato in 120.000 m3.

Si richiede di precisare i presumibili itinerari dei mezzi di movimentazione delle terre e un monitoraggio del traffico, soprattutto in relazione alla viabilità di livello sovracomunale, verificando l'entità dei volumi in gioco con riferimento a possibili effetti perturbativi sul traffico e sulle componenti ambientali interessate.

Riguardo alla tratta in trincea si evidenzia che il tracciato in adiacenza all'esistente, totalmente in sotterraneo, compreso il fornice di sottovia della ferrovia, ed in



Data
19/06/2024

Pagina
11

prossimità alle funzioni sensibili presenti, potrebbe più efficacemente dal punto di vista degli impatti complessivi essere risolto in galleria.

Considerazioni conclusive

Alla luce di quanto sopra descritto, si chiede di tenere in considerazione quanto rilevato nel presente contributo in considerazione dei successivi sviluppi del procedimento.

In particolare, si chiede:

- di verificare gli effetti ambientali cumulativi dei progetti infrastrutturali che interessano in modo particolare l'area del Casignolo, procedendo contestualmente all'approfondimento e al rafforzamento di misure di riequilibrio ecologico e paesaggistico che, andando oltre alle opere di ripristino ante operam, possano contribuire ad incrementare la fornitura di servizi ecosistemici multifunzionali;
- di valutare il beneficio di riduzione locale degli impatti per la tratta in trincea privilegiando la soluzione sotterranea.

Distinti saluti.

Il Direttore

Ing. Fabio Fabbri

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e rispettive norme collegate.

Responsabile dei procedimenti VIA: arch. Laura Ferrari – la.ferrari@provincia.mb.it

Contributi specialistici:

- Pianificazione e politiche territoriali: arch. Laura Brioschi, arch. Fabio Bearzi, dr. Marco Tornaghi,
- Infrastrutture e mobilità: ing. Fabio Andreoni, arch. Andrea Airoidi, arch. Alessandro Mauri
- Difesa del suolo: dott. geol. Lorenzo Villa