



Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Servizio Mobilità

Resp. del Procedimento: arch. Carlo Maria Nizzola
Resp. Istruttoria: arch. Donatella Beretta

Spett.le
**MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA**
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE V - PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS
Pec. 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

Provincia di Monza e della Brianza
Settore Territorio e Ambiente
provincia-mb@pec.provincia.mb.it

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

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

Monza, data protocollo

OGGETTO: 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

Proponente: Società autostradale Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.

Tipologia di opera: Opere stradali

Data presentazione istanza: 12/04/2023

Data avvio consultazione pubblica: 18/05/2023

Termine presentazione Osservazioni: 17/06/2023



Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Servizio Mobilità

Resp. del Procedimento: arch. Carlo Maria Nizzola
Resp. Istruttoria: arch. Donatella Beretta

Con riferimento alla nota trasmessa dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali prot. 0080463.18-05-2023 (P.G. N° 0093256/2023 del 18/05/2023) inerente l'istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA - 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 seguenti osservazioni e contributi.

Nel dettaglio la Relazione Generale 5023EGEN002R1XXXXXXXXA presentata al Ministero descrive il progetto come costituito da tre distinte porzioni con differenti tipologie di intervento:

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").

Tratto intermedio:

1. realizzazione di una nuova rampa di ingresso in A52 dalla rotatoria di via Borgazzi in direzione nord ("Ramo 2");
2. realizzazione nuova rampa di uscita in carreggiata nord dalla A52 verso l'attuale via Edison ("Ramo 3");
3. ampliamento piattaforma stradale di un tratto della carreggiata nord della A52, per un totale di 400 m ("Asse principale");
4. ampliamento piattaforma stradale carreggiata nord dell'A52 con riconfigurazione a 3 corsie di marcia ("Ampliamento piattaforma stradale carreggiata nord")
5. realizzazione di due rotatorie a quattro rami, una in prossimità della curva a 90° su via Edison, e una seconda all'intersezione tra la via Campania e via Philips ("Rotatoria 1" e "Rotatoria 2");
6. Realizzazione ramo di collegamento tra le due rotatorie ("Collegamento Rotatoria 1 e Rotatoria 2" o "Ramo 4");
7. Riconfigurazione piattaforma stradale carreggiata nord della A52 mediante sola segnaletica orizzontale tra la via Edison e la SS36

Tratto finale:

riconfigurazione dei rami di svincolo della A52 sulla SS36-direzione Lecco. Non prevede ampliamento di carreggiata.

Servizio Mobilità

Via Guarenti n 2 | 20900 Monza | Tel. 039.2832840 |

Email servizio.mobilita@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



Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Servizio Mobilità

Resp. del Procedimento: arch. Carlo Maria Nizzola
Resp. Istruttoria: arch. Donatella Beretta

DESCRIZIONE DEL PROGETTO E DELLE RELAZIONI CON IL TESSUTO URBANO AL CONTORNO

Il tratto iniziale interessa l'ambito urbano di via Gentili caratterizzato da un tessuto residenziale mediamente denso con aree destinate a servizi e a verde sportivo. Di rilievo la presenza di istituti scolastici, tra cui, in adiacenza al tracciato, la scuola secondaria di primo grado S. Pertini e la relativa area di pertinenza.

In tale ambito, criticità si evidenziano nelle fasi di cantiere per la realizzazione della nuova galleria mediante strutturazione delle pareti laterali e chiusura con soletta sommitale e riporto di terra in copertura. Lo sviluppo prevede, altresì, l'occupazione delle aree verdi urbane presenti a sud della via Gentili, che saranno interessate temporaneamente dai campi base e dal deposito delle terre e dei materiali di cantiere.

Il ripristino post cantiere prevede la ricomposizione strutturale delle superfici (circa 19.000 mq) e la ricomposizione dello strato pedologico e della permeabilità dei suoli nelle aree estese non in corrispondenza delle gallerie presenti (A52 e nuova galleria), con la realizzazione di praterie con varietà di specie

Nel tratto intermedio, la realizzazione di un tracciato stradale di tipo urbano si snoda in un ampio ambito agricolo di circa 48 ettari le cui superfici sono prevalentemente coltivate da seminativi, e costituiscono Ambito Agricolo strategico alla scala provinciale. Il primo tratto uscente dall'A52 è inizialmente in trincea per poi riportarsi alla quota dell'attuale piano campagna per il raccordo, in rotatoria di progetto, con via Edison. Viene generata un'ampia area ricompresa tra il nuovo tracciato e il tratto di via Edison, in cui progetto prevede il completo riempimento con una unità boschiva.

Il secondo tratto si estende nella porzione nord-occidentale dell'area del Casignolo, tra la suddetta rotatoria di via Edison e viale Campania, in corrispondenza di cui verrà realizzata una ulteriore rotatoria. Lungo entrambi i lati di tale tratto il progetto prevede dense fasce arboreo-arbustive e una pista ciclo-pedonale.

Il tracciato viene ad occupare l'area agricola con sedimi stradali di differente ampiezza: prende avvio già lungo la A52 con un ampliamento della carreggiata di circa 9 m, si sviluppa sull'area agricola con una larghezza del sedime di 11,5 m nella rampa di svincolo a sud, tra 9,5 e 12,5 in corrispondenza delle rotonde, di circa 10 m nel tratto compreso tra le stesse, andando ad occupare una superficie complessiva di 23.000 mq.

Nel Documento di Piano del PGT Vigente l'area viene individuata come PLIS - Parchi Locali di Interesse Sovracomunale. I PLIS rivestono una grande importanza

Servizio Mobilità

Via Guarenti n 2 | 20900 Monza | Tel. 039.2832840 |

Email servizio.mobilita@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 |

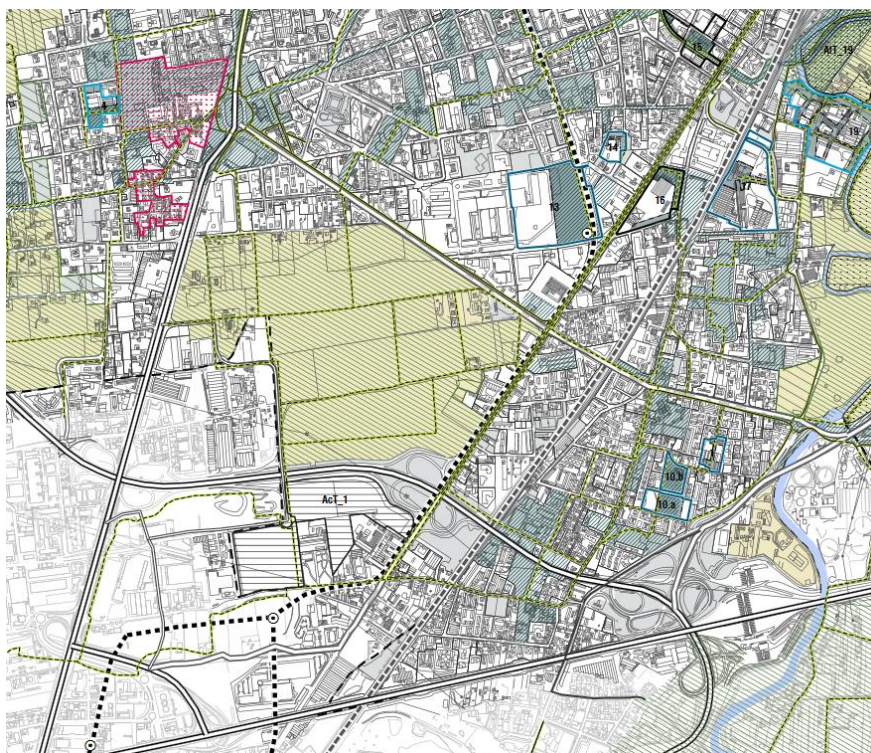
Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969





Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Servizio Mobilità

Resp. del Procedimento: arch. Carlo Maria Nizzola
Resp. Istruttoria: arch. Donatella Beretta

strategica nella politica di tutela e riqualificazione del territorio, inquadrandosi come elementi di connessione e integrazione tra il sistema del verde urbano e quello delle aree protette di interesse regionale, e permettendo la tutela di vaste aree a vocazione agricola, il recupero di aree degradate urbane, la conservazione della biodiversità la creazione di corridoi ecologici e la valorizzazione del paesaggio tradizionale.



Tutela e reintegrazione dei grandi spazi aperti

-  Parchi regionali e PLIS | Istituiti e adottati
-  PLIS proposti in ampliamento dal DP

Indirizzi del Documento di Piano per il Piano delle Regole

Consolidamento delle aree agricole

-  Aree agricole

Nel vigente PGT del Comune di Monza l'area del Casignolo risulta inquadrata come area in esame tra gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (ASS) Rif. Piano delle Regole PR.01c Aree urbanizzate e Aree non urbanizzate.

Servizio Mobilità

Via Guarenti n 2 | 20900 Monza | Tel. 039.2832840 |

Email servizio.mobilita@comune.monza.it

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1 | Fax +39.039.2372.558

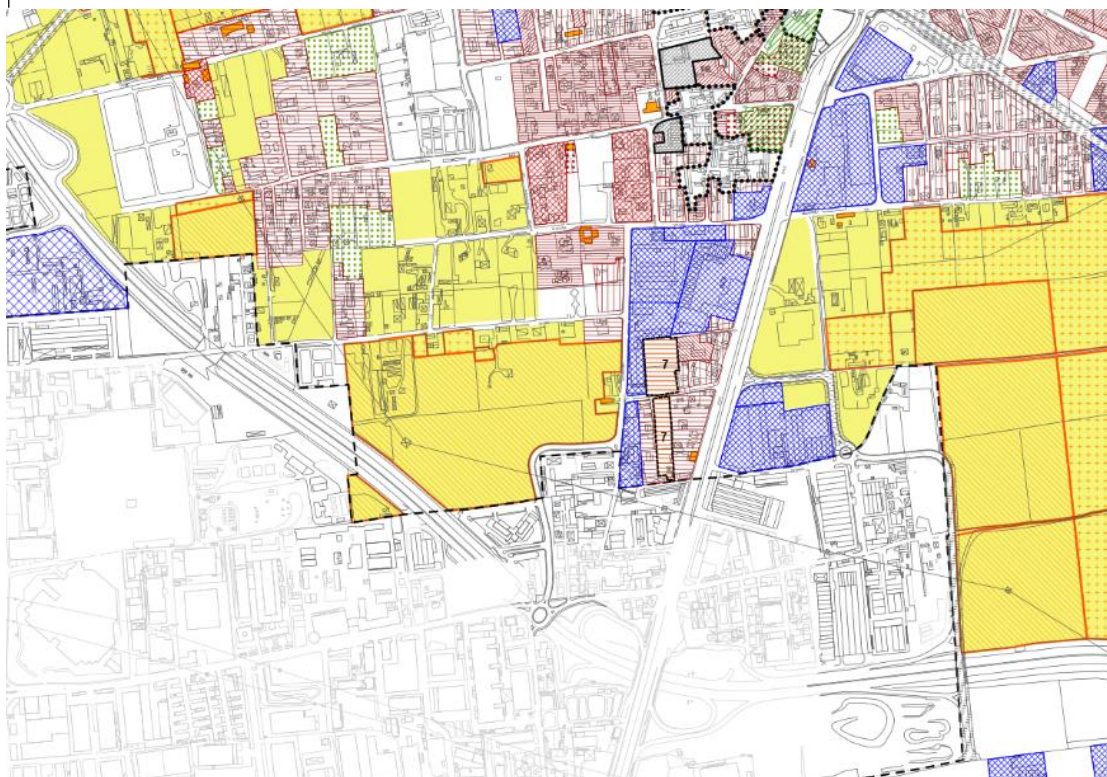
Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it |

Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969









Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Servizio Mobilità

Resp. del Procedimento: arch. Carlo Maria Nizzola
Resp. Istruttoria: arch. Donatella Beretta



Aree non urbanizzate

-  Aree di concentrazione edificatoria
 -  Aree a Servizi
 -  Aree di valorizzazione e riqualificazione ambientale - VRA (Art. 23 - PdR)
 -  Aree per attività agricole - Aree E (Art. 22 - PdR)
- Previsioni sovraordinate
-  Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico da PTCP - AAS
 -  Proposte di Miglioramento - AAS

Con DGC n 279 del 18/11/2022 il Comune di Monza ha avanzato richiesta di riconoscimento in ampliamento del PLIS “Gru.Brià.” delle aree già individuate quale ampliamento del PLIS “Grugnotorto - Villoresi” nell’elaborato DP04 del Documento di Piano vigente ed ivi indicate in legenda quali “PLIS approvato con DCC n.77 del 29.09.2014”.

Nel tratto finale, trattandosi di una riconfigurazione dei rami di svincolo non si rilevano elementi suscettibili di valutazione in questa sede.



Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Servizio Mobilità

Resp. del Procedimento: arch. Carlo Maria Nizzola
Resp. Istruttoria: arch. Donatella Beretta

VALUTAZIONI VIABILISTICHE DELL'OPERA

Il progetto si propone di:

- canalizzare e fluidificare il flusso di traffico in arrivo dalla A4 che si innesta sulla A52 in direzione Rho attraverso una nuova galleria monodirezionale di svincolo ad una corsia indipendente ed in affiancamento alla galleria esistente della A52;
- riconfigurare le rampe di accesso e in uscita della A52 tra la galleria di nuova realizzazione e lo svincolo sulla S.S. 36;
- come opera connessa è proposta una nuova viabilità locale di collegamento con il centro di Monza e il Comune di Cinisello Balsamo in ragione della ridefinizione delle predette rampe di svincolo;
- riconfigurare la rampa di svincolo della A52 diretta sulla S.S. 36 in direzione nord.

L'intervento quindi si configura come miglioria ed integrazione funzionale dell'autostrada A52 esistente.

Il Comune di Monza, con delibera di Giunta Comunale n 176 del 15/06/2023 ha delineato le linee di indirizzo per l'espressione del parere per quanto di competenza circa la procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19, del D.Lgs. 152/2006. 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.

Il Comune di Monza si esprime in maniera favorevole sull'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", che considera di fondamentale importanza come opera di canalizzazione e fluidificazione del flusso di traffico in arrivo dalla A4 che si innesta sulla A52 in direzione Rho e successivo innesto con la SS36.

Si rileva tuttavia che:

a) la realizzazione di un nuovo collegamento urbano tra la nuova rotatoria su via Edison (Cinisello B.mo) a nord della a52 e la rotatoria all'intersezione tra via Campania e via Philips comporta un costo ambientale in un ambito già fortemente compromesso anche in prospettiva della realizzazione del deposito della linea metropolitana M5. Il sommarsi di questi due interventi ha un forte impatto



Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Servizio Mobilità

Resp. del Procedimento: arch. Carlo Maria Nizzola
Resp. Istruttoria: arch. Donatella Beretta

sull'area del Casignolo. Infatti il progetto della nuova infrastruttura si pone in sovrapposizione con altri progetti fortemente impattanti, laddove, sul sedime dell'area agricola Casignolo, i Rami 3 e 4 dell'opera vanno a generare ulteriore consumo di suolo e pressione antropica di natura rumorosa rispetto a quanto già indotto dalla realizzazione del deposito e dell'officina connessa al prolungamento della linea metropolitana M5 (in procedura di VIA regionale);

b) l'andamento del tracciato in progetto in questa porzione si pone in contrasto con l'obiettivo di ridurre il consumo di suolo declinato sia a livello europeo sia nei documenti di pianificazione a scala nazionale/locale, quali il Piano per la transizione ecologica (PTE), che ha fissato l'obiettivo di arrivare a un consumo netto pari a zero entro il 2030, attraverso la minimizzazione degli interventi di artificializzazione, che costituiscono processi irreversibili;

c) L'opera comporta l'introduzione nell'ambiente di fattori di pressione antropica in area ad attuale classificazione acustica in Classe I introducendo elevata componente rumorosa, oltre i limiti della zonizzazione acustica, in corrispondenza del tratto in trincea cielo aperto;

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;
- b) per quanto concerne le criticità legate alla viabilità sul territorio comunale propone alcune modificazioni e/o integrazioni sulla proposta progettuale presentata al Ministero.

Tratto iniziale:

1. Sul ramo di connessione con la A52 in direzione Ovest - tratto in trincea: ulteriore proposta progettuale di mitigazione ambientale acustica di efficienza comprovata a scopo migliorativo, in aggiunta alle barriere fonoassorbenti previste in progetto;
2. Sul ramo di connessione con la A52 in direzione Ovest - tratto in trincea a livello del suolo: ulteriore mitigazione ambientale tramite la messa a dimora di



Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio
Servizio Mobilità

Resp. del Procedimento: arch. Carlo Maria Nizzola
Resp. Istruttoria: arch. Donatella Beretta

una opportuna schermatura a verde con essenza arboree volte alla diminuzione delle emissioni e alla riduzione dell'inquinamento acustico;

3. Sul ramo di connessione con la A52 in direzione Ovest (tratto in galleria): possibilità di riprogettare il tracciato per mantenere una maggiore distanza dai fabbricati esistenti di via Gentili (lato nord-est);

Tratto intermedio:

si propone di attenersi alle seguenti indicazioni (come da All. B - Planimetria parte integrante dell'atto)

4. in merito alla realizzazione del ramo di collegamento in uscita dalla A52 direzione nord (uscita a doppia curva): rivalutazione del tracciato quanto più possibile in aderenza alla via Edison, nel rispetto del raggio minimo di curvatura imposto dalla normativa vigente;
5. in merito alla realizzazione di una rotatoria a quattro rami in prossimità della curva a 90° su via Edison (Cinisello B.mo) "Rotatoria 1": riduzione del diametro della rotatoria volto ad un minor sfruttamento di suolo;
6. in merito alla realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la via Campania e via Philips "Rotatoria 2" e realizzazione della bretella di connessione con Viale Campania: eliminazione dei due interventi volta ad un minor sfruttamento di suolo possibile*.

Il Dirigente del Settore
Arch. 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*

All. A _ Planimetria con proposta di modifiche/integrazioni
All. B _ Parere Settore Ambiente

ALLEGATO A - Parere Settore Ambiente



Settore Ambiente ed Energia
Servizio Politiche ambientali
Resp. Procedimento: Ing. Trussardi Serena
Resp. Istruttoria: Verusca Fochi, Daniela Lainati

Al Dirigente del Settore Mobilità e Viabilità,
Patrimonio

Arch. Carlo Maria Nizzola

Monza, data protocollo

Oggetto: 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

Proponente: Società autostradale Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.

Tipologia di opera: Opere stradali

Data presentazione istanza: 12/04/2023

Data avvio consultazione pubblica: 18/05/2023

Termine presentazione Osservazioni: 17/06/2023

Rif. S.I.L.V.I.A.: VER0030-MA

In riferimento all'oggetto, sono stati esaminati gli elaborati del progetto esecutivo e lo Studio preliminare ambientale, nelle sue sezioni riferite alle diverse componenti ambientali

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

La Relazione Generale 5023EGEN002R1XXXXXXXXA descrive il progetto come costituito da tre distinte porzioni con differenti tipologie di intervento

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

Tratto intermedio:

1. realizzazione di una nuova rampa di ingresso in A52 dalla rotatoria di via Borgazzi in direzione nord ("Ramo 2");
2. realizzazione nuova rampa di uscita in carreggiata nord dalla A52 verso l'attuale via Edison ("Ramo 3");
3. ampliamento piattaforma stradale di un tratto della carreggiata nord della A52, per un totale di 400 m ("Asse principale");
4. ampliamento piattaforma stradale carreggiata nord dell'A52 con riconfigurazione a 3 corsie di marcia ("Ampliamento piattaforma stradale carreggiata nord")

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969



5. realizzazione di due rotatorie a quattro rami, una in prossimità della curva a 90° su via Edison, e una seconda all'intersezione tra la via Campania e via Philips ("Rotatoria 1" e "Rotatoria 2");
6. Realizzazione ramo di collegamento tra le due rotatorie ("Collegamento Rotatoria 1 e Rotatoria 2" o "Ramo 4");
7. Riconfigurazione piattaforma stradale carreggiata nord della A52 mediante sola segnaletica orizzontale tra la via Edison e la SS36

Tratto finale:

riconfigurazione dei rami di svincolo della A52 sulla SS36-direzione Lecco. Non prevede ampliamento di carreggiata

Il tratto iniziale interessa l'ambito urbano di via Gentili caratterizzato da un tessuto residenziale mediamente denso con aree destinate a servizi e a verde sportivo. Di rilievo la presenza di istituti scolastici, tra cui, in adiacenza al tracciato, la scuola secondaria di primo grado S. Pertini e la relativa area di pertinenza.

In tale ambito, criticità si evidenziano nelle fasi di cantiere per la realizzazione della nuova galleria mediante strutturazione delle pareti laterali e chiusura con soletta sommitale e riporto di terra in copertura. Lo sviluppo prevede, altresì, l'occupazione delle aree verdi urbane presenti a sud della via Gentili, che saranno interessate temporaneamente dai campi base e dal deposito delle terre e dei materiali di cantiere.

Il ripristino post cantiere prevede la ricomposizione strutturale delle superfici (circa 19.000 mq) e la ricomposizione dello strato pedologico e della permeabilità dei suoli nelle aree estese non in corrispondenza delle gallerie presenti (A52 e nuova galleria), con la realizzazione di praterie con varietà di specie

Nel tratto intermedio, la realizzazione di un tracciato stradale di tipo urbano si snoda in un ampio ambito agricolo di circa 48 ettari le cui superfici sono prevalentemente coltivate da seminativi, e costituiscono Ambito Agricolo strategico alla scala provinciale

Il primo tratto uscente dall'A52 è inizialmente in trincea per poi riportarsi alla quota dell'attuale piano campagna per il raccordo, in rotatoria di progetto, con via Edison. Viene generata un'ampia area ricompresa tra il nuovo tracciato e il tratto di via Edison, in cui il progetto prevede il completo riempimento con una unità boschiva.

Il secondo tratto si estende nella porzione nord-occidentale dell'area del Casignolo, tra la suddetta rotatoria di via Edison e viale Campania, in corrispondenza di cui verrà realizzata una ulteriore rotatoria. Lungo entrambi i lati di tale tratto il progetto prevede dense fasce arboreo-arbustive e una pista ciclo-pedonale.

Il tracciato viene ad occupare l'area agricola con sedimi stradali di differente ampiezza: prende avvio già lungo la A52 con un ampliamento della carreggiata di circa 9 m, si sviluppa sull'area agricola con una larghezza del sedime di 11,5 m nella rampa di svincolo a sud, tra 9,5 e 12,5 in corrispondenza delle rotonde, di circa 10 m nel tratto compreso tra le stesse, andando ad occupare una superficie complessiva di 23.000 mq.

Le aree di cantiere sono distribuite lungo la prevista occupazione permanente del tracciato e in aree laterali ad esso.

Il ripristino prevede, in relazione all'utilizzo agricolo delle superfici interessate dalle occupazioni temporanee di cantiere, riporto dello strato vegetale scoticato nella fase di avvio dei cantieri. È stato previsto il ripristino gli orizzonti pedologici successivi a quello organico, con un riposizionamento con medesima successione nel terreno.

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969



Nel tratto finale, trattandosi di una riconfigurazione dei rami di svincolo non si rilevano elementi suscettibili di valutazione in questa sede

VALUTAZIONI DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'OPERA

Nelle valutazioni che seguono, si prenderanno in considerazione in particolare gli 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, mentre per il tratto finale dell'intervento in progetto non si evidenziano criticità di rilievo, si riscontrano impatti che scaturiscono dalla realizzazione dei restanti tratti, sia in fase di cantierizzazione che di esercizio

RUMORE

Fase in Corso d'Opera

Diversamente dai cantieri per la realizzazione della terza corsia in ampliamento dell'attuale infrastruttura in ingresso alla A52 (Cantiere 2), dal cantiere in corrispondenza del nuovo tracciato prossimo alle vie Edison, Finale, Aldina e via Trasimeno (C3), presso il cantiere per il nuovo svincolo di via Borgazzi (C4-5), e nell'area di riqualificazione di innesto sulla SS36 (C6), l'area adibita a cantiere nella zona del quartiere di S. Alessandro (C1) si troverà in prossimità di numerosi edifici residenziali nonché di un plesso scolastico, la scuola secondaria di primo grado S. Pertini.

Ciò comporterà un significativo aumento della rumorosità nella zona causato sia dalle lavorazioni che avverranno all'interno del cantiere, sia per il transito dei mezzi adibiti allo smaltimento terre sulla viabilità locale.

In particolare, si legge che la fase di realizzazione della galleria e dell'annesso tratto in trincea avrà una durata di circa un anno e cinque mesi; il cantiere non sarà costituito da un'unica area occupata nel corso di tutto quest'arco temporale dei lavori, ma si tratterà piuttosto della successiva attivazione di diverse aree di cantiere che pertanto avranno una durata inferiore.

le aree di cantiere saranno attive nei giorni infrasettimanali e cesseranno le attività nel corso dei week end, con turni dalle 8.00 alle 17.00 con un'ora di interruzione dalle 12.00 alle 13.00; non è escluso, tuttavia, che si ricorra a doppi turni confinati al periodo diurno 6.00 - 22.00. Tale area di cantiere, per la notevole vicinanza degli edifici residenziali e del plesso scolastico a distanze inferiori a 5 m e l'uso massiccio di macchine operatrici ad elevato impatto rumoroso, conducono ad una stima dei livelli sonori eccedenti i limiti normativi, anche con l'utilizzo di dedicate barriere acustiche secondo necessità.

La valutazione contenuta nello Studio preliminare conduce inevitabilmente alla necessità di richiesta di deroga ai limiti normativi per un tempo legato alle lavorazioni più rumorose.

Quanto all'area di cantiere per il nuovo innesto sulla SS36 (C6), 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 valori di impatto acustico compatibile con i limiti normativi.

Quanto al traffico indotto dai diversi mezzi di cantiere, lo Studio conclude che per le più importanti infrastrutture come l'A52, l'A4, l'SS36 e Via Marconi, il traffico indotto non risulta significativo, con un impatto decisamente trascurabile. Analogamente, per le strade urbane

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969



come via Omero e via San Rocco, l'impatto acustico risulta limitato e sostanzialmente compatibile con i limiti normativi.

Fase post operam

Nella zona del quartiere di S. Alessandro le criticità dell'inserimento della nuova infrastruttura sono da ricercare, in particolar modo, nella zona di Via A. Gentili dove è situato il plesso scolastico Pertini, in corrispondenza del tratto in trincea

I livelli sonori stimati in corrispondenza dei gruppi di recettori individuati e la differenza post-ante operam evidenzia un innalzamento dei valori per la maggior parte degli edifici residenziali in via Gentili e con valori elevati - anche superiori a 3 DB(A) - per la scuola media Pertini.

Lo Studio prevede l'applicazione di materiale fonoassorbente sulle pareti della trincea, e giunge a mostrare come tale intervento sia sufficiente a ricondurre sostanzialmente il clima acustico alla condizione ante operam.

Si precisa che l'efficacia di tale intervento di mitigazione in relazione al completo annullamento dell'incremento dei livelli di rumore determinati dalla nuova opera non è dimostrata e una verifica in merito è possibile solo con misure fonometriche post operam da confrontare con lo stato di fatto

Lo Studio, nelle conclusioni dell'esame dell'impatto acustico dell'opera, conclude che la stessa, a valle delle mitigazioni previste, nonché dell'attribuzione di adeguate fasce di pertinenza e dell'aggiornamento del PZA comunale, raggiunga un livello di impatto compatibile con i limiti normativi, proponendo, così, un approccio adattativo del territorio all'infrastruttura che, seppur in futuro resa compatibile con i più elevati limiti normativi attribuiti, resta fonte di disturbo per le aree sensibili interessate

VIBRAZIONI

In assenza, a livello nazionale, di una norma che regolamenti l'esposizione della popolazione alle vibrazioni all'interno degli ambienti abitativi, l'unico riferimento a livelli "accettabili" è costituito dall'art.9 del Titolo II del Regolamento Locale di Igiene Tipo del 1985, che si applica alle vibrazioni di tipo continuo o intermittente, in ragione degli effetti sulla salute indotti dalla propagazione delle vibrazioni quali disturbi che coinvolgono i terminali nervosi periferici, il sistema nervoso e quello osseo, aumenti della pressione sanguigna e del battito cardiaco, attenuazione dei riflessi, varie forme di artrosi e discopatie. Le competenze in materia di vibrazioni recanti disturbo all'interno degli ambienti abitativi sono attribuite al Comune, con il supporto di ARPA che verifica l'entità delle vibrazioni prodotte dalle attività umane (aziende, impianti, infrastrutture di trasporto, ecc...)

Lo Studio preliminare, nella sezione "Rumore e vibrazioni" fa riferimento alle seguenti norme
UNI 9916 - Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici;
UNI 9614 - Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo
DIN 4150 - Vibrazioni nelle Costruzioni: effetti sui manufatti

Fase in corso d'opera

Lo Studio, all'elaborato 5023ESIA008R0XXXXXXA SIA - Sezione 4.4 - *Quadro ambientale di riferimento: rumore e vibrazioni*, ha condotto una stima degli impatti vibrazionali associati alle attività di cantiere mediante un modello di previsione classico, recuperato da fonti bibliografiche.

Viene evidenziato come nei diversi Rami di progetto la problematica dell'insorgenza e della propagazione delle vibrazioni sia differente in ragione sia dell'entità e della tipologia di

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969



intervento, che della vicinanza di abitazioni. In particolare, l'impatto vibrazionale di maggiore entità è previsto in corrispondenza del cantiere di realizzazione della nuova galleria (Cantiere 1-C1) per la presenza di edifici sensibili a pochi metri dall'area di lavoro e per la necessità di utilizzo di macchinari di scavo di particolare impatto.

Diversamente, nel cantiere per la realizzazione della terza corsia in ampliamento dell'attuale infrastruttura in ingresso alla A52 (C2), l'edificio più vicino risulta ubicato ad una distanza superiore a 35 m, mentre in corrispondenza del nuovo tracciato prossimo alle vie Edison, Finale, Aldina e via Trasimeno (C3), gli edifici più vicini al fronte strada in progetto risultano ad una distanza superiore a 60-100 m, 50m presso il cantiere per il nuovo svincolo di via Borgazzi (C4-5), 25 m sull'area di riqualificazione di innesto sulla SS36 (C6).

Le attività a maggior impatto sono quelle relative alle opere di movimento terra, con l'utilizzo di escavatori cingolati con benna mordente.

Tale macchina da cantiere viene, pertanto, presa come riferimento per la valutazione dell'impatto vibrazionale sugli edifici più vicini al fronte strada di tutte le tipologie di cantiere previste. Si stima che i cantieri abbiano un'ampiezza di 10 metri, con la macchina a maggior impatto stimata nella mezzeria.

La valutazione dei livelli vibrazionali indotti è fatta, pertanto, ad una distanza di riferimento di 5 metri dal centro della sorgente

Cantiere 1

La valutazione d'impatto vibrazionale ha tenuto conto sia dell'utilizzo della macchina per la realizzazione di paratie con micropali che dell'escavatore cingolato.

Come anticipato la criticità principale del cantiere è costituita dalla presenza nelle immediate vicinanze di edifici sensibili (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 a circa 3 m).

Per tali edifici, l'esposizione a vibrazioni legate all'attività di cantiere risulta superiore a 90 dB e decisamente eccedenti i limiti contenuti nelle norme tecniche (71 dB), sia per le persone esposte che per la stabilità degli edifici.

Lo Studio suggerisce alcuni accorgimenti tecnici ed operativi tra i quali l'eliminazione delle trivellazioni a rotopercolazione ma, si osserva, tale precauzione non elimina comunque la principale fonte del fenomeno vibratorio su cui si è basata la valutazione d'impatto, con esito sfavorevole.

Lo scrivente precisa che, in questa fase, in ragione dell'esistenza di una probabilità di apportare danni, seppur definiti lievi, alle strutture edilizie e non precisati effetti sulla popolazione, seppur transitori, non considera ci siano i presupposti per il rilascio di una deroga.

In particolare, in riferimento al Capitolo 9 del Titolo II del Regolamento Locale di Igiene tipo della Lombardia, il potere in capo al Sindaco di derogare ai limiti ivi previsti non viene ad essere bilanciato - vista l'entità della popolazione coinvolta e la tipologia di rischio cui viene ad essere sottoposta - dall'occorrenza delle condizioni di pubblica utilità oltre a non avere, in questa fase, il supporto di studi di dettaglio sulla reale entità degli effetti e specifiche valutazioni tecniche di ARPA e ATS in merito

Cantieri 2-6

Da un esame degli esiti della stima condotta, riportati alla Tab 7.6 dell'elaborato, si deduce che i valori di accelerazione più prossimi ai limiti ritenuti accettabili, si registrano a distanze inferiori rispetto alla reale distanza degli edifici esistenti a ciascuno dei cantieri esaminati.

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale

02030880153 | Partita IVA 00728830969



Infatti, a distanze superiori a 20 metri dal fronte strada in lavorazione, i livelli calcolati evidenziano compatibilità rispetto agli attuali riferimenti normativi, sia al disturbo umano che alla sicurezza per il potenziale danno alle strutture

Fase post operam

Lo Studio, previa applicazione e confronto di risultati di due distinti metodi (dati sperimentali e analisi dello Studio di Ingegneria Acustica di Ing. Raffaele Pisani e un modello di previsione degli Ing.ri Federico Rossi e Andrea Nicolini), conclude che nella fase post operam, nei tratti a raso, in rilevato, in trincea e in galleria sono sempre rispettati i limiti contenuti nelle norme tecniche sia per le strutture edilizie e per gli occupanti; in particolare per il tratto interessato dalla nuova galleria e associato tracciato in trincea, si stimano accelerazioni sempre al di sotto della soglia di percezione delle persone (10^{-6} m/sec² - 71 dB).

Si evidenzia che nell'ultimo caso relativo al tracciato in galleria, il riferimento al modello descritto in Appendice 4, si assume un suolo compresso ad alta densità che, nonostante il ruolo trascurabile del terreno alla breve distanza cui si stimano le vibrazioni, può non rispondere a profili geotecnici locali del suolo, soprattutto quello più superficiale esistente lungo tutta la fascia in esame, che è stato oggetto di prove SPT unicamente nel foro dell'unico sondaggio eseguito (S7).

La sezione dedicata alla valutazione dell'impatto vibrazionale post operam per il tratto in galleria fa esplicito riferimento all'Appendice 4 e ai rilievi strumentali condotti dallo studio Pisani

Seppure lo Studio, nella sua parte preliminare assume che *“il fenomeno vibratorio è il risultato del passaggio contemporaneo di più veicoli e in caso di traffico intenso, la vibrazione può essere un fenomeno di lunga durata e pressoché continuo”*, dall'esame delle valutazioni condotte, non si evince con chiarezza se siano state contemplate le condizioni più cautelative, ossia la sommatoria degli effetti della presenza di più veicoli, di tipologia più impattante e alla massima velocità consentita sulla corsia di marcia, anche in ragione del carattere persistente del fenomeno vibratorio indotto dal passaggio di ciascun veicolo. Non è chiaro, inoltre, se i dati assunti a modello siano stati confrontati con quelli risultanti dallo Studio del traffico di progetto

Si osserva, inoltre, che in assenza di una specifica progettazione geotecnica mirata anche a valutare i cedimenti indotti a seguito della compattazione del terreno interessato dalla propagazione delle vibrazioni e di uno studio di dettaglio che analizzi le tipologie edilizie esistenti, non risultano compiutamente valutate la reale entità del rischio di danno alle strutture nè la diversificazione degli effetti, sia a lungo termine - in fase di esercizio - che in fase di cantiere

QUALITÀ DELL'ARIA

Fase in corso d'opera

I risultati delle simulazioni dello scenario di cantiere effettuata con il modello CALPUFF permettono di escludere superamenti dei limiti normativi previsti per la qualità dell'aria per gli inquinanti presi in considerazione (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}) si evince che le ricadute in termini di PM₁₀ e PM_{2,5} risultano essere molto contenute, mentre risultano più apprezzabili quelle di NO₂ 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

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969



Lo Studio rivela l'esistenza di superamenti in prossimità degli assi stradali più trafficati, e non in corrispondenza dei recettori sensibili, ove si rispettano i limiti di qualità dell'aria previsti dalla normativa vigente per ciascun inquinante (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, CO e C₆H₆)

Il recettore che presenta nello scenario di progetto un incremento maggiore in termini di concentrazioni (seppur limitato e comunque al di sotto dei limiti di legge), è il centro sportivo San Rocco di Monza (id 64) nei pressi del tratto scoperto in trincea della nuova infrastruttura interrata, poco prima del sottopasso per l'intersezione con la ferrovia. Altri recettori che registrano un peggioramento non trascurabile sono i recettori id 65 (Scuola secondaria di I grado Sandro Pertini) e il recettore 79 (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, si prevede l'impiego di vernici al biossido di titanio sui pannelli fonoassorbenti da posizionarsi in corrispondenza del tratto in trincea ma lo Studio non riporta esiti favorevoli, derivanti dall'impiego di tale accorgimento, scaturenti da fasi sperimentali o da applicazione a casi noti e monitorati nel tempo

SUOLO: USO, QUALITÀ E GESTIONE DELLE TERRE DA SCAVO

Sia in sede di temporanea installazione di aree di cantiere sia per l'utilizzo permanente del suolo, il progetto descritto nella documentazione allegata allo Studio Ambientale preliminare, produce impatti sul suolo che solo in parte risultano essere stati oggetto di valutazioni atte a mitigarne l'entità.

In particolare, si osserva che:

- a. in riferimento ai Rami 3 e 4, e le connesse rotatorie in area Casignolo, non si contemplan soluzioni alternative, ossia uno scenario di progetto che meglio coniughi l'esistenza viabilistica con l'impatto ambientale pre e post opera, tenuto conto dell'effettivo carico viabilistico a fronte della perdita di suolo e della potenziale introduzione di fattori di pressione antropica in un ambiente prossimo alla naturalità, quale quello agricolo strategico in esame, già oggetto di progettazione infrastrutturale di elevato impatto ambientale (prolungamento M5);
- b. a differenza dei tratti iniziale e finale del progetto, non sono, infatti, evidenziati consistenti benefici viabilistici connessi con la realizzazione dei Rami 3 e 4 - se non l'alleggerimento dell'asse viabilistico di via Borgazzi - tali da bilanciare l'impatto connesso all'uso del suolo post opera e l'elevata frammentazione introdotta nell'ambito agricolo in esame, seppur, si legge, si sia cercato di non creare reliquati di scarso interesse agronomico. Paradossalmente a tale frammentazione - che non si risolve con la semplice garanzia di mantenimento di accesso a ciascun fondo - e riduzione di suolo ad uso agricolo, concorre l'introduzione delle fasce di compensazione ambientale, come descritte nel Studio e riportate nell'apposita planimetria contenuta all'elaborato 5023EAMB006P0XXXXXXA.
- c. In riferimento al punto precedente e alle stime relative alla perdita di carbonio stoccato e di servizi ecosistemici condotte nello Studio si osserva che:
 - i. l'assunto di riportare l'area a condizioni ambientalmente migliori rispetto a quelle ante operam non tiene conto che l'alterazione delle condizioni strutturali (densità, struttura dei minerali argillosi) e funzionali (permeabilità, capacità di filtraggio degli inquinanti) del suolo dopo le attività di cantiere non è reversibile con le attività di ripristino previste e non consente di definire, come contenuto nello Studio, l'effetto delle lavorazioni di cantiere "non significativo"
 - ii. lo Studio rileva che il nuovo tratto stradale nell'area del Casignolo causa una perdita dello stock di carbonio organico ma introduce nuovi servizi ecosistemici vegetazionali

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969



stabili e produce un delta post operam positivo, ma non tiene conto della perdita integrale connessa alla fase in cui viene a mancare un bilanciamento tra i servizi offerti allo stato di fatto e i servizi che solo a regime potranno ritenersi compiutamente efficaci (si pensi ad esempio ai tempi di sviluppo vegetazionale)

- iii. L'introduzione di servizi ecosistemici compensativi non sostituisce il danno annuale (flusso) dovuto alla sottrazione della superficie ad uso agricolo. Si noti che in termini di valutazione economica della perdita di flussi ecosistemici stimata da ISPRA nell'annuale rapporto sul consumo di suolo, la voce "produzione agricola", insieme alla voce "regolazione del regime idrologico" costituiscono i servizi ecosistemici di maggiore valore (Impatto del consumo di suolo - Report ISPRA-SNPA 32/2022),
- d. l'andamento del tracciato in progetto si pone in contrasto con l'obiettivo di ridurre il consumo di suolo declinato sia a livello europeo sia nei documenti di pianificazione a scala nazionale/locale, in un territorio che, le classifiche provinciali di cui all'ultimo Rapporto ISPRA relativo all'anno 2021 pongono in testa per percentuale di superficie impermeabilizzata, con valori pari al 40,65% contro il 34,64% di Napoli e il 31,68% di Milano. La scarsa attenzione all'impatto sul suolo è altresì denotata dal fatto che lo Studio preliminare inquadra il consumo di suolo unicamente nell'area Casignolo, in ragione dell'uso agricolo della stessa e sulla scorta delle definizioni di cui alla Legge Regionale 31/2014. Seppur il consumo di suolo indotto da infrastrutture di cui alla DGr XI/1141 del 14/01/2019 "*Criteria di individuazione degli interventi pubblici e di interesse pubblico o generale di rilevanza sovracomunale per i quali non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo (art. 2, comma 4, l.r. 31/2014)*" non rileva ai fini della stima della soglia di riduzione del consumo di suolo introdotta dalla LR 31/2014 - declinata nel PTR a partire dal 2019, recepita nel PTCP della Provincia di Monza Brianza nel 2022 e di prossimo recepimento in sede di variante al PGT del Comune di Monza avviata nel 2023 - nella sostanza il progetto è da considerarsi comunque consumo di suolo in senso più ampio per il processo di impermeabilizzazione prodotto dai nuovi assi viari in progetto su superfici libere, come inteso a livello nazionale, dall'istituto Superiore per la protezione e la Ricerca Ambientale nonché nel Piano per la transizione ecologica (PTE), che ha fissato l'obiettivo di arrivare a un consumo netto pari a zero entro il 2030, processo che dovrà avvenire minimizzando gli interventi di artificializzazione.
- e. Non da ultimo si rileva che, in sede di considerazioni sulla compatibilità ambientale del progetto di prolungamento della linea metropolitana M5, le valutazioni ambientali condotte dallo scrivente e i conseguenti equilibri compensativi ritenuti necessari, sono stati basati sullo scenario di completo ripristino dell'area cantiere TBM Nord mediante ricostituzione integrale del suolo agricolo. Il progetto del prolungamento della M5, infatti, stimava la restituzione a tale uso di 11 ettari complessivi mentre i restanti costituiscono consumo di suolo permanente operato dall'area deposito. Il tracciato stradale va, pertanto, ad inficiare uno scenario già compromesso dalla realizzazione del manufatto M5, sottraendo ulteriore suolo libero e comportando ulteriore perdita di servizi ecosistemici, in particolare in termini di stock e di flusso della voce "produzione agricola".

Gestione delle terre da scavo

Il documento "*Relazione sulla gestione delle materie e piano di utilizzo*" 5023EGE000111XXXXXXA si ritiene sia stato redatto in conformità a quanto previsto all'art 24 comma 4 del DPR 120/2017, in quanto contiene gli elementi previsti in fase di

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale

02030880153 | Partita IVA 00728830969



progettazione esecutiva per opere soggette a procedura di valutazione di impatto ambientale.

Al fine della caratterizzazione ambientale del sottosuolo interessato dalle opere in progetto sono stati, infatti, già eseguiti campionamenti in corrispondenza di n. 7 sondaggi lungo il tracciato in progetto e in n. 2 trincee (T5 e T6), per un totale di 28 campioni, di cui 5 di riporto/rifiuto in corrispondenza delle trincee.

In particolare, 23 campioni di terreno sono stati analizzati secondo il set parametrico di Tab 4.1 All. 4 al DPR 120/17, 3 ai fini della caratterizzazione come rifiuto e all'ottenimento di omologa ai sensi del D.Lgs. 121/20 e sottoposti al test di cessione per la ammissibilità in discarica (Tabelle 2, 5, 6 del Dlgs 121/2020) mentre i restanti 2 campioni di riporto sono stati sottoposti a 2 campioni a test di cessione confrontato con i limiti del DM 05.02.1998.

Gli esiti delle analisi hanno permesso di accertare che:

- i campioni analizzati ai sensi del DM 120/2017 sono risultati conformi ai limiti normativi di Tab.1 Col. B di cui alla Parte IV del D.Lgs.n.152/06;
- i campioni sottoposti ad analisi di Test di Cessione ai sensi della L. 108/2021, sono risultati conformi rispetto ai limiti di Tabella in All. 3 del D.M. 05/02/98;
- L'analisi di caratterizzazione per l'ottenimento di omologa dei rifiuti individuati ai sensi del D.Lgs. 121/20 ha evidenziato la presenza di rifiuti inerti nella trincea TR6 che potranno essere destinati al recupero o al riutilizzo e di rifiuti NON PERICOLOSI nella trincea TR5 per i quali è necessario il conferimento in impianti di smaltimento per rifiuti non pericolosi.

Il numero di campioni si ritiene sia congruo in relazione alla tipologia lineare dell'opera e alla sua complessiva estensione, secondo i criteri previsti all'Allegato 2 del DPR 120/2017.

Dato atto che la procedura relativa alla verifica della corretta gestione delle terre e rocce da scavo sarà in capo al competente Dipartimento ARPA, in questa sede si precisa che sulle richieste di proroghe avanzate in merito alla durata del deposito temporaneo, congruamente motivate, presentate ai sensi dell'art 16 del DPR 120/2017, l'Amministrazione comunale dovrà esprimersi sull'opportunità delle stesse sulla base della sussistenza dei requisiti o delle specifiche motivazioni.

Sono fatte salve le modifiche della normativa in materia di gestione delle terre da scavo in ragione dell'entrata in vigore del DL 24 Febbraio 2023 n 13 che, all'art 48, anticipa l'emanazione di un decreto di semplificazione in materia, in sostituzione dell'attuale DPR 120/2017 in vigore.

Attivazione di procedure ex art 242 del dlgs 152/06

Gli esiti delle analisi dei campioni di terreno effettuate ai fini della verifica della gestione delle terre da scavo hanno accertato il rispetto dei limiti previsti per l'uso commerciale/industriale, coerenti con la natura dell'opera in progetto. Non si ravvede, pertanto, l'occorrenza di condizioni che richiedano l'attivazione di procedimenti ai sensi dell'art 242 del DLgs 152/06

MONITORAGGIO

Lo Studio preliminare non ha contemplato specifica sezione dedicata al monitoraggio degli impatti sulle matrici ambientali e sull'efficacia delle misure di mitigazione. In particolare:

Rumore

- non descrive, in caso di superamenti imputabili alla nuova infrastruttura, interventi di mitigazione da concordarsi con l'amministrazione comunale e con gli Enti di controllo

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969



- non prevede numero e cronoprogramma di massima delle misurazioni ante-post operam per la valutazione delle misure di mitigazione, anche attraverso l'utilizzo di barriere acustiche mobili in corrispondenza delle aree contigue alla scuola o residenze

Vibrazioni

- stante la criticità emersa in fase di cantiere, non vi è traccia di un sistema di monitoraggio post operam che avvalori la corretta applicazione del modello utilizzato ai fini della stima dell'impatto vibrazionale di esercizio

Qualità dell'aria

- non pianifica siti, campagne e frequenza del monitoraggio, sia in corso d'opera che nelle fasi ante e post-operam

- non prevede monitoraggi aggiuntivi in caso di segnalazioni/esposti da parte dei cittadini, per le ripercussioni connesse sia ad attività di cantiere che al traffico indotto

Comunicazione

La tipologia dell'opera richiederebbe un approccio comunicativo che preveda un sito dedicato o sezione dell'esistente sito della società concessionaria Serravalle Spa per la comunicazione efficace e costante:

- dello stato di avanzamento dei differenti "Rami" in progetto e pubblicazione dati, con cadenza mensile
- delle verifiche sui parametri ambientali monitorati (aria, rumore, vibrazioni)
- Del cronoprogramma aggiornato successione delle lavorazioni previste per la realizzazione dell'opera e loro rumorosità
- Degli orari di funzionamento del cantiere ed eventuale necessità di effettuazione lavorazioni in periodo notturno
- Degli esiti dei monitoraggi effettuati (rumore/aria)

Il sito dovrebbe consentire di visualizzare i dati di monitoraggio su base cartografica, oltre che elaborare grafici di sintesi e stampare i report per fase di monitoraggio.

CONCLUSIONI

Le valutazioni esposte, parte integrante delle conclusioni che seguono, costituiscono un contributo da sottoporre all'Autorità competente del procedimento di Verifica di Assoggettabilità ai fini delle verifiche di cui all'art 19 comma 5 del Dlgs 152/06.

In particolare, in riferimento all'Allegato V alla Parte II del DLgs 152/06, si rileva che:

1. il progetto della nuova infrastruttura si pone in sovrapposizione con altri progetti fortemente impattanti, laddove, sul sedime dell'area agricola Casignolo, i Rami 3 e 4 dell'opera vanno a generare ulteriore consumo di suolo e pressione antropica di natura rumorosa rispetto a quanto già indotto dalla realizzazione del deposito e dell'officina connessa al prolungamento della linea metropolitana M5 (in procedura di VIA regionale)
2. L'utilizzo del suolo previsto produce una copertura superficiale permanente che, per la sola area agricola del Casignolo è di 2,3 ha, che vanno ad aggiungersi agli 11 ha generati dalla linea M5
3. l'andamento del tracciato in progetto in questa porzione si pone in contrasto con l'obiettivo di ridurre il consumo di suolo declinato sia a livello europeo sia nei documenti di pianificazione a scala nazionale/locale, quali il Piano per la transizione ecologica (PTE), che ha fissato l'obiettivo di arrivare a un consumo netto pari a zero entro il 2030, attraverso la minimizzazione degli interventi di artificializzazione, che costituiscono processi irreversibili

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale

02030880153 | Partita IVA 00728830969



4. L'opera si pone in un particolare contesto territoriale già fortemente urbanizzato, con scarsa disponibilità della risorsa "suolo", denotato da estrema frammentazione del tessuto agricolo e delle aree libere, che pone la provincia di Monza Brianza in testa alla classifica delle province più urbanizzate, con il 40,65 % di copertura artificiale
5. L'opera comporta l'introduzione nell'ambiente di fattori di pressione antropica in area ad attuale classificazione acustica in Classe I (area agricola Casignolo), introduce elevata componente rumorosa, oltre i limiti della zonizzazione acustica, in adiacenza ad edifici residenziali e scolastici nel quartiere San Rocco in fase di cantiere e, nella per la parte in trincea, anche in fase di esercizio
6. Produce comprovata compromissione della qualità dell'aria in corrispondenza dell'edificio scolastico posto in immediata adiacenza con il tratto in trincea dell'opera
7. Introduce nell'ambiente fenomeni vibrazionali intensi, impatto di complessa valutazione, anch'essi in corrispondenza del ramo di progetto in cui si prevede la realizzazione del tratto in galleria/trincea. L'impatto vibrazionale sugli occupanti gli edifici e sulle strutture edilizie è stato stimato avvenga con probabilità significativa, in ragione del superamento, in fase di cantiere, dei limiti accettabili per i due bersagli, mentre in fase di esercizio resta da definire con più chiarezza l'effetto cumulato del traffico. Le stime emerse in fase di cantiere, evidenziano condizioni che non costituiscono il presupposto per il rilascio di una deroga all'immissione in ambiente delle vibrazioni ai sensi del Regolamento locale di igiene della Lombardia
8. Le mitigazioni proposte per le componenti rumore ed aria mancono di comprovata efficacia - anche in ragione dell'estrema vicinanza dell'opera a recettori sensibili - mentre l'impatto vibrazionale di cantiere nel tratto di realizzazione della nuova galleria in adiacenza all'abitato è di mitigazione molto difficoltosa e di incerto esito a fronte del rischio di danni strutturali e rischio di ripercussioni sulla salute della popolazione coinvolta

Ciò premesso, lo scrivente Settore ritiene sia necessario valutare interventi mitigativi con soluzioni correttive da apportare al progetto, attraverso una rivisitazione del tracciato che conduca ad un ridimensionamento in termini di consumo di suolo, di introduzione di pressioni quali superamento dei limiti acustici in corrispondenza del tratto in trincea e dei limiti accettabili di intensità dei fenomeni vibrazionali in prossimità della via Gentili.

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;
- valutazione un diverso andamento del tracciato in corrispondenza del tratto progettato in aderenza all'abitato della via Gentili, al fine di garantire una maggiore distanza dagli edifici esistenti e un significativo decremento del fattore di rischio associato
- la formulazione di una diversa geometria dello svincolo in uscita verso la via Edison che minimizzi la lunghezza del sedime del nuovo tracciato e il consumo di suolo indotto, restando quanto più in aderenza con la viabilità esistente, oltre a provvedere all'eliminazione del Ramo 4 di congiungimento con Viale Campania

Cordiali saluti

Il Dirigente del Settore Ambiente ed Energia
Ing. Serena Trussardi

Servizio Politiche Ambientali

Via Procaccini, 15 | 20900 Monza | Tel. 039.2043422-433 - Email ambiente@comune.monza.it

Orari: martedì-giovedì 09.00-12.00 Si riceve solo su appuntamento

Sede Municipale: Piazza Trento e Trieste | 20900 Monza | Tel. +39.039.2372.1

Email protocollo@comune.monza.it | Posta certificata monza@pec.comune.monza.it | Codice Fiscale 02030880153 | Partita IVA 00728830969

ALL. B_PLANIMETRIA MODIFICHE/INTEGRAZIONI

