

Al 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

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

\*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]

Il sottoscritto Giancarlo Dalla Costa, Omissis  
Omissis

<https://va.minambiente.it/it-it/oggetti/documentazione/7653/11097#collapse>  
presenta la seguente osservazione.

Nella relazione di progetto non viene in alcun modo menzionato che al di  
sotto del centro commerciale verrà realizzato il \*nuovo capolinea \*della  
Metropolitana M1, linea con il maggior numero di utenti a livello  
nazionale. Errate sono quindi le valutazioni condotte nelle relazioni  
che fanno riferimento al solo numero dei parcheggi del centro  
commerciale di cui solo 2500 posti auto sono destinati all'interscambio  
gomma/M1.

Appare ovvio che il capolinea diverrà un potente attrattore di traffico,  
vuoi perché è collocato in un'area in cui risiedono circa 200.000  
persone, vuoi perché le infrastrutture viarie che lo circondano (A4,  
A52,SS 36) lo rendono facilmente raggiungibile.

Negli orari di punta i veicoli dei pendolari che utilizzeranno la M1 si  
sommeranno a quelli del traffico di comparto già elevatissimo; i veicoli  
che useranno la complanare di progetto con immissione su via G. Galilei  
si sommeranno a quelli in uscita dai parcheggi della M1/centro  
commerciale creando congestione.

Altro elemento non considerato è la crisi del sistema viabilistico dello  
svincolo autostradale e della viabilità circostante causato dai veicoli  
diretti ai parcheggi M1 e che non vi troveranno posto. Nel comparto non  
sono reperibili altri parcheggi e non sono nemmeno in progetto. Appare  
ovvio che i veicoli oltre il numero di 2500 creeranno rallentamenti e  
situazioni di congestione con rigurgiti di traffico non solo sulla  
A4-A52-SS36 ma su tutta la viabilità di accesso al comparto.

\*Non avendo Voi eseguito una verifica sulla capacità attrattiva del  
futuro capolinea M1 non è possibile ipotizzare uno studio del traffico  
realistico.\* Per fortuna ci soccorre, drammaticamente, Metropolitana  
Milanese SpA che con il suo studio di fattibilità per il "Prolungamento  
della rete metropolitana milanese nel territorio monzese" n. DB 0001 del

febbraio 2012, a pagina 18 afferma "Il nuovo capolinea di Bettola è dimensionato per una frequenza di punta di 90" pertanto un treno su due continuerà ad essere ribattuto a Sesto, sì che la frequenza offerta a Cinisello-Monza sarà di 3', significativa di una capacità massima di \*24.000 pphpd\*." e prosegue "Ciò determinerà un aumento della capacità di sistema del 25%, che per il ramo Sesto significherà passare da \*36.000 a 48.000 pphpd.\*" (ndr: Passengers per hour per direction). Ora sappiamo che l'attuale capolinea di Sesto San Giovanni è saturo nelle due ore di punta 7-9 (basta controllare gli accessi ai tornelli) e tutta l'area circostante è congestionata da migliaia di veicoli alla ricerca di parcheggio, come si può pensare che ciò non si replicherà anche nel comparto di cui si tratta senza uno studio puntuale? Inoltre, anche volendo dimezzare la capacità trasportistica del nuovo capolinea M1 nelle due ore di punta otterremmo 24.000 passeggeri; il tasso di utilizzo dell'auto privata nel nord milano è del 60% e i parcheggi disponibili per l'interscambio ferro/M1 sono solo 2500. O gli utenti del TPL M1 si recheranno al capolinea almeno in 5 per auto oppure i veicoli che non troveranno posto creeranno congestione e crisi viabilistica del comparto. Ciò premesso chiedo sia effettuato uno studio specifico sulla capacità attrattiva di traffico del nuovo capolinea M1 che sorgerà all'interno del centro commerciale per valutare, e quindi evitare, potenziali congestioni e crisi veicolari del comparto interessato dal nuovo svincolo della A4.

Cordialmente

Cinisello Balsamo 31/1/2021

--