



CiniselloBalsamo

Comune di Cinisello Balsamo
Il Sindaco

Cinisello Balsamo, 22 gennaio 2021

Alla c.a. Dott. Giacomo Meschini

Ministero dell'ambiente e
della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per la crescita sostenibile
e la qualità dello sviluppo
Divisione V – Sistemi di valutazione
ambientale
Via C. Colombo, 44
00147 Roma
CRESS@pec.minambiente.it

Alla c.a. Dott. Augusto Conti

Regione Lombardia – Giunta
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA
VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI
AMBIENTALI
Piazza Città di Lombardia n.1
20124 Milano
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

OGGETTO: Procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione d'impatto ambientale di competenza statale.

Progetto "Autostrada A4 Torino-Venezia. Adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni". VES022 [ID 5684]

Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.

Vista la nota del 21/12/2020 (ns. prot. 2020/103792) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con la quale ha comunicato, in relazione alla procedura in oggetto, la pubblicazione della documentazione, la procedibilità dell'istanza e l'avvio dell'istruttoria tecnica, ai sensi dell'art. 19 comma 3 del D. Lgs. 152/2006, assegnando il termine di 45 giorni entro il quale ai sensi del comma 4 dello stesso articolo le Amministrazioni interessate hanno facoltà di presentare le proprie osservazioni;

vista la nota del 24/12/2020 (ns. prot. 2020/105020) della Regione Lombardia - DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI con la quale ha comunicato l'avvio della procedura di cui al punto precedente e l'avvio dell'istruttoria per l'espressione del parere regionale formalizzato ai sensi della L.R. 5/2010 e del R.R. 2/2020, chiedendo di esprimere le proprie valutazioni di merito alle Amministrazioni coinvolte;

visto il progetto oggetto di valutazione.

Il Comune di Cinisello Balsamo, rappresentato dal Sindaco Giacomo Giovanni Ghilardi, presenta la seguente osservazione:



Comune di Cinisello Balsamo Il Sindaco

l'area per la cantierizzazione individuata a sud della rotatoria di via Pellizza da Volpedo, con una di superficie pari a 8.500 mq è area codificata nel Documento di Piano del PGT vigente quale "ambito AT_A denominato – ex ovocultura" e per il quale è stata depositata agli atti una proposta di piano attuativo.

In merito al tema relativo al peduncolo di collegamento diretto tra lo svincolo A4 e la via Galileo Galilei, si richiamano i contenuti degli scorsi incontri svoltisi presso la Regione Lombardia e dai quali era emersa una fattibilità di coesistenza tra la soluzione proposta e la centrale a2a allora in progetto e la cui localizzazione ricade nelle aree previste per la cantierizzazione.

A tal proposito si allega lo stralcio grafico predisposto dai tecnici direttamente coinvolti e che prevedeva tuttavia la realizzazione di una nuova strada di accesso alla centrale conforme ai disposti del Codice della Strada e che la stessa si sarebbe dovuta inserire nel progetto oggetto della presente VIA.

Sempre in merito alle varie ricadute che tale opera ha sull'intero sistema viabilistico, si allegano altresì copia dei verbali scaturiti in sede di coordinamento e svoltisi sempre presso la Regione Lombardia rispettivamente in data 22.07.2019 e in data 11.11.2019 e nei quali si richiamano una serie di contenuti/approfondimenti indispensabili per la corretta valutazione della VIA in oggetto e significativamente si riepilogano in sintesi le richieste di integrazione del progetto in essere e finalizzate alla risoluzione delle criticità rilevate:

- esclusione della previsione di utilizzo delle aree a cantiere definite come **prima area alternativa** e localizzata a sud della rotatoria di via Pellizza da Volpedo, nonché della **seconda area alternativa** a sud della via Galileo Galilei per le motivazioni citate in premessa;
- estendere la progettazione/realizzazione del peduncolo di collegamento tra la A4 uscita e la via Galileo Galilei attraverso la realizzazione di una nuova strada di arroccamento al fine di non precludere le previsioni urbanistiche e realizzative dell'area a sud della via Galileo Galilei;
- potenziamento dell'attuale sede viaria di via Galileo Galilei nel tratto compreso tra la via Biagi e via Valtellina in Cinisello Balsamo;
- valutazione del traffico derivante dal nuovo svincolo su via Galileo Galilei e dalla nuova viabilità dell'ambito, nel tratto di via Valtellina compreso tra la rotonda di quest'ultima via e la rotonda in corrispondenza del Cavalcavia Vulcano di Sesto San Giovanni, prendendo in considerazione l'eventuale riassetto delle corsie del tratto interessato;
- estensione e ampliamento/rifacimento di tutta la sede stradale della rampa di collegamento tra le corsie di collegamento alla SS.36 e la rotatoria dei Gracchi;
- in considerazione delle complessità generale dello svincolo una volta ultimati i lavori di adeguamento, è necessario rivedere le competenze attuali dei tratti stradali esistenti interessati dalla nuova viabilità in un'ottica di cessione da parte del Comune di quei residui stradali facenti parte dell'attuale svincolo, per i quali non è realisticamente eseguibile la relativa gestione e manutenzione;
- si rammenta infine che, con deliberazione di Consiglio Comunale n° 35 del 05.10.2020, è stato approvato il documento semplificato del rischio idraulico per le attività inerenti il drenaggio urbano ai sensi del Regolamento Regionale n° 7 del 23.11.2017, contenente i criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica e idrologica;

Comune di Cinisello Balsamo
Il Sindaco

- trattandosi di aree residuali non fruibili si chiede una soluzione di progetto che contempli un basso impatto manutentivo. La soluzione ottimale sarebbe quella di creare ampie superfici a prato evitando la messa a dimora di alberi, arbusti e siepi;
- si propone quali aree di cantierizzazione il Parco pubblico di via Caldara che dovrà essere reso all'Amministrazione Comunale a fine intervento opportunamente bonificato;
- si chiede di prevedere che le aree oggetto del presente parere vengano mantenute dalla stessa Società Autostrade per l'Italia S.p.A.;
- si chiede un intervento di mitigazione ambientale lungo il bordo che costeggia la nuova strada;
- lo Studio Preliminare Ambientale NON ha considerato né valutato l'inquinamento luminoso regolamentato dalla Legge Regionale Lombardia del 05 ottobre 2015 n.31 (che ha sostituito la precedente L.R. 27 marzo 2000 n.17);
- preso atto che il Piano di Risanamento Acustico – in corso di attuazione – NON ha considerato l'area dello svincolo autostradale e considerato che *"...vi è stata un'evoluzione dei flussi di traffico nel tratto di autostrada A4 compreso tra lo svincolo di Sesto San Giovanni e la barriera di Milano Est, determinando l'aumento dei flussi di traffico in uscita da Sesto San Giovanni..."* e che conseguentemente il progetto prevede anche la realizzazione di nuove strade per una lunghezza complessiva di circa 700 metri è necessario che il progetto – ai sensi dell'art.8, comma2 della Legge 26 ottobre 1995 n.447 – venga integrato con una specifica documentazione di impatto acustico che analizzi gli effetti all'ambito edificato in via Gracchi e via Cornaggia;
- il bacino di laminazione e infiltrazione acque stradali previsto nell'area verde in via Labriola, non è coerente con le regole previste nella "carta di fattibilità geologica" (novembre 2013) in quanto prevede che nelle aree stradali in trincea – compreso anche una fascia di 10 metri di rispetto del ciglio scarpata – è esclusa ogni possibilità di dispersione sul suolo e nel sottosuolo;
- il bacino di laminazione e infiltrazione acque stradali previsto in via Cornaggia è troppo vicino (20 metri) dalle abitazioni e le esalazioni provenienti dall'impianto sarebbero causa di molestia. Si chiede di realizzare l'impianto sul lato opposto dell'autostrada (a sud in via Cantù) in quanto gli edifici sono più lontani e sono a uso industriale.

Giacomo Giovanni Ghilardi
Sottoscritto digitalmente
art. 24 Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82

Allegati:

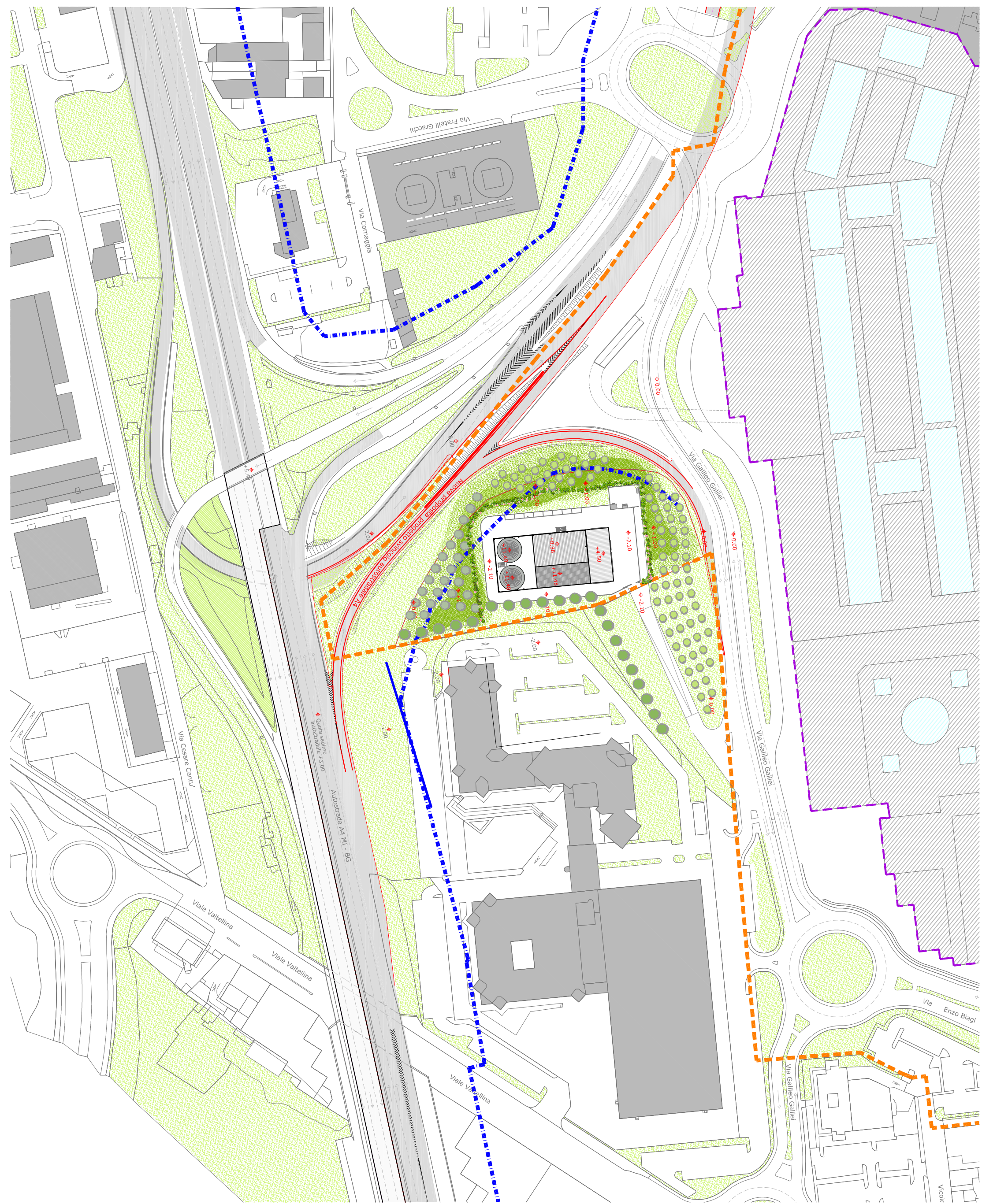
- Stralcio peduncolo svincolo a2a
- Report Verbale Regione Lombardia del 22.07.2019
- Report Verbale Regione Lombardia del 11.11.2019

Responsabile della pratica: Geom. Alessandro Penotti

Titolare Posizione Organizzativa

Servizio Mobilità e Trasporti - Settore Governo del Territorio
Via Giordano, 3 - 20092 Cinisello Balsamo
Uff. 02.66023.438
Mob. 366.9377660
alessandro.penotti@comune.cinisello-balsamo.mi.it

P.za Confalonieri, 5 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. 02.66023.215 Fax 02.66023731
sindaco@comune.cinisello-balsamo.mi.it





Regione Lombardia

REPORT
22 luglio 2019

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DELLO SVINCOLO DI SESTO SAN GIOVANNI

Presenti:

Regione Lombardia: Carmine D'Angelo, Paolo Boselli

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: Giuseppe Costanzo, Domenico Capomolla, Luca Conticini, Ilaria Ferroni

Città Metropolitana di Milano: *assente*

Comune di Cinisello Balsamo: Luigi Fregoni, Matteo Ghezzi, Roberto Russo, Lucia Palena

ANAS S.p.A.: Ugo Dibbenardo, Massimiliano Ricci, Marcello Buonamico, Gianluca Bilotti

Autostrade per l'Italia S.p.A.: Andrea Frediani, Raffaele Rinaldesi (Spea Engineering), Stefano Santambrogio (Spea Engineering)

Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.: Alessandro Panighetti, Matteo Maraschi

Nel corso dell'incontro dello scorso 24 maggio Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI) aveva presentato il progetto di fattibilità tecnica ed economica di adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni sulla A4. In quella sede, visionato il progetto ed analizzato il relativo studio di traffico, si era condiviso che ANAS S.p.A. e Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. (Serravalle) effettuassero un supplemento istruttorio in merito a possibili soluzioni migliorative per il tratto della SS36 fino alla Tangenziale Nord di Milano, compresa l'interconnessione con la stessa A52.

ANAS e Serravalle si sono conseguentemente incontrati il 17 giugno 2019 e rappresentano oggi le valutazioni effettuate, già anticipate da ANAS con nota di prot. n. CDG-0385908 del 2 luglio u.s. (allegata al presente verbale). In particolare, viene evidenziato che:

- dall'esame dello studio di traffico non è riportato l'effetto dell'intervento sulla SS36 nella tratta tra l'autostrada A4 e la Tangenziale Nord di Milano A52, che risulta congestionata in alcune delle ore della giornata. Si chiede pertanto che vengano riportati, oltre ai dati di velocità di percorrenza, anche l'effettivo ammontare dei volumi di traffico stimati sulle tratte interessate della SS36 (ante e post operam) nonché, ove rilevati dal modello di microsimulazione, l'estensione degli accodamenti e la loro variazione per effetto dell'intervento;
- risulta opportuna una valutazione delle seguenti soluzioni:
 1. nuova geometria e modifica degli accessi della rampa di immissione sulla SS36 dalla A52 provenienti da Venezia (si vedano le soluzioni 3 e 4 allegate al presente verbale, ancorché Serravalle chiarisca che le stesse, in relazione al difficile contesto con spazi limitati, non sono totalmente compatibili con il D.M del 5 novembre 2001);
 2. analisi dell'effetto delle soluzioni precedenti combinato con la dismissione della rampa di accesso alla SS36 in direzione Lecco della A4, per le provenienze da Venezia.

Viene infine richiesto ad ASPI di poter analizzare tutti gli scenari evidenziando gli effetti sulla mobilità lungo la SS36 nella tratta interessata e, in termini più generali, come impatto sul sistema complessivo stradale di area (A4, A52, SS36) in termini di variazione delle percorrenze e della velocizzazione delle stesse rispetto allo scenario attuale.

Con la riunione odierna si vuole pertanto verificare tale proposta operativa per le valutazioni del caso.

ASPI informa di avere dato recentemente risposta alla richiamata lettera di ANAS, non ritenendo possibile prendere in considerazione la proposta di dismissione della rampa di accesso alla SS36 in quanto previsione facente parte integrante del proprio progetto di potenziamento dello svincolo.

Anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Lombardia condividono tale posizione, comprendendo comunque le motivazioni che hanno portato ANAS e Serravalle a formulare tale richiesta. A tal fine ritengono più opportuno verificare tutte quelle condizioni che possono agevolare l'utilizzo della A52 per gli utenti provenienti da Venezia sulla A4 e diretti verso nord: le soluzioni sopra descritte, inerenti alla rampa di immissione sulla SS36 dalla A52, sviluppate peraltro in coerenza con il mandato affidato nell'incontro del 24 maggio, possono rendere più appetibile tale itinerario rispetto a quello della A4 ed alla situazione attuale.

Visionate pertanto le due proposte di ridisegno dello svincolo A52/SS36, si condivide di poter effettuare un ulteriore approfondimento tecnico-funzionale in merito alla soluzione 3, ritenuta dai presenti più adeguata alla risoluzione degli attuali problemi di accodamento e rigurgito sulla A52. Serravalle si impegna pertanto ad effettuare tali approfondimenti per verificare più nel dettaglio l'adeguatezza normativa della proposta, potendola eventualmente ottimizzare, e verificando gli eventuali aspetti da derogare che possano comunque rendere sostenibile tale soluzione progettuale (previa analisi di sicurezza da redigere in coerenza con la normativa).

Il Comune di Cinisello Balsamo evidenzia che tale soluzione comporterebbe la dismissione della piazzola di fermata del TPL (ambito frazione Robecco di Cinisello Balsamo) per la direzione verso nord dove attualmente transita la linea extraurbana Z222 Monza-Sesto M1. Evidenzia che non sarebbe pertanto assentibile tale soluzione senza una valida alternativa che garantisca un servizio di trasporto pubblico.

Regione Lombardia evidenzia che l'intervento sullo svincolo potrebbe essere attuato nel medio periodo e comunque entro la data delle Olimpiadi invernali 2026, con uno scenario che, dal punto di vista del TPL, vedrebbe già in esercizio il prolungamento della linea M1 a Monza-Bettola, ma non ancora completata la linea M5 da Bignami a Monza; la linea TPL in specie vedrebbe pertanto presumibilmente il suo nuovo attestamento a Monza-Bettola M1. Per comprendere la sostenibilità del progetto sullo svincolo autostradale, dando atto della necessità di garantire un adeguato servizio di TPL per l'ambito attualmente servito, si impegna ad effettuare una duplice approfondimento con l'Agenzia TPL del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia:

- Scenario di intervento autostradale: verifica della possibilità che il percorso della linea Z222 possa servire l'attuale ambito di Robecco (per la sola direttrice verso nord, rimanendo invariata la presenza della piazzola di sosta sulla SS36 verso sud) con un percorso differente e senza interessare la SS36, tenendo altresì conto della presenza del centro commerciale Auchan in realizzazione e delle viabilità interne ad esso connesse, con attestamento su Monza-Bettola M1;
- Scenario programmatico, con anche M5 a Monza realizzata: verifica circa la dismissione della linea Z222, ovvero della sua sostituzione con una linea urbana a maggior servizio degli ambiti residenziali con attestamento sempre su Monza-Bettola M1/M5.

ASPI si impegna invece ad effettuare le ulteriori valutazioni sulle performance del traffico lungo l'asta della SS36, mettendo a disposizione anche la matrice OD utilizzata nel proprio studio (nello scenario con e senza l'apporto di traffico del centro commerciale); chiarisce che non si sono effettuate analisi degli scenari futuri in relazione al fatto che la realizzazione della quarta corsia dinamica contribuisce soltanto a fluidificare le condizioni di deflusso veicolare e non ad apportare nuovo traffico. Si impegna infine a verificare tramite modello di microsimulazione dinamica gli effetti della soluzione scelta sul nodo A52/SS36.

Regione Lombardia informa che il potenziamento dello svincolo di Sesto San Giovanni sulla A4, l'adeguamento/completamento dello svincolo tra la SS36 e la A52 e la realizzazione della complanare in galleria (in parte già esistente) per l'immissione sulla A52 verso ovest - svincolo di Monza Sant'Alessandro saranno proposti tra quelli che potrebbero rientrare, a diverso titolo, in quelli costituenti le opere necessarie per le Olimpiadi invernali 2026.

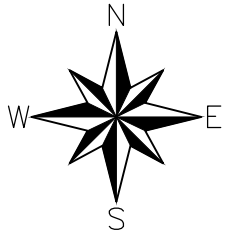
Al riguardo, il tavolo prende atto che il potenziamento dello svincolo tra la A52 e la SS36 è condizione necessaria per prefigurare la realizzazione della galleria per l'immissione sulla A52 verso ovest, per il quale, peraltro, ad oggi, non esiste alcuno studio di fattibilità. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'accordo anche Regione Lombardia, invita pertanto Serravalle a poter redigere uno studio che, oltre a definire l'assetto piano altimetrico della nuova rampa, possa anche prefigurarne un costo di massima utile anche ai fini del suo inserimento nei documenti riportanti le opere necessarie per le Olimpiadi invernali 2026.

Si condivide pertanto che:

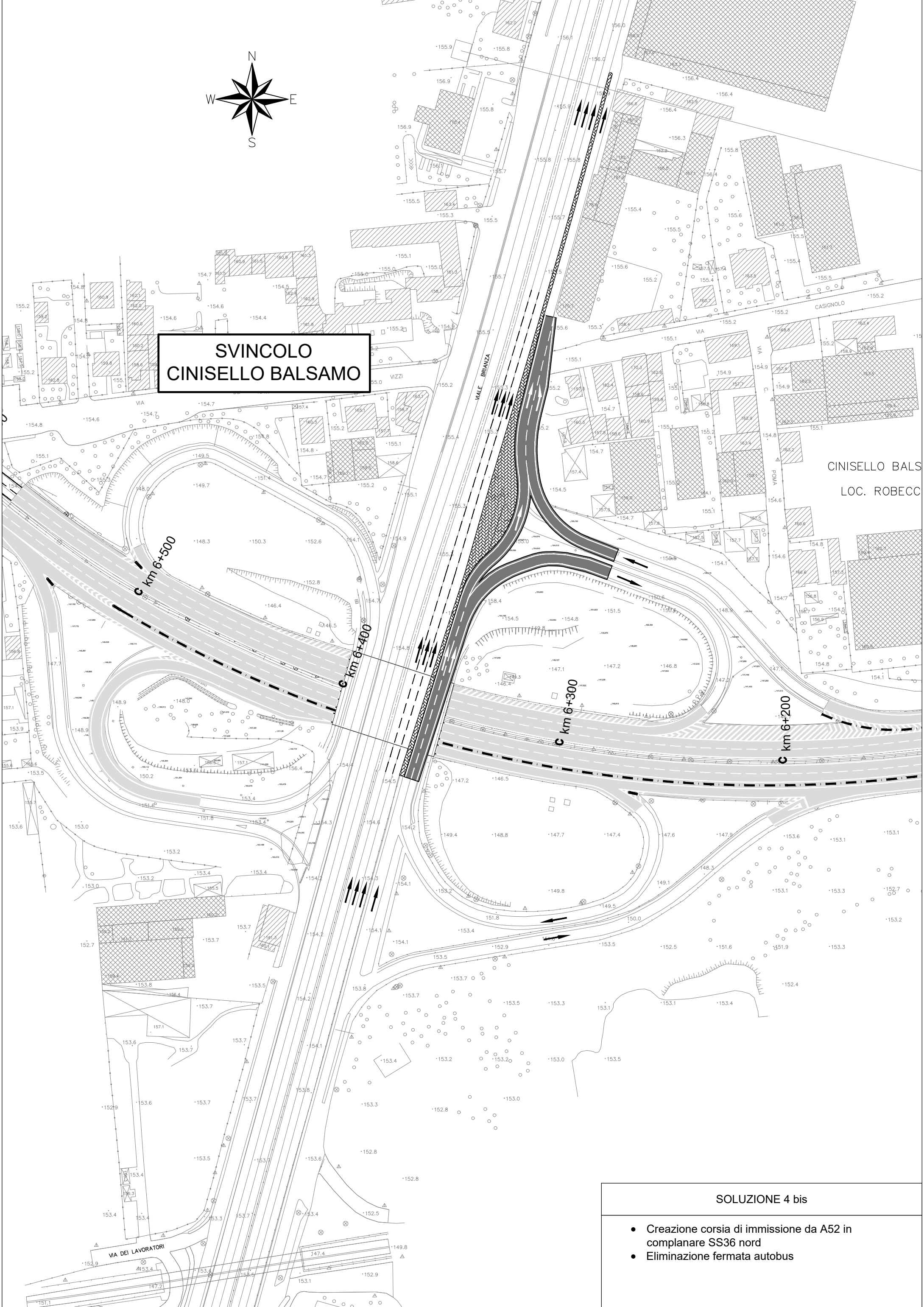
- ASPI invii entro inizio agosto la matrice OD (nello scenario con e senza l'apporto di traffico del centro commerciale) ad ANAS e Serravalle, fornisca le analisi di funzionalità della SS36 ad ANAS e verifichi tramite microsimulazione dinamica gli effetti della soluzione scelta sul nodo A52/SS36;

- Regione Lombardia verifichi la possibilità di dismissione dell'attuale fermata del TPL sulla SS36 in prossimità della frazione di Robecco, in relazione alla nuova programmazione dell'Agenzia TPL come sopra descritto;
- Serravalle effettui gli approfondimenti concordati per verificare più nel dettaglio l'adeguatezza normativa della proposta della soluzione scelta sul nodo A52/SS36, potendola eventualmente ottimizzare, e verificando gli eventuali aspetti da derogare che la possano comunque rendere sostenibile;
- Serravalle sviluppi un progetto di prefattibilità della complanare in galleria per l'immissione sulla A52 verso ovest - svincolo di Monza Sant'Alessandro, potendo definire un quadro di massima dei costi di tale intervento.

Una nuova riunione verrà calendarizzata entro fine settembre.



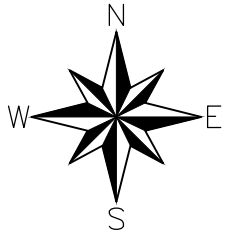
SVINCOLO CINISELLO BALSAMO



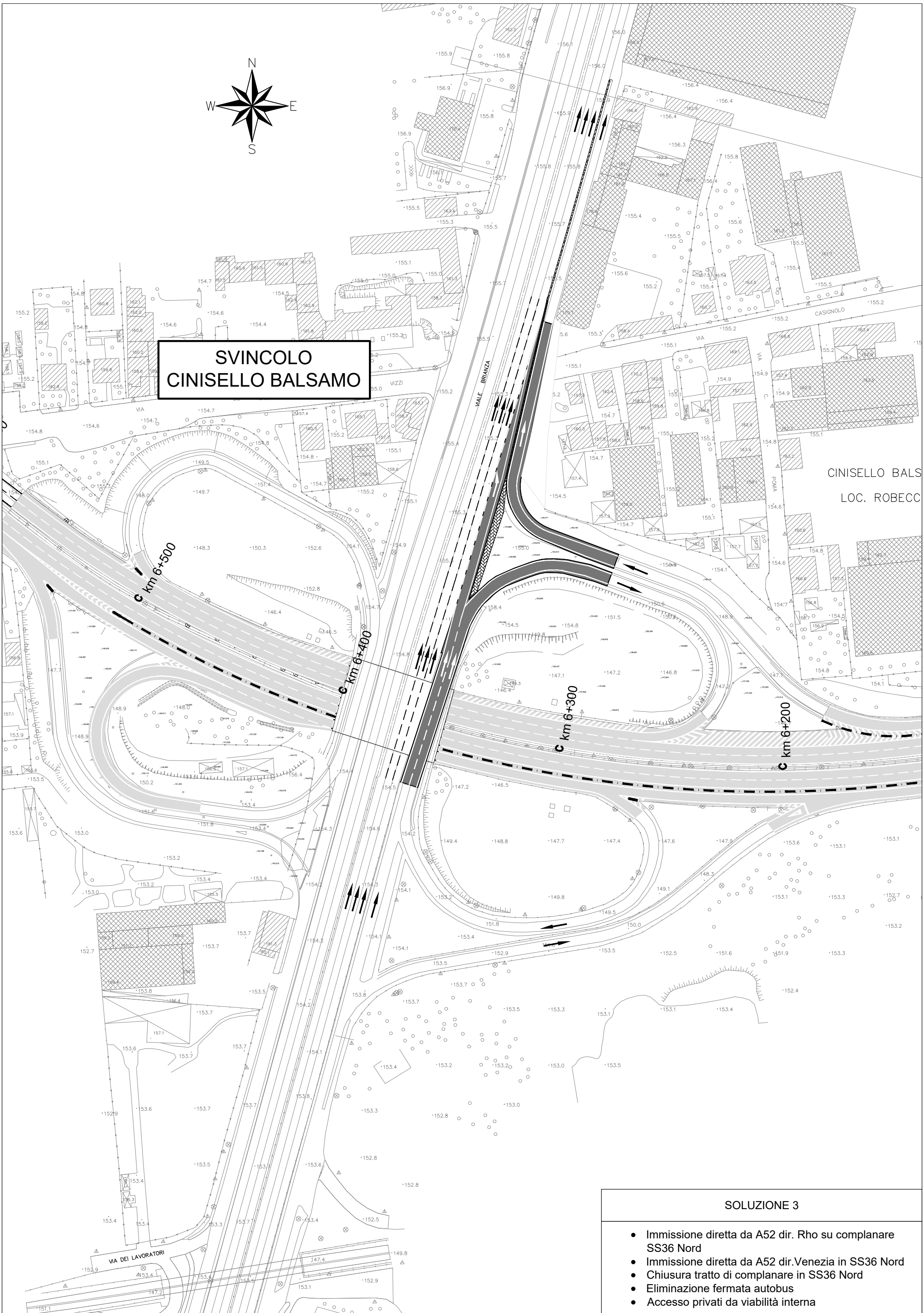
CINISELLO BALSAMO
LOC. ROBECCO

SOLUZIONE 4 bis

- Creazione corsia di immissione da A52 in complanare SS36 nord
- Eliminazione fermata autobus



SVINCOLO CINISELLO BALSAMO



CINISELLO BALSAMO
LOC. ROBECCO

SOLUZIONE 3

- Immissione diretta da A52 dir. Rho su complanare SS36 Nord
- Immissione diretta da A52 dir. Venezia in SS36 Nord
- Chiusura tratto di complanare in SS36 Nord
- Eliminazione fermata autobus
- Accesso privati da viabilità interna



Regione Lombardia

REPORT

11 novembre 2019

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DELLO SVINCOLO DI SESTO SAN GIOVANNI

Presenti:

Regione Lombardia: Paolo Boselli, Edith Giacalone

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: Giuseppe Costanzo

Città Metropolitana di Milano: *assente*

Comune di Cinisello Balsamo: Moreno Veronese, Roberto Russo, Gianluca Caruso

ANAS S.p.A.: Gianluca Bilotti, Marco Trapanese, Piergiorgio D'Arrini

Autostrade per l'Italia S.p.A.: Andrea Frediani, Raffaele Rinaldesi (Spea Engineering), Stefano Santambrogio (Spea Engineering)

Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.: Giuseppe Colombo, Alessandro Panighetti

Nel corso dell'incontro dello scorso 22 luglio, a seguito del confronto intervenuto in merito al progetto di fattibilità tecnica ed economica di adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni sulla A4, si era condiviso che:

- Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI) inviassero entro inizio agosto la matrice OD (nello scenario con e senza l'apporto di traffico del centro commerciale) ad ANAS e Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. (Serravalle), fornendo le analisi di funzionalità della SS36 ad ANAS e verificando tramite microsimulazione dinamica gli effetti della soluzione scelta sul nodo A52/SS36;
- Regione Lombardia verificasse con l'Agenzia TPL la possibilità di dismissione dell'attuale fermata del TPL sulla SS36 in prossimità della frazione di Robecco, in relazione all'adeguamento della rampa di immissione sulla SS36 provenendo dalla A52;
- Serravalle effettuasse approfondimenti per verificare più nel dettaglio l'adeguatezza normativa della proposta della soluzione scelta sul nodo A52/SS36, potendola eventualmente ottimizzare, e verificando gli eventuali aspetti da derogare per renderla comunque sostenibile;
- Serravalle sviluppasse un progetto di prefattibilità della complanare in galleria per l'immissione sulla A52 verso ovest - svincolo di Monza Sant'Alessandro, potendo definire un quadro di massima dei costi di tale intervento.

Prima di entrare nel merito della verifica dei suddetti adempimenti, Regione Lombardia informa che, nell'elenco delle opere infrastrutturali per l'accessibilità ai siti lombardi interessati dalle Olimpiadi Invernali 2026, tra le "opere essenziali" sono stati inseriti lo svincolo della A4 di Sesto San Giovanni ed il completamento della connessione tra la A52 e la SS36. La realizzazione della complanare in galleria per l'immissione dalla barriera della A4 verso la A52 (direzione ovest) - svincolo di Monza Sant'Alessandro è stata inclusa tra gli interventi che rientrano in quelli costituenti le "opere connesse" alle Olimpiadi. Tale tabella è stata oggetto di formale comunicazione, da parte del Presidente Fontana, al Ministro De Micheli nello scorso mese di ottobre, indicando che si intende:

- per "opere essenziali", le opere per l'accessibilità la cui realizzazione è prevista dal dossier di candidatura o che si rendono necessarie per rendere efficienti e appropriate le infrastrutture esistenti individuate nel dossier di candidatura come quelle che danno accessibilità ai luoghi olimpici;
- per "opere connesse", le opere la cui realizzazione è necessaria per connettere le infrastrutture individuate nel dossier di candidatura per l'accessibilità ai luoghi olimpici alla rete infrastrutturale esistente in modo da rendere maggiormente efficace la funzionalità del sistema complessivo di accessibilità.

La scelta di ricomprendere tutti questi interventi nell'elenco delle opere infrastrutturali per le Olimpiadi deriva dalla volontà regionale di poter attuare su tutto il comparto i suddetti progetti di adeguamento e potenziamento e così ottenere un miglioramento generalizzato in termini di fluidificazione del traffico.

Rispetto allo svincolo della A4 di Sesto San Giovanni, ANAS conferma di aver effettuato un approfondimento sui dati resi disponibili da ASPI (matrice OD e diagrammi velocità SS36), che ricomprendono anche i flussi di traffico indotti dall'attivazione dell'ampliamento del centro commerciale Auchan. In particolare, si è potuto riscontrare un drastico abbattimento delle velocità di percorrenza lungo la SS36 in direzione sud; di contro, in direzione nord, l'adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni non comporta alcuna sostanziale modifica alle condizioni di deflusso in termini di velocità, pur tuttavia non avendo potuto riscontrare dalla documentazione fornita i Livelli di Servizio attesi. In esito alle suddette verifiche effettuate, ANAS ritiene pertanto il progetto di fattibilità tecnica ed economica di adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni sulla A4 compatibile con l'esercizio della SS36.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla luce di tali valutazioni, ritiene possibile procedere con l'avvio del procedimento di verifica dell'assoggettabilità a VIA nazionale dello svincolo. Auspica comunque che, nell'ambito del più complessivo disegno di intervento sul quadrante, i benefici attesi in termini di decongestionamento possano essere migliori. Nel concordare con Regione Lombardia circa l'obiettivo di attuare anche gli ulteriori interventi sul nodo tra la SS36 e la A52 e per l'immissione sulla A52 verso ovest - svincolo di Monza Sant'Alessandro, chiede pertanto a Serravalle di relazionare rispetto agli altri impegni da loro assunti nella scorsa riunione.

Serravalle informa di aver condotto gli approfondimenti concordati per verificare nel dettaglio l'adeguatezza normativa della proposta della soluzione n. 3 scelta sul nodo SS36/A52, relativamente alla rampa di immissione sulla SS36 dalla A52 per le provenienze da Venezia (che, seppur già discussa nella precedente riunione, viene allegata per pronta evidenza al presente verbale). In particolare, ha verificato la sua fattibilità, senza necessità di deroghe, solo a fronte di una imposizione di limite di velocità di 70Km/h sulla SS36 in direzione nord.

Tale velocità è ritenuta accettabile sia da ANAS che dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In considerazione del fatto che le aree necessarie per l'attuazione dell'intervento sono nelle disponibilità di ANAS e di Serravalle, tale intervento può essere attuato nell'ambito di un distinto e più agevole procedimento rispetto a quello dello svincolo di Sesto San Giovanni.

Nel merito del conseguente spostamento della fermata della linea extraurbana Z222 Monza-Sesto M1, attualmente posizionata in carreggiata nord della SS36 e non compatibile con la suesposta soluzione n. 3, Regione Lombardia informa di aver provveduto a coinvolgere sulla questione l'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia ed evidenzia che, da analisi ed approfondimenti effettuati, risulta confermato che, una volta in entrata in esercizio la M5 verso Monza, con interscambio con la M1 a Monza Bettola, sarà necessario rivedere in maniera sostanziale tutte le percorrenze delle linee di forza attive nel comparto oggetto di valutazione. Sottolinea inoltre che, nel medio periodo - con già in esercizio il prolungamento della linea M1 a Monza Bettola, ma non ancora completata la linea M5 da Bignami a Monza -, la soppressione della fermata della linea extraurbana del TPL che attualmente serve le frazioni di Robecco e Casignolo di Cinisello Balsamo, potrebbe essere problematica. In ogni caso, già l'entrata in esercizio dell'attestamento della M1 a Monza-Bettola comporterà una revisione delle linee di TPL in esercizio con le linee TPL esistenti che vedrebbero pertanto il loro nuovo attestamento spostato in corrispondenza dell'interscambio intermodale di Monza Bettola M1. Ritiene pertanto opportuno verificare la possibilità che il percorso della linea Z222 possa servire l'attuale ambito di Robecco/Casignolo (per la sola direttrice verso nord) con un percorso differente e senza interessare la SS36.

Anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in relazione alla tipologia delle strade afferenti al nodo, ritiene necessario procedere allo spostamento della suddetta fermata di TPL, condizione necessaria per la riqualificazione dello svincolo A52/SS36. Si rende disponibile a far attuare, nell'ambito del progetto di adeguamento dello svincolo, adeguamenti di percorsi ciclopeditoni a servizio delle suddette frazioni e della eventuale nuova fermata di TPL.

Il Comune di Cinisello Balsamo si impegna ad approfondire tale possibilità, potendo avere maggiore contezza dei dati dei saliti e discesi, anche al fine di poter valutare l'eventuale miglior riposizionamento della fermata.

Serravalle, sempre in ottemperanza agli impegni presi durante la riunione del luglio scorso, ha redatto anche una proposta progettuale (si veda la presentazione allegata) relativa all'adeguamento dell'immissione sulla A52 verso ovest - per le provenienze dalla A4 Venezia (svincolo di Monza Sant'Alessandro). In particolare, con la realizzazione di una complanare in galleria (in parte già esistente) per l'immissione dello svincolo di Monza Sant'Alessandro in affiancamento a quella esistente, deve necessariamente essere inibito il ramo di uscita per

Monza centro e Sesto San Giovanni e che conduce sulla rotatoria di via Borgazzi. Serravalle propone pertanto una soluzione che prevede l'inserimento di una nuova uscita su via Edison, al confine tra i Comuni di Cinisello Balsamo e Monza, con possibile realizzazione di un nuovo tratto di collegamento tra la suddetta viabilità e via Campania, in adiacenza alla futura linea metropolitana M5. Tale soluzione ha un costo di circa 40 mln€, di cui 25 circa per soli lavori. Chiede infine che possano essere valutate le competenze di questo intervento e che, possibilmente, non sia esclusivamente a valere sulla propria concessione.

Regione Lombardia prende atto delle valutazioni effettuate da Serravalle e, nel ricordare che con la legge Olimpica si avrà maggiore contezza delle risorse e delle agevolazioni procedurali che gli interventi correlati potranno eventualmente avere, chiede che tali soluzioni possano essere ulteriormente approfondite.

Per completare l'analisi degli interventi oggetto di valutazione sul quadrante, Regione Lombardia ricorda al Comune di Cinisello Balsamo che ANAS sta procedendo all'approfondimento dell'idea di progetto di completamento dello svincolo tra la SS36 e la A52 tramite l'inserimento di una nuova rampa di immissione a raso per le provenienze da nord verso ovest.

Il Comune di Cinisello Balsamo si rende disponibile a valutare tale soluzione.

Si concorda pertanto che sia fissato un incontro tra le parti nel breve periodo al fine di approfondire la suddetta idea progettuale che, per pronta evidenza, viene allegata al presente verbale.

Alla luce di quanto discusso si condivide pertanto che:

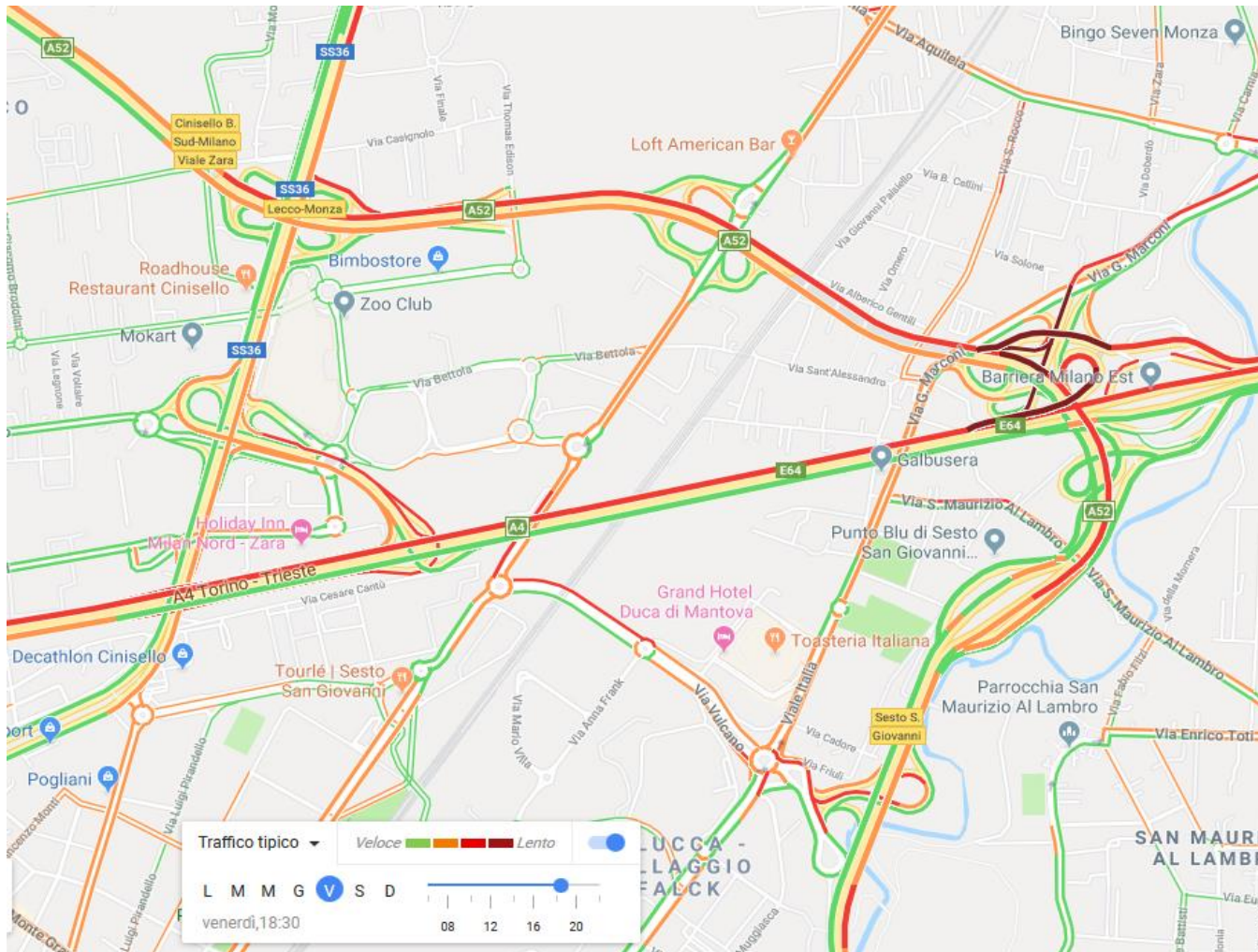
- ASPI avvii il procedimento di verifica dell'assoggettabilità a VIA nazionale dello svincolo della A4 di Sesto San Giovanni;
- Serravalle, con ANAS, prosegua negli approfondimenti progettuali sull'ottimizzazione della rampa di immissione sulla SS36 dalla A52 per le provenienze da Venezia;
- Serravalle, con Regione Lombardia e gli enti interessati, prosegua negli approfondimenti in merito all'adeguamento dell'immissione sulla A52 verso ovest - per le provenienze dalla A4 Venezia (svincolo di Monza Sant'Alessandro);
- Regione Lombardia convochi il tavolo per la valutazione del progetto di inserimento della rampa di immissione per le provenienze dalla SS36 nord verso la A52 ovest.

INTERCONNESSIONE A4-A52 MODIFICA RAMO DI SVINCOLO TRA A4 dir.TORINO e A52 dir.RHO

Novembre 2019

DT/PRNO

Condizione di circolazione attuale



Inquadramento generale dell'area di intervento



Soluzione B



Soluzione B : itinerari

Nord



Sud

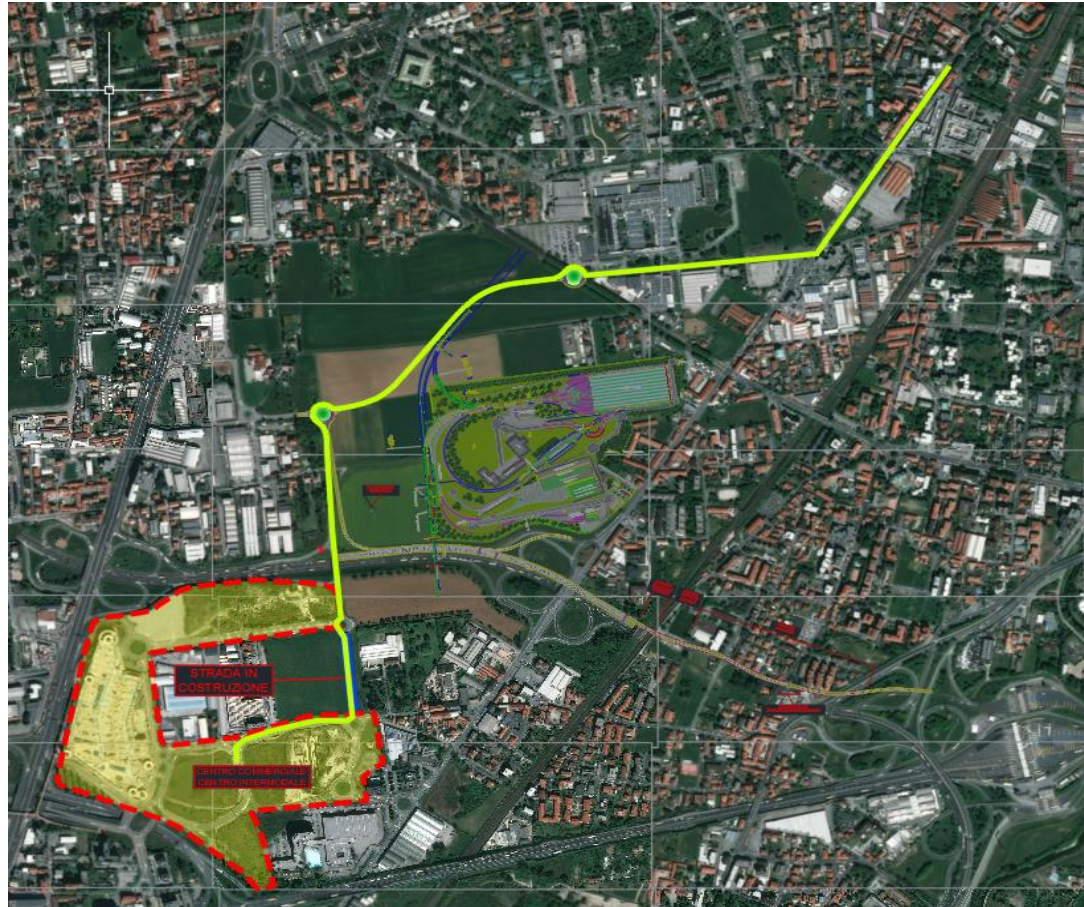


Soluzione C

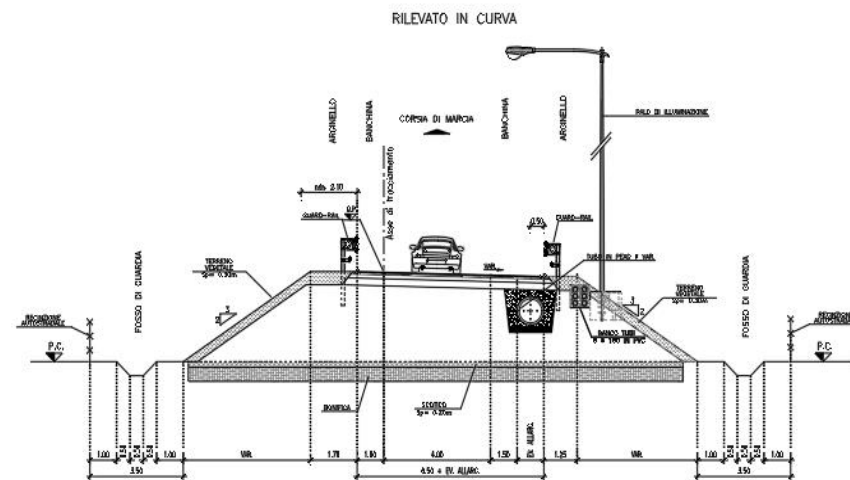
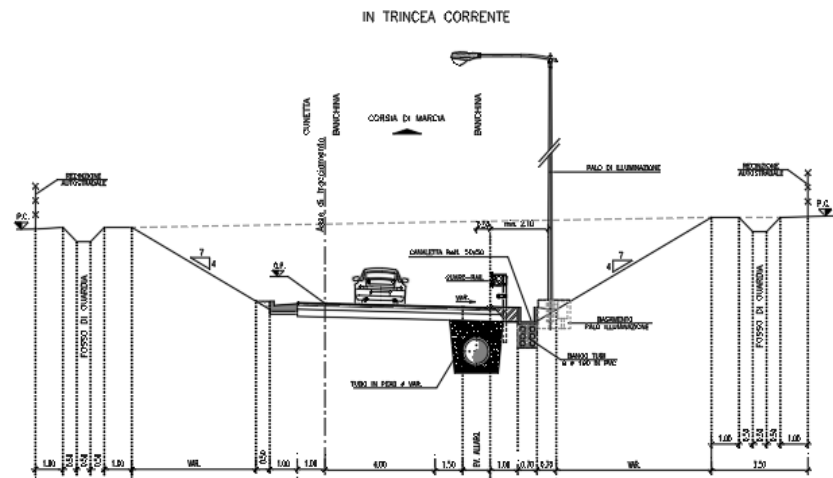
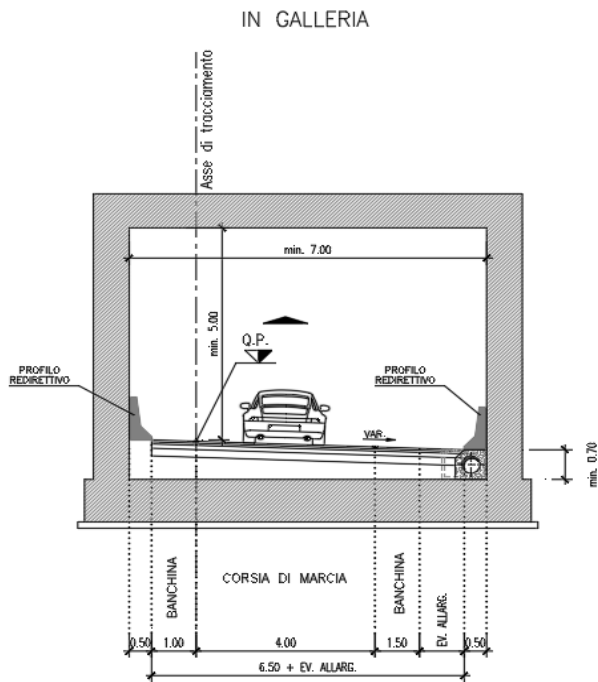


Soluzione C : itinerari

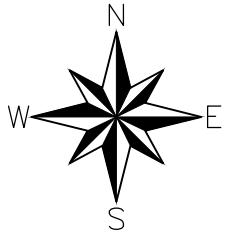
Da Monza a Centro Intermodale e viceversa



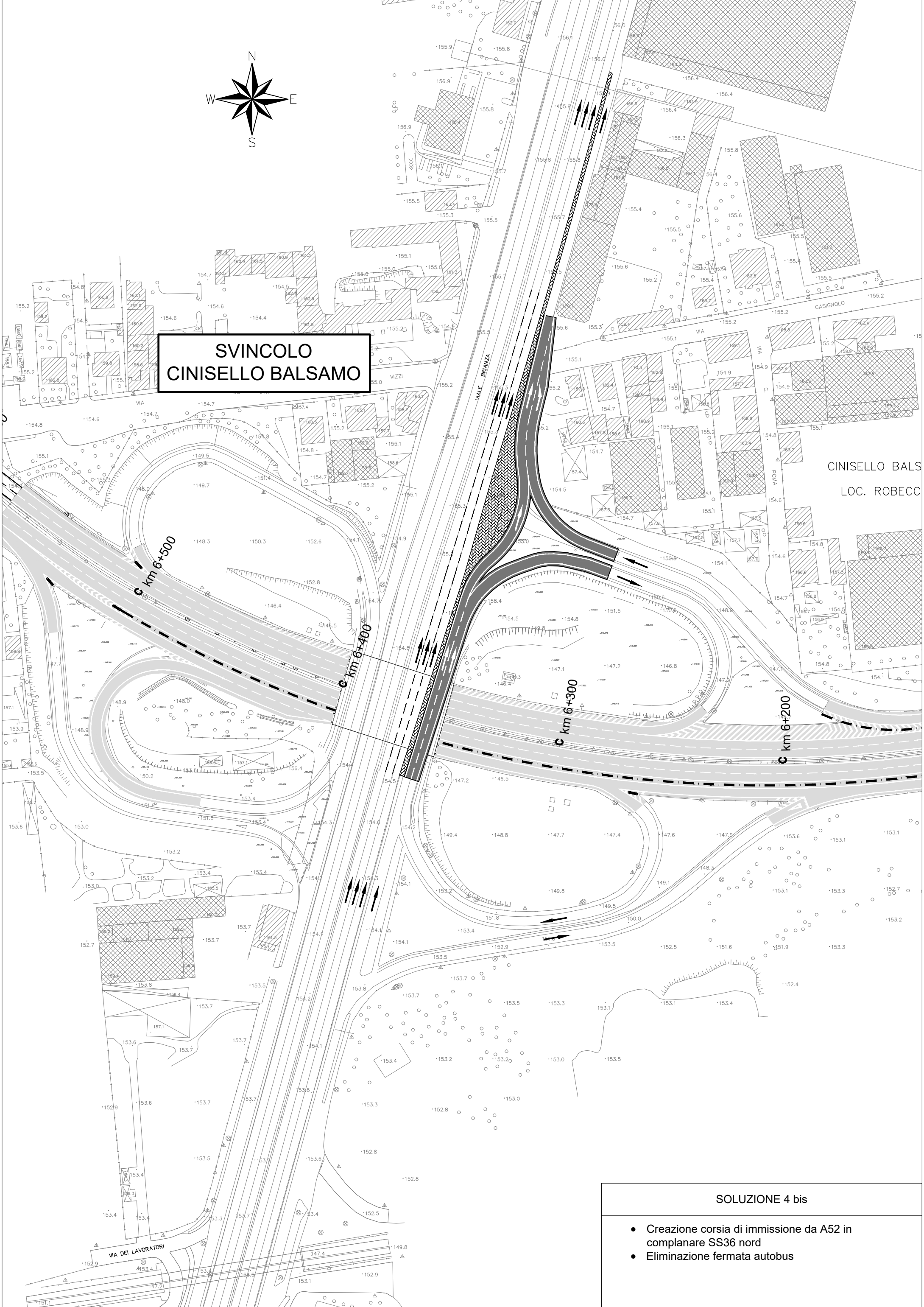
Sezioni tipologiche







**SVINCOLO
CINISELLO BALSAMO**



SOLUZIONE 4 bis

- Creazione corsia di immissione da A52 in complanare SS36 nord
- Eliminazione fermata autobus