

M. 18 ord



Provincia
di Milano

GIUNTA PROVINCIALE

18 MAG. 2009

DELIBERAZIONE N° 445/09 REP. GEN.

Seduta del

Atti n° 105725\11.2\2003\1478

Presidente

FILIPPO LUIGI PENATI

Vice Presidente

ALBERTO MATTIOLI

Assessori Provinciali

DANIELA BENELLI **Assente**

BRUNA BREMBILLA

EZIO CASATI

FRANCESCA CORSO **Assente**

VITO GIANNUZZI

ALBERTO GRANCINI

PAOLO MATTEUCCI

MATTEO MAURI

PIETRO MEZZI **Assente**

PIETRO LUIGI PONTI

Con l'assistenza del Segretario Generale Antonino PRINCIOTTA

Su proposta dell'Assessore Paolo MATTEUCCI

data 14 maggio 2009

firma f.to dott. Paolo MATTEUCCI

Oggetto: Collegamento autostradale DALMINE - COMO - VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO ed opere ad esso connesse (Autostrada Pedemontana). Progetto definitivo. Espressione del parere della Provincia di Milano ai sensi degli artt. 166 e 167 comma 5, del d.lgs. 163/2006.

Il Direttore Centrale Trasporti e Viabilità Arch. Luciano MINOTTI

Il Direttore

L'atto si compone di 24 pagine di cui 19 pagine di allegati, parte integrante.

LA GIUNTA PROVINCIALE

Vista la Legge 443/2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilascio delle attività produttive";

Vista la Deliberazione CIPE del 21/12/01 n. 121 nella quale è approvato il I programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale previsto ai sensi del succitato provvedimento legislativo;

Richiamata l'Intesa Generale Quadro tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Lombardia sottoscritta in data 11/04/03;

Visti gli artt. 166 e 167 comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. che disciplinano la procedura di approvazione dei progetti delle opere strategiche di interesse nazionale e di concorrente interesse regionale, prevedendo in particolare, che gli Enti locali possano avanzare motivate proposte di adeguamento del progetto, richieste di prescrizioni o varianti migliorative;

Richiamata altresì la deliberazione CIPE n. 77, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 23/11/2006 che ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare dell'opera in oggetto;

Dato atto che con nota prot. cal-170409-00007 del 17/04/09 (pervenuta il 24/04/2009 prot. n. 96646) la società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. ha trasmesso alla Provincia di Milano gli elaborati del progetto definitivo del collegamento autostradale tra Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e delle opere ad esso connesse, nonché lo studio di impatto ambientale delle parti dell'opera oggetto di variazione rispetto al progetto preliminare e sulla quale si deve espletare il procedimento VIA;

Vista la nota prot. DT/cf n.0797 del 27/04/09 con la quale Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ha integrato la documentazione di cui al punto precedente;

Dato atto, altresì, che la Regione Lombardia, membro aggiunto dell'organo decisionale CIPE, ha comunicato, con propria nota datata 20/04/2006 prot. 81.2009.0036244 (prot. provincia 101787 del 30.04.2009) di voler esprimere il proprio parere nel termine di 30 giorni, chiedendo quindi agli Enti locali di esprimersi, possibilmente, entro il 15 di maggio 2009;

Vista l'allegata relazione, composta da 13 pagine e da 6 allegati grafici, facenti parte integrante del presente provvedimento, predisposta della Direzione Centrale Trasporti e Viabilità della Provincia di Milano, con il contributo della Direzione Centrale Pianificazione e Assetto del Territorio e sentita la Direzione competente del Progetto Monza e Brianza;

Riconosciuta la necessità di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. n. 267/00, per consentire la trasmissione dello stesso parere alla Regione Lombardia entro i termini richiesti;

Rilevato che dal presente provvedimento non discendono impegni finanziari a carico del Bilancio della Provincia di Milano e pertanto non necessita del parere di regolarità contabile di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 267/00;

ATTI n°: 105725/11.2/2003/1478

Visto il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico/amministrativa espresso ai sensi dell'art.49 del D.Lgs. n. 267/00 dal Direttore della Direzione Centrale Trasporti e Viabilità in data 14.05.2009;

A voti unanimi resi ai sensi di legge;

DELIBERA

1. di esprimere parere favorevole al progetto definitivo e allo studio d'impatto ambientale, per le parti dell'opera oggetto di variazione rispetto al progetto preliminare, del collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse, evidenziando comunque la necessità che siano recepite le osservazioni e le raccomandazioni contenute nell'allegata relazione, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che riguardano sia aspetti strategici sia aspetti più puntuali;
2. di approvare l'allegata relazione, composta da n. 13 pagine e da n. 6 allegati grafici che riporta le osservazioni di competenza e alla quale si rimanda per gli accorgimenti che dovranno essere messi in atto in fase di progetto esecutivo e realizzazione dell'opera;
3. di dichiarare, per le motivazioni espresse in premessa, la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/00.

ATTI n°: 105725/11.2/2003/1478

Pareri espressi sulla proposta della presente deliberazione ed inseriti nell'atto ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/00

PARERE FAVOREVOLE DI REGOLARITÀ TECNICA/AMMINISTRATIVA

IL DIRETTORE

Data 14 maggio 2009

Firma f.to Arch. Luciano Minotti

VISTO, IL DIRETTORE CENTRALE

Data 14 maggio 2009

Firma f.to Arch. Luciano Minotti

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE E DI COPERTURA FINANZIARIA

Favorevole

Non dovuto

IL VICE DIRETTORE CENTRALE
POLITICHE FINANZIARIE E DI BILANCIO

Data 15 maggio 2009 Firma F.to Gilberto Garavaglia

ATTI n°: 105725/11.2/2003/1478

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

F.to Penati
.....

IL SEGRETARIO GENERALE

F.to Princiotta
.....

PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Generale dà disposizione per la pubblicazione della presente deliberazione, mediante affissione all'Albo Pretorio, ai sensi del 1° comma dell'art. 124 del D.Lgs. n. 267/00 con contestuale comunicazione ai Capi Gruppo Consiliari, ai sensi dell'art. 125 del D.Lgs. n. 267/00.

17 8 MAG. 2009

Milano, li.....

IL SEGRETARIO GENERALE

F.to Princiotta
.....

-
- La presente deliberazione è stata trasmessa alla Prefettura , ai sensi dell'art. 135 del D.Lgs. n. 267/00.
-

ESTREMI DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva:

- in quanto dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi del 4° comma dell'art. 134 del D.Lgs. n. 267/00.
- per decorrenza dei termini di cui al 3° comma dell'art. 134 del D.Lgs. n. 267/00.
-

**Collegamento autostradale
Dalmine – Como – Varese – Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse.**

Progetto definitivo.

**Espressione del parere della Provincia di Milano
ai sensi degli artt. 166 e 167, comma 5, del D. Lgs. 163/2006.**

Bozza inviata all'attenzione dei Comuni interessati e della Regione Lombardia il 15.5.2009 e da sottoporre all'approvazione della Giunta provinciale nella seduta del 18.5.2009.

1	Premessa.....	2
2	Considerazioni di ordine generale.....	2
2.1	Priorità per il territorio della Brianza.....	2
2.2	Una grave criticità irrisolta della Pedemontana.....	2
2.3	Il ruolo della SP ex SS 35 "Milano – Meda".....	3
2.4	Progetto stradale e progetto ambientale.....	3
2.5	Opere stradali connesse.....	3
2.6	Aspetti urbanistici.....	4
2.7	Integrazione fra asse autostradale e Gronda ferroviaria Seregno – Bergamo.....	4
2.8	"Protocollo del ferro per la Brianza".....	4
3	Aspetti viabilistici.....	4
3.1	Cantierizzazione tratta B2.....	5
3.2	Attraversamento della valle del Lambro.....	5
3.3	Opera connessa TRMI 10 – variante alla SP 6 "Monza – Carate".....	5
3.4	Variante alla SP 178 "Roncello – Cornate".....	6
3.5	Tangenziale di Birago.....	6
3.6	Opera connessa TRMI 14 – variante sud alla SP 3 "d'Imbersago".....	6
3.7	Interferenza in Comune di Mezzago con la SP 233.....	6
3.8	Variante alla SP 177 in Comune di Bellusco.....	7
3.9	Opera connessa TRMI 17 – prosecuzione SP 60 "monzese".....	7
3.10	Opera connessa TRMI 12 – variante nord SP 3 "d'Imbersago".....	7
3.11	Opera connessa TRCO 11 – variante alle SS.PP. 31 e 133.....	7
4	Aspetti di carattere trasportistico:.....	8
4.1	Interferenze con la rete delle autolinee di competenza.....	8
4.2	Interferenze con la linea FS Milano – Chiasso.....	8
4.3	Variante linea FS Monza – Molteno.....	8
4.4	Metrotranvia Milano (Parco Nord) – Seregno.....	9
5	Aspetti di carattere ambientale e urbanistico.....	9
5.1	Opere di mitigazione.....	9
5.2	Rete ecologica.....	10
5.3	Viabilità ciclopedonale.....	10
5.4	Sistema delle acque.....	13
5.5	Aree di servizio.....	13

1 Premessa

La Provincia di Milano è chiamata ad esprimersi in merito al progetto definitivo del Collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese – Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse (di seguito "Pedemontana") ai sensi degli artt. 166 e 167, comma 5, del D. Lgs. 163/2006.

Il presente documento contiene le osservazioni e le richieste di adeguamento e di ottimizzazione al progetto presentato. In particolare sono esplicitate:

- proposte di prescrizione sul sistema delle opere connesse di carattere sovracomunale (future strade provinciali) e sull'attuale rete stradale interferita dall'opera per la quale la Provincia è sia Ente proprietario sia Ente gestore;
- proposte di modifica al progetto con l'obiettivo di migliorarne il contenuto progettuale in considerazione delle competenze in materia di pianificazione territoriale;
- osservazioni alle parti dell'opera, oggetto di variazione rispetto al progetto preliminare approvato, sulle quali la Provincia è chiamata ad esprimersi nell'ambito della procedura di pronuncia di compatibilità ambientale (procedimento V.I.A.).

Le richieste espresse nella presente relazione sono state predisposte dalla Direzione Trasporti e Viabilità con il contributo della Direzione Pianificazione e Assetto del Territorio e sentita la Direzione competente del progetto Monza e Brianza. Ulteriore elemento guida del documento è stato il processo di coordinamento dei Comuni, condotto dalla Provincia di Milano, nell'ambito dei lavori dei Tavoli territoriali d'ambito dell'Accordo di Programma svoltisi fra Maggio 2007 e Gennaio 2009.

2 Considerazioni di ordine generale

La nuova autostrada e il sistema delle opere connesse hanno un'importanza strategica per il Nord Milano – Brianza e per l'intera Regione Lombardia.

Il progetto definitivo costituisce un importante punto di svolta nella lunga e controversa vicenda che ha riguardato questo intervento. L'auspicio è che una volta approvato questo progetto si possa procedere, in tempi brevi, alla cantierizzazione dell'intervento. Ciò premesso, rimangono ancora irrisolte alcune questioni che meritano la massima considerazione, alcune delle quali di ordine generale strategico.

2.1 Priorità per il territorio della Brianza

L'aver suddiviso l'intero sistema viabilistico Pedemontano in due macro lotti, un primo che ha già visto l'affidamento dei progetti e dei lavori ad un general contractor, riguardante l'area varesina e comasca e, un secondo, per il quale l'appalto dei lavori sarà affidato solo a valle dell'approvazione della progettazione definitiva, può creare difficoltà alle opere che insistono sul territorio brianteo. Nella Brianza c'è, infatti, la massima domanda di traffico e occorre quindi garantire massima priorità realizzativa e totale copertura finanziaria per la parte del Sistema che insiste su tale territorio.

2.2 Una grave criticità irrisolta della Pedemontana

Le analisi di traffico sviluppate dalla Provincia confermano che nel tratto fra Cesano Maderno e Lentate s/Seveso il Sistema Pedemontano va in crisi, perché qui si sovrappongono i carichi di traffico della ex SS 35 con i carichi aggiuntivi della nuova autostrada. Questa situazione è stata aggravata dalla decisione di non realizzare la viabilità locale complementare al Sistema autostradale.

Questo è un problema per la Pedemontana ma anche un problema per il territorio, in quanto, la grave congestione che caratterizzerà fin dal suo nascere questa tratta dell'autostrada determinerà il rischio del dilagare del traffico sulla viabilità ordinaria con riflessi negativi sulla funzionalità delle rete locale e del sistema territoriale. Per ripartire diversamente i carichi sulla grande rete stradale, si chiede da una parte di individuare delle alternative di sistema per evitare sovraccarichi sulla ex SS 35 (indicazioni importanti, a tale riguardo, sono attese dal cosiddetto Piano della viabilità intercomunale, a carico della Società Pedemontana, per il quale la Provincia deve ricoprire un ruolo effettivo di coordinamento e indirizzo), dall'altra di non penalizzare, con imposizioni tariffarie, l'utilizzo locale della "Milano - Meda", essendo questa strada l'unica infrastruttura di cui dispone il territorio per gli spostamenti locali.

2.3 Il ruolo della SP ex SS 35 "Milano - Meda"

Il tratto della ex SS 35 che va da Cesano Maderno a Paderno Dugnano (intersezione con A52 - Tangenziale Nord di Milano), costituisce l'elemento mancante della grande rete autostradale che si sta delineando. Tale tratto sarà certamente influenzato dalla Pedemontana con maggiori carichi di traffico e il suo utilizzo sarà di fatto a "pagamento", in quanto i flussi di traffico sono intercettati dai varchi di esazione nel tratto fra Cesano Maderno e Meda. A tal riguardo la Provincia riconferma la sua proposta, peraltro già espressa in sede di osservazioni al progetto preliminare, che nell'ambito dello sviluppo del Sistema Pedemontano e della rete autostradale alla quale lo stesso si connette, venga compreso anche l'intervento di riqualificazione e potenziamento della SP ex SS 35 almeno per il tratto da Paderno Dugnano a Bovisio Masciago (circa 6-7 km).

2.4 Progetto stradale e progetto ambientale

E' quantomeno apprezzabile lo sforzo fatto da Società Pedemontana per accompagnare il progetto infrastrutturale con un progetto di riqualificazione ambientale (greenway e opere locali di compensazione). Al riguardo, però, si richiama l'attenzione sulla necessità di risolvere al più presto gli aspetti in parte realizzativi ma soprattutto gestionali delle opere a verde, così da evitare il manifestarsi, in prospettiva, di situazioni di grave criticità e conflittualità.

Quello però che ancora manca o rimane fortemente inespresso, è la cura alla "qualità" del manufatto stradale e alla progettazione ambientale, intesa come opere e interventi di mitigazione e compensazione ambientale dei luoghi più direttamente coinvolti dalle opere stradali.

2.5 Opere stradali connesse

La progettazione delle opere connesse risulta piuttosto approssimativa, con riguardo agli aspetti funzionali e ingegneristici, ma anche con riguardo agli aspetti di inserimento ambientale-urbanistico.

Eppure sono spesso le opere connesse, più che l'asse principale, a porre problemi di un positivo rapporto con l'ambiente e il territorio.

La questione verrà ripresa nelle successive osservazioni puntuali.

2.6 Aspetti urbanistici

La progettazione e realizzazione del Sistema autostradale Pedemontano dovrà essere accompagnata da un'iniziativa forte di governo e di indirizzo dell'assetto urbanistico e territoriale. Da una parte è indispensabile introdurre, da subito, in via cautelativa delle fasce di salvaguardia urbanistica (che devono essere più ampie delle fasce di rispetto del Codice della strada!), dall'altra occorre procedere ad una pianificazione/progettazione di area, finalizzata a governare i processi insediativi nella direzione della massima sostenibilità ambientale.

E' questo un compito che non compete certo alla Società Pedemontana, ma di ciò devono farsi carico con un'azione decisa e coordinata gli Enti territoriali (Comuni, Province e Regione).

Questo governo dei processi insediativi, dovrà, tra l'altro, garantire effetti di "perequazione territoriale" fra le varie aree e i vari Comuni.

2.7 Integrazione fra asse autostradale e Gronda ferroviaria Seregno - Bergamo

E' stato fatto un apprezzabile lavoro per prefigurare la compatibilità fra progetto autostradale e ferroviario nella zona del vimercatese-Adda ottimizzando l'affiancamento fra le due opere e sviluppando la progettazione integrata di tutti gli attraversamenti. Rimangono aperti alcuni problemi puntuali in particolare nella tratta in Comune di Usmate Velate, dove non è stato possibile realizzare uno stretto affiancamento fra le due infrastrutture.

Purtroppo sembra certo che sia fallita la contestualità dei lavori per la realizzazione delle due infrastrutture, con l'effetto di esasperare i problemi di cantierizzazione e i disagi. Ciò conferma ulteriormente la necessità di compiere ogni sforzo affinché sia posta particolare attenzione alla mitigazione e alla compensazione ambientale a favore di questo territorio.

2.8 "Protocollo del ferro per la Brianza"

Il progetto autostradale era stato approvato con la condizione che contestualmente venissero attuati gli interventi previsti dal cosiddetto "Protocollo Brianza". Anche qui ci sono uno squilibrio e una sfasatura temporale.

Si richiamano la Regione Lombardia e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad accelerare quelle iniziative necessarie per colmare le più gravi lacune che si sono registrate nell'attuazione del Protocollo. La più clamorosa è l'assoluta mancanza di risorse per il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Monza - Molteno.

3 Aspetti viabilistici

3.1 Cantierizzazione tratta B2

Occorre ricordare, innanzitutto, che nella tratta B2 l'opera autostradale si sovrapporrà al sedime della ex SS 35 "Milano - Meda". L'attuale superstrada sarà oggetto di potenziamento in sede con alcuni aggiornamenti planoaltimetrici. E' prevista, in particolare, una piattaforma stradale di cat. A - DM 5/11/2001 a due corsie più emergenza per senso di marcia dall'interconnessione di Lentate s/Seveso a Meda e una piattaforma, sempre di cat. A, a tre corsie più emergenza per senso di marcia da Meda fino al Comune di Cesano Maderno.

Il cronoprogramma allegato al progetto definitivo prevede che per l'esecuzione dei lavori si impegnino 1190 giorni (fine lavori ottobre 2014). L'attuale arteria, di proprietà della Provincia da Lentate Sud fino a Cormano, supporta un Traffico Giornaliero Medio (T.G.M.) bidirezionale misurato a valle di Cesano Maderno pari a circa 110.000 veicoli/giorno.

I dati di traffico avvalorano l'importanza della strada per il sistema della mobilità. Pertanto si richiede che durante la fase di cantierizzazione, che inevitabilmente arrecherà riduzioni di capacità della "Milano - Meda", la strada venga sempre mantenuta in esercizio a due corsie per senso di marcia.

3.2 Attraversamento della valle del Lambro

La Provincia è preoccupata perché non è stata prevista un'interconnessione tra l'autostrada e la viabilità locale (SP 7) nella zona di Peregallo di Lesmo. Tale interconnessione avrebbe potuto essere parziale da/per Seregno. Ciò avrà come effetto negativo l'impossibilità di utilizzare l'autostrada per gli attraversamenti della valle del Lambro e, quindi, il mantenimento di rilevanti traffici sugli itinerari storici (es. SP 135 a Canonica Lambro) che attraversano ambiti di elevato pregio.

Si chiede di valutare il recupero (almeno parziale) dell'interconnessione.

3.3 Opera connessa TRMI 10 - variante alla SP 6 "Monza - Carate"

Il progetto definitivo non recepisce, in diversi punti, le previsioni che la Provincia aveva definito con tutti i Comuni interessati dall'opera nell'ambito del Tavolo territoriale d'ambito. Tali previsioni sono state poste alla base dello Studio di fattibilità sviluppato, prima dell'avvio del progetto autostradale, dalla Provincia e trasmesso anche alla Società Pedemontana.

E' irrisolta la connessione diretta nei Comuni di Biassono e Macherio fra SP 6 e variante per la quale la Provincia ha avanzato più volte proposte realizzative. La mancanza della connessione creerà forte turbativa sui flussi che insistono sui centri abitati e segnatamente su Biassono.

Per quanto concerne il tracciato nei comuni di Vedano al Lambro e Lissone si evidenzia, in particolare, quanto segue:

- la rotatoria, dalla quale ha inizio a sud l'opera connessa, deve essere resa coerente a quanto specificato nel suddetto Studio di fattibilità e allacciarsi alla viabilità esistente o in fase di realizzazione da parte della Provincia (completamento II lotto variante SP 6) minimizzando le interferenze con le previsioni di lottizzazione del PRG di Vedano al Lambro;
- il progetto deve essere modificato per conservare l'attuale via Europa e l'annessa pista ciclo-pedonale creando le condizioni affinché via Pacinotti (Comune di Lissone) scavalchi la variante e mantenga la continuità nord/sud con la predetta via Europa. Per fare ciò l'opera connessa

dovrà essere abbassata garantendo il franco necessario a ripristinare la continuità di via Pacinotti.
Per meglio illustrare tali richieste si faccia riferimento all'allegato grafico 1.

Si richiede inoltre alla Società Pedemontana, come concordato all'interno del Tavolo territoriale d'ambito, di rendere disponibile alla Provincia il progetto definitivo del prolungamento a nord della variante sino alla SP 135 in Comune di Albiate secondo il tracciato già noto alla predetta Società.

3.4 Variante alla SP 178 "Roncello - Cornate"

Tale variante non risulta di competenza dell'intervento autostradale.

Tuttavia tale connessione è indispensabile alla funzionalità di Pedemontana in quanto raccoglie un bacino significativo d'utenza che trova riferimento nel basso lecchese e che viene addotto allo svincolo di Cornate d'Adda. L'affermazione è peraltro confermata dalle simulazioni di traffico condotte nell'ambito del progetto definitivo.

E' in fase di perfezionamento su iniziativa del Comune di Cornate d'Adda, d'intesa con la Provincia, una Convenzione (fra Regione, Provincia, Società Pedemontana, CAL e RFI) tramite la quale realizzare l'opera con finanziamenti comunali. Si raccomanda di accelerare la sottoscrizione della Convenzione superando le criticità intervenute.

3.5 Tangenziale di Birago

L'opera dovrebbe realizzare una variante alla SP 152.

La soluzione individuata non risolve la criticità dell'attraversamento del centro della frazione di Lentate s/Seveso. Infatti, dall'analisi delle simulazioni di traffico del progetto definitivo, il beneficio indotto sull'asse storico risulta modesto. Si ritiene pertanto l'opera non funzionale.

3.6 Opera connessa TRMI 14 - variante sud alla SP 3 "d'Imbersago"

Il progetto deve approfondire e risolvere i seguenti aspetti:

- realizzare l'accesso e l'uscita alla frazione di Ruginello, ai soli autobus di linea, da nord. Si faccia riferimento al successivo punto 4.1 e al relativo allegato grafico;
- lo scambio intermedio fra opera connessa e strada esistente avviene mediante un innesto che deve essere necessariamente riqualificato, tramite rotatoria, in considerazione degli elevati flussi di traffico che gestirà (vedi allegato grafico 2);
- la rotatoria sulla ex SP 2, punto finale dell'opera connessa, non può gestire la confluenza di 5 bracci. Si ritiene pertanto che il braccio di viabilità posto immediatamente ad ovest del nuovo innesto sia da sopprimere contestualmente all'apertura del nuovo itinerario (vedi allegato grafico 2).

3.7 Interferenza in Comune di Mezzago con la SP 233

Il progetto prevede la risoluzione dell'interferenza mediante un sottopassaggio con sezione stradale cat. F1 - DM 5/11/2001 posto a sud rispetto all'attuale strada provinciale. La soluzione ipotizzata non garantisce la linearità dell'itinerario provinciale ed è ritenuta pertanto poco funzionale.

Si propone in alternativa la soluzione illustrata nell'allegato grafico 3.

3.8 Variante alla SP 177 in Comune di Bellusco

L'opera non è prevista dal progetto definitivo.

L'analisi delle simulazioni di traffico del progetto definitivo, che sono state realizzate sulla base di uno scenario che ne prevede l'esistenza, evidenziano che tale variante avrebbe un elevato valore intrinseco quale circonvallazione del centro abitato di Bellusco.

Si richiede, come peraltro già avanzato in fase di Tavolo territoriale d'ambito, la predisposizione del progetto definitivo da parte di Società Pedemontana secondo il tracciato alla stessa già noto.

3.9 Opera connessa TRMI 17 – prosecuzione SP 60 “monzese”

Si richiede di mantenere la continuità della strada comunale della Cavallera che consente il collegamento locale Arcore – Vimercate all'interno dell'omonimo P.L.I.S.. L'interferenza con l'opera connessa dovrà essere risolta tramite realizzazione di sottopassaggio con sezione stradale cat. F2 – DM 5/11/2001.

Per garantire un'accessibilità diretta alla nuova viabilità dalla zona industriale di Arcore si richiede un innesto (con sezione stradale cat. C1 – DM 5/11/2001) in manovra destra/destra da realizzarsi prolungando l'esistente via Tagliamento. Si rimanda all'allegato grafico 4 l'illustrazione della proposta.

3.10 Opera connessa TRMI 12 – variante nord SP 3 “d'Imbersago”

La rotatoria dalla quale ha origine l'opera connessa è realizzabile, in anticipo rispetto ai tempi previsti nel progetto definitivo, nell'ambito di un intervento di lottizzazione già autorizzato dal Comune di Bernareggio. L'opera sarebbe peraltro già funzionale anche all'attuale assetto di rete.

Il progetto definitivo si discosta leggermente da quanto previsto nell'ambito della lottizzazione. Si richiama pertanto la Società Pedemontana a rendere coerente il proprio progetto agli accordi intercorsi con Provincia e Comune di Bernareggio. Si rimanda all'allegato grafico 5 l'illustrazione della proposta.

3.11 Opera connessa TRCO 11 – variante alle SS.PP. 31 e 133

La rotatoria posizionata in Comune di Misinto, ai confini con il Comune di Rovellasca, prevede l'innesto di 5 rami. La soluzione proposta non è accettabile per gli standard degli itinerari della Provincia e inoltre non è coerente rispetto a quanto concordato al Tavolo territoriale d'ambito.

Si richiede l'eliminazione del ramo posto immediatamente ad ovest dell'asse nord/sud e la realizzazione, in alternativa, di un innesto in sola manovra destra/destra dalla zona industriale di Rovellasca sul tratto di opera connessa compreso fra la suddetta rotatoria e quella sull'attuale SP 31 (Provincia di Como). Si rimanda all'allegato grafico 6 l'illustrazione della proposta.

4 Aspetti di carattere trasportistico:

4.1 Interferenze con la rete delle autolinee di competenza

Il progetto definitivo della Pedemontana prevede, in generale, la ricucitura della maglia viabilistica esistente con mantenimento in esercizio della viabilità stessa fino all'attivazione delle nuove opere di attraversamento. In considerazione del fatto che la maggior parte di tale viabilità è percorsa da autolinee di trasporto pubblico locale di competenza, si richiede uno stretto coordinamento con la Provincia durante le fasi di cantierizzazione al fine di individuare eventuali percorsi provvisori alternativi.

Sono state tuttavia rilevate tre criticità alle quali è necessario dare risposta con interventi sulla viabilità interferita o sulle opere stradali connesse:

- opera connessa TRMI 14: il progetto prevede la realizzazione di un innesto a T (destra/destra) fra l'opera connessa e la strada Vimercate - Bellusco. Tale soluzione non consente l'accesso, anche da parte del trasporto pubblico, alla frazione di Ruginello. Si propone l'eliminazione dell'innesto a T e la sostituzione con un sottopassaggio all'opera TRMI 14 con sezione stradale cat. F1 - DM 5/11/2001. Per garantire l'accesso e l'uscita alla frazione di Ruginello, ai soli autobus di linea, si chiede la realizzazione, a monte della rotatoria posta sull'opera connessa, di una connessione fra l'attuale strada e la variante in sola manovra di svolta destra/destra (vedi allegato grafico 2);
- opera connessa TRMI 12: il progetto prevede la realizzazione di una bretella tra il tracciato dell'attuale SP 3 e la frazione di Villanova. Si chiede che tale bretella sia realizzata con standard cat. F1 - DM 5/11/2001 al fine di consentire il transito bidirezionale delle autolinee da/per Bernareggio - Vimercate;
- galleria artificiale "Sulbiate": il progetto prevede l'interruzione della viabilità comunale ex SP 210 (via XXV aprile) per realizzare l'opera di mitigazione. L'intervento preclude l'accesso al centro storico di Sulbiate inferiore al trasporto pubblico di linea. Si chiede pertanto il ripristino della viabilità nord/sud con standard di cat. F1 - DM 5/11/2001.

4.2 Interferenze con la linea FS Milano - Chiasso

Si segnala un'incogruenza negli elaborati di progetto relativi alla viabilità locale via San Giuseppe in Comune di Desio. La soluzione viabilistica dell'interferenza con la linea ferroviaria internazionale Milano - Chiasso prevede la realizzazione di un rilevato sopra il sedime ferroviario (vedi elaborato di progetto D_SR_CCA03_GA04_065_PL_001_A).

4.3 Variante linea FS Monza - Molteno

Il progetto definitivo dell'autostrada prevede la risoluzione dell'interferenza con la ferrovia Monza - Molteno mediante una variante piano - altimetrica della medesima.

A tal proposito si ritiene necessario lo studio di un profilo altimetrico che permetta la traslazione in direzione Molteno dell'area a pendenza nulla presso la quale effettuare la fermata dei treni (fermata di Biassono-Lesmo). Infatti, esaminando gli elaborati relativi alla variante ferroviaria, risulta che il punto medio dell'area di fermata è traslato in direzione Monza, rispetto all'attuale, di 123 m; considerando invariato il punto di accesso alla fermata, risulta considerevolmente allungato il percorso pedonale per accedere al treno. Sempre in merito al profilo altimetrico della variante, si

invita a valutare una soluzione che eviti un susseguirsi di cambi di livelleta in direzione Molteno a partire dal sovrappasso dell'autostrada.

La realizzazione della variante alla strada comunale via Parco, al fine di sottopassare la ferrovia, comporta la soppressione delle fermate esistenti del trasporto pubblico di linea di competenza provinciale. A tal fine si chiede la realizzazione di una coppia di fermate, di tipologia extraurbana, da concordare con la Provincia.

La relazione illustrativa della variante alla linea FS Monza - Molteno non esplicita i tempi di interruzione del servizio ferroviario. La linea, nella tratta Monza - Besana, attualmente presenta un carico giornaliero di circa 7.000 passeggeri. Si richiede pertanto che l'interruzione sia prevista nei soli mesi estivi e in coerenza alla necessità di effettuare il servizio ferroviario speciale in occasione del Gran Premio automobilistico di Formula 1 (carico di circa 16.000 passeggeri) previsto la seconda domenica del mese di settembre.

Durante il periodo di interruzione della linea sarà comunque necessario approntare un idoneo servizio automobilistico sostitutivo con oneri a carico della Società Pedemontana. Tale servizio dovrà essere definito d'intesa con la Provincia e coordinarsi ai servizi di linea di competenza.

4.4 Metrotranvia Milano (Parco Nord) - Seregno

Il progetto definitivo della Pedemontana prevede nell'ambito delle interferenze con la viabilità locale in Comune di Desio (via Mazzini) la realizzazione di una rotatoria posizionata sopra la galleria artificiale "Desio" ove è prevista la realizzazione della Metrotranvia per Seregno in asse alla rotatoria su via Mazzini.

Il progetto definitivo dell'intervento Metrotranvia Milano (Parco Nord) - Seregno è stato approvato dal C.I.P.E. con delibera n. 52/2008 del 27.3.2008. La Provincia, soggetto aggiudicatore dell'opera, intende dare seguito, a breve, alla fase di progettazione esecutiva. Con l'approvazione è stato prescritto che durante lo sviluppo della succitata fase progettuale sia predisposto un apposito elaborato che identifichi il coordinamento delle fasi di cantiere tra le due infrastrutture ricercando le indispensabili coerenze tra i rispettivi cronoprogrammi realizzativi. *"L'elaborato sia per la Metrotranvia sia per l'Autostrada, dovrà abbinare alle specifiche attività di lavoro i relativi tempi realizzativi in modo tale da perseguire, ove possibile, la realizzazione del manufatto interrato prima della realizzazione della Metrotranvia"*. In particolare tale manufatto dovrà essere dimensionato con caratteristiche di portanza idonee da supportare la citata infrastruttura tranviaria.

Si richiede a Società Pedemontana, come prescritto dal C.I.P.E. nella suddetta delibera, uno stretto coordinamento con la Provincia sia nella fase di redazione del progetto esecutivo sia nella fase di cantiere.

5 *Aspetti di carattere ambientale e urbanistico*

5.1 Opere di mitigazione

In termini generali si osserva che per i movimenti di terra, gli scavi, la formazione delle vasche volano e di laminazione vi sia ancora una progettazione eccessivamente geometrica, che deve essere rimodulata a favore di forme più rispondenti alla naturalità per disegno piani altimetrico e per morfologia paesaggistica.

È altresì opportuno che vengano attentamente verificati e monitorati gli afflussi idrici nei corpi d'acqua naturali, già sofferenti in caso di eventi eccezionali: per tali verifiche ci si attesta sulle indicazioni che la Regione e l'Autorità di Bacino vorranno dare per competenza. Si osserva come tale metodica, più che opportuna, sia stata applicata al torrente Lura ma non altrettanto agli altri fiumi intercettati (Lambro, Molgora, Rio Vallone in particolare); si evidenzia pertanto l'opportunità di estendere tale impostazione anche a questi corsi d'acqua.

Si osserva che una certa attenzione è stata prestata ai beni storici e alla salvaguardia delle relative visuali panoramiche. Ma non sempre; si segnala in particolare:

- l'occlusione del cono visuale fra la ex S.S. Giovi e villa Raimondi (cinquecentesca - affreschi scuola del Tiepolo) in Birago di Lentate s/Seveso;
- una scarsa valorizzazione paesaggistica della villa Buttafava di Desio;
- una soluzione molto invasiva per l'area del P.L.I.S. Colli Briantei in Arcore e Usmate Velate per la quale si richiede un maggior sforzo progettuale sulle opere mitigative per ridurre l'impatto.

5.2 Rete ecologica

Date le proporzioni dell'opera e le caratteristiche del contesto già intensamente urbanizzato ed impoverito dal punto di vista ecologico-ambientale, si evidenziano significativi elementi di criticità rispetto alle connessioni ecologiche ed agli equilibri ambientali ancora rinvenibili.

Questo risulta ancora più vero a fronte della constatazione che nel progetto definitivo i tratti coperti, fondamentali elementi di ricucitura del territorio, non sono stati adeguati in certi punti specifici, come chiesto nei precedenti pareri provinciali, alle esigenze di permeabilità ecologica.

Per un maggior dettaglio e per indicazioni di carattere progettuale volte a migliorare le soluzioni mitigative si rimanda alla successiva tabella di sintesi (tabella 1).

5.3 Viabilità ciclopedonale

In generale si riscontra l'opportunità di garantire il collegamento della viabilità trasversale alla sede dell'infrastruttura in progetto, mediante la previsione di idonei sovrappassi/sottopassi di attraversamento che tengano conto anche della viabilità ciclabile e pedonale presente sul territorio, valorizzando le connessioni con i percorsi di interesse paesistico (di cui alla tav. 3 del PTCP vigente), nonché con i tracciati ciclopedonali del progetto provinciale "MIBici".

Si esprime valutazione negativa circa la scelta di separare le piste ciclabili dalla carreggiata con barriere metalliche, sia per ragioni di qualità formale del manufatto, sia per più decisive ragioni di sicurezza, in quanto se le barriere sono idonee per il contenimento dell'urto dei veicoli, risultano estremamente pericolose per il ciclista sul lato opposto che, in caso di caduta, rischia ferite gravi sui bordi metallici al vivo; in subordine a barriere interamente rivestite in legno, si chiede di affiancare un idoneo parapetto invalicabile di legno trattato intumescente o altro materiale antiurto da concertare.

Nella successiva tabella di sintesi (tabella 1) si elencano le interferenze che devono trovare riscontro negli elaborati progettuali.

tabella 1		
<i>luogo</i>	<i>Potenziali interferenze/criticità</i>	<i>Possibili soluzioni</i>
TRATTA B		
B1 - Lazzate deframmentazione 004	stretta rispetto al fabbisogno potenziale	Allargare, meglio se fino a raccordarsi al ponte strada per Bregnano
B1 - Lazzate deframmentazione 005	stretta rispetto al fabbisogno potenziale	Allargare la superficie di deframmentazione + pista ciclabile
B2 - Lentate Villa Raimondi	Cono visuale Villa	Valorizzare la visuale dalla ex ss Giovi alla Villa
B2 - Lentate ponte ex s.s. Giovi	Itinerario portante previsto lungo ex ss Giovi	Prevedere pista ciclabile lato ovest
B2 - scuole di Barlassina	Collegamento fra via Tiziano e via Marconi	Prevedere pista ciclabile lungo la complanare
B2 - Barlassina via Leonardo	Itinerario di supporto previsto intersecante nord-sud	Prevedere spazio per pista ciclabile
B2 - Meda Seregno - via Milano	Itinerario di supporto previsto intersecante nord-sud	Prevedere spazio per pista ciclabile
B2 intero tratto da Meda a Cesano Maderno	Itinerari di supporto previsto intersecante est-ovest	Prevedere la messa in sicurezza degli attraversamenti; si raccomanda di considerare attentamente il rispetto dello spazio indispensabile per la mobilità lenta, in quanto la zona è di tipo urbano e vi è una previsione di crescita fino al 10% di modal split pro bici nel medio periodo. Prevedere pista ciclabile parco delle Querce - zona est Seveso/Meda - Prevedere che tutti i sotto e sovrappassaggi abbiano da entrambe i lati pista ciclabile + marciapiede separati, con grande attenzione alla qualità dell'arredo e sicurezza per l'utenza debole: si tratta di garantire la continuità urbana di importanti agglomerati metropolitani che altrimenti si ritrovano separati

tabella 1		
luogo	Potenziali interferenze/criticità	Possibili soluzioni
TRATTA C		
C - Cesano Maderno via Manzoni	Varco XXVIII della rete ecologica di PTCP - da recuperare	Modificare il percorso della complanare avvicinandolo al Zigurrat, onde ricavare una fascia di mitigazione e duna boschiva continua fino a oltre il capannone posto a nord del Zigurrat che sarà comunque demolito
C -Desio Cavalcavia via per Cesano	Itinerario di supporto esistente - in previsione intersecante est-ovest	Assicurare continuità pista ciclabile per l'ospedale
C area di servizio	Mitigazioni - compensazioni	Il progetto di mitigazione deve essere coordinato e integrato con quello delle compensazioni, movimentando la duna con andamento rettilineo, fino ad ottenere un nuovo disegno collinare più consona a progetto paesaggistico naturali forme: l'attuale configurazione è troppo impattante
C Desio via Mazzini	Varco XXI della rete ecologica di PTCP - da recuperare	Garantire continuità del varco creando una fascia a verde alberato anche a sud est della rotonda e possibilmente creando due ecodotti sulla viabilità locale e la tramvia di progetto
Desio via Milano	Itinerari di supporto esistenti intersecanti nord-sud	Garantire continuità dei percorsi
Desio copertura FS	Itinerari di supporto intersecanti nord-sud	Garantire continuità dei percorsi - aumentare la copertura ad ovest in quanto trattasi di un varco della rete ecologica previsto dal PTCP (varco XX)
Svincolo Valassina	Ciclovía della Valassina portante	Garantire continuità del percorso; non si capisce come si collega a sud e non è chiaro come si raccorda con gli abitati circostanti
C Macherio Biassono SP 6	Itinerari di supporto esistenti intersecanti nord-sud	Garantire continuità dei percorsi
C Lesmo rotonda via Gaiilei	Varco XV della rete ecologica di PTCP - da recuperare	Garantire continuità del varco creando una fascia a verde alberato anche a sud est della rotonda e possibilmente creando due ecodotti sulla viabilità locale in corrispondenza della greenway
C Lesmo via Marconi SP51	Itinerario di supporto previsto intersecante nord-sud	Prevedere pista ciclabile nord-sud, ed anche sua connessione con la sovrastante greenway
PLIS Colli Briantei	Itinerario di supporto previsto intersecante nord-sud	Laddove sono stati previsti sottopassaggi cat F ad esclusivo collegamento di campi coltivati e boschi o singoli edifici, si propone di ridurre la carreggiata a 5 metri, recuperando spazio per ecodotto
Usmate via San Giovanni Bosco	Itinerario di supporto previsto intersecante nord-sud	Prevedere pista ciclabile
Arcore Usmate via SS 36	Itinerario portante previsto intersecante nord-sud	Prevedere pista ciclabile nord-sud - lato ovest rotonde
Vimercate interconnessione tangenziale est	Destino strade dismesse	Occorre prevedere la scarifica delle strade dismesse e la restituzione o a siepi o a nuova partitura dei campi coltivati

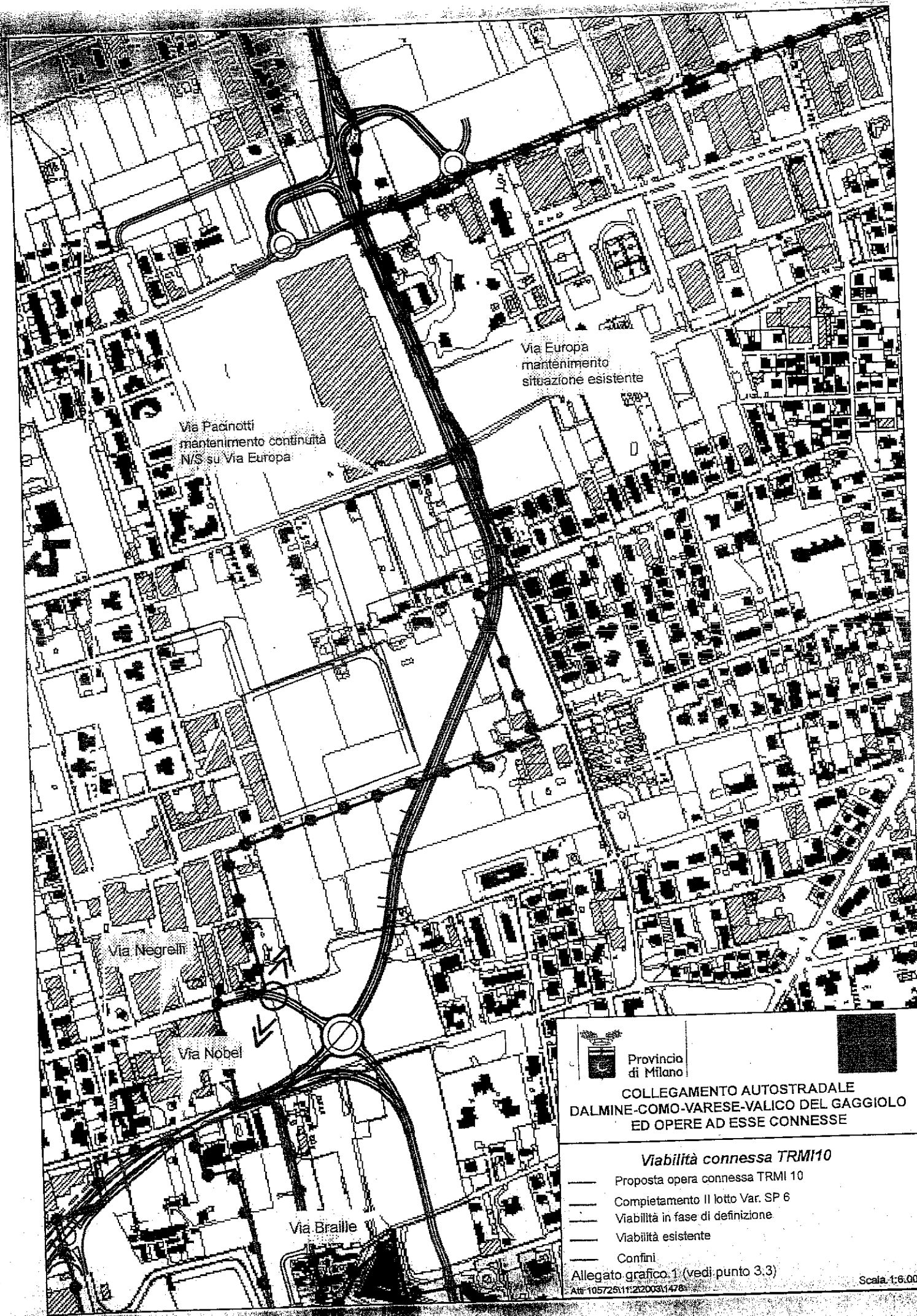
tabella 1		
luogo	Potenziali interferenze/criticità	Possibili soluzioni
TRATTA D		
Svincolo di Bellusco 1	Itinerario portante previsto intersecante nord-sud	Prevedere pista ciclabile nord-sud - lato ovest rotonde
Sottopasso tangenziale Bellusco	Itinerari di supporto previsti intersecante nord-sud	Prevedere pista ciclabile nord-sud - lato est rotonda raccordata con greenway
Ponte Rio Vallone	Rete ecologica e PLIS	Aumentare luce del ponte per migliorare l'effetto di deframmentazione
Colnago Cornate	Varco rete ecologica previsto dal PTCP in corrispondenza di circonvallazione di Colnago che sarà demolita	Prevedere ponte verde di deframmentazione ecologica


5.4 Sistema delle acque

Il tracciato dell'opera taglia trasversalmente il sistema idrografico superficiale, costituito sia da corsi d'acqua naturali sia da una significativa rete di scolo delle acque meteoriche e/o irrigue. In riferimento a questa rete di scolo e alla necessità di garantire il regolare deflusso e la loro azione di alimentazione delle acque sotterranee, si ritiene necessaria la realizzazione dei sottopassi dell'infrastruttura adeguatamente dimensionati, nonché la realizzazione di vasche di raccolta delle acque per favorire la loro dispersione nel sottosuolo o in corsi d'acqua superficiali, previo trattamento di fitodepurazione. Nello specifico si ritiene che i sistemi di convogliamento e dispersione previsti nella tratta B2, in corrispondenza del bosco della Battù a Lazzate, dovranno essere previsti anche nelle ulteriori tratte, in particolare nelle aree di pianura asciutta, che svolgono un ruolo importante per la ricarica della risorsa idrica sotterranea.

5.5 Aree di servizio





Per quel che concerne le previste aree di servizio di Desio e Bellusco, si evidenzia l'opportunità di approfondire/rivisitare le stesse alla luce delle significative criticità in termini di consumo di suolo ed inserimento paesistico/ambientale, soprattutto riguardo alla rete ecologica ed ai relativi varchi. Si evidenzia altresì l'opportunità di approfondire tipologie progettuali (soprattutto per quella di Desio, data l'importanza del contesto paesistico e per la rete ecologica provinciale), che privilegino l'integrazione delle aree di sosta con significativi sistemi verdi, coordinati con i contesti urbani in cui ricadono.




 Provincia di Milano

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSE CONNESSE

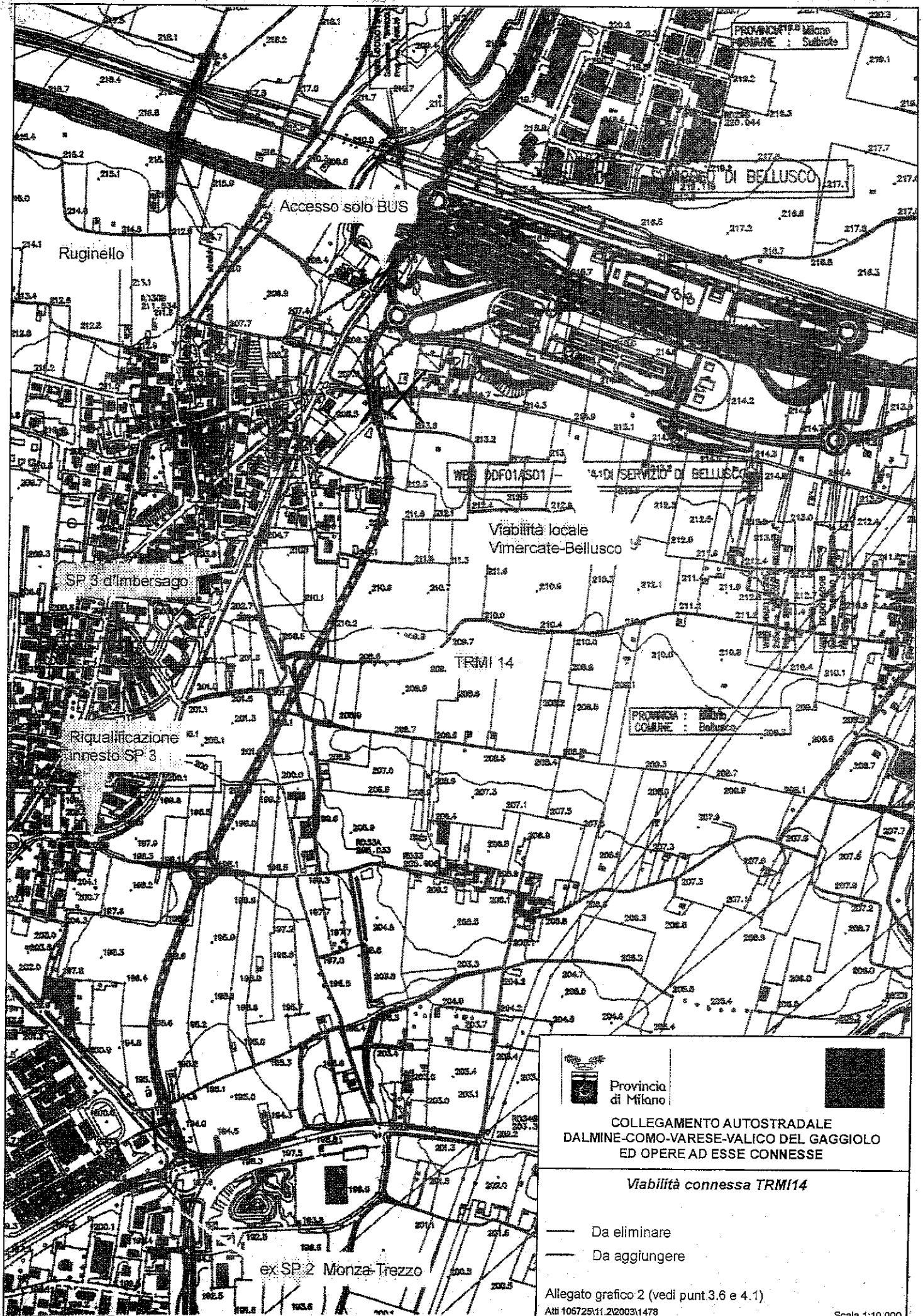
Viabilità connessa TRM10

-  Proposta opera connessa TRMI 10
-  Completamento II lotto Var. SP 6
-  Viabilità in fase di definizione
-  Viabilità esistente
-  Confini

Allegato grafico 1 (vedi punto 3.3)

Atf 105726/11/212003/1478

Scala: 1:6.000



Provincia
di Milano

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO
ED OPERE AD ESSE CONNESSE

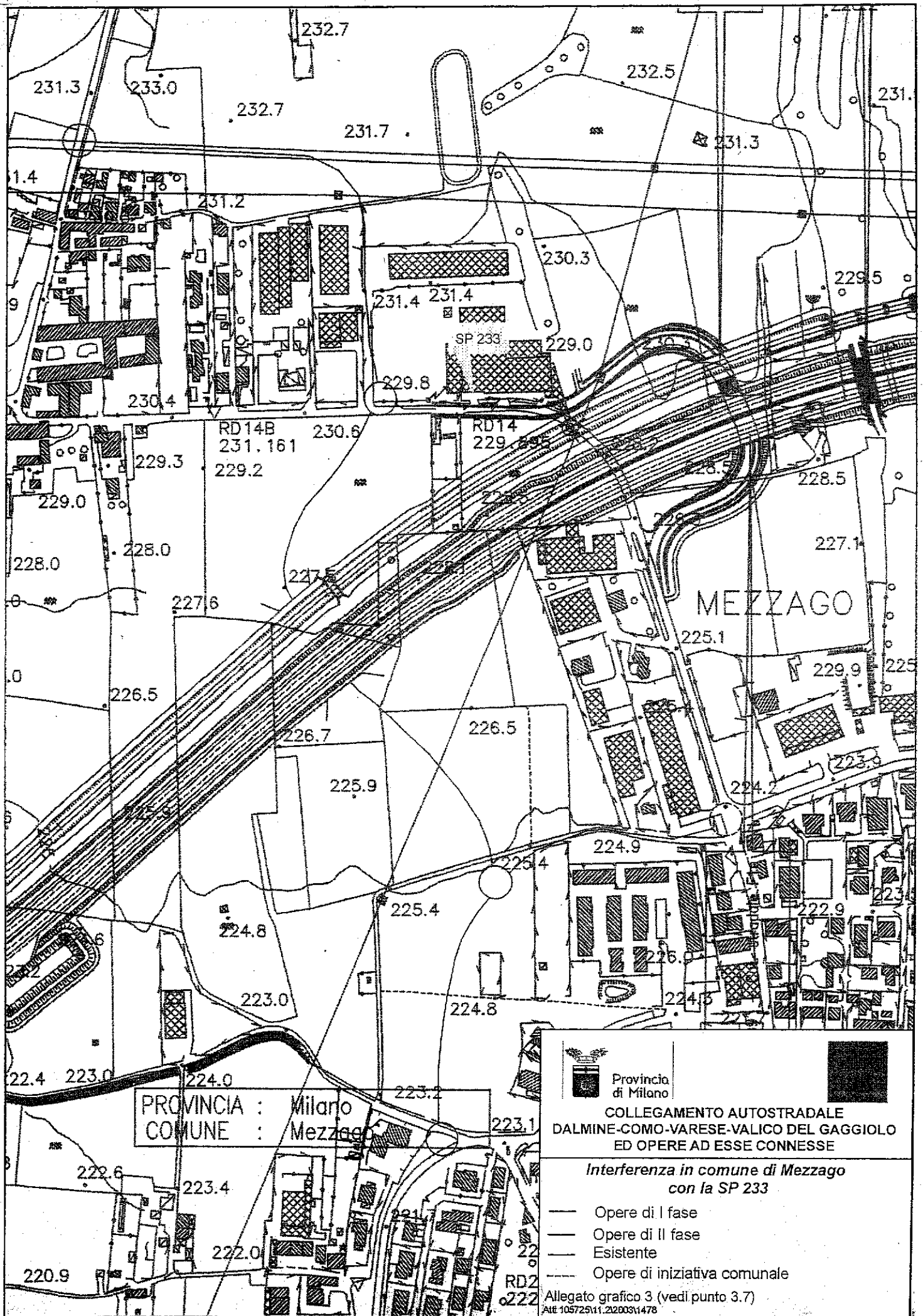
Viabilità connessa TRMI/14

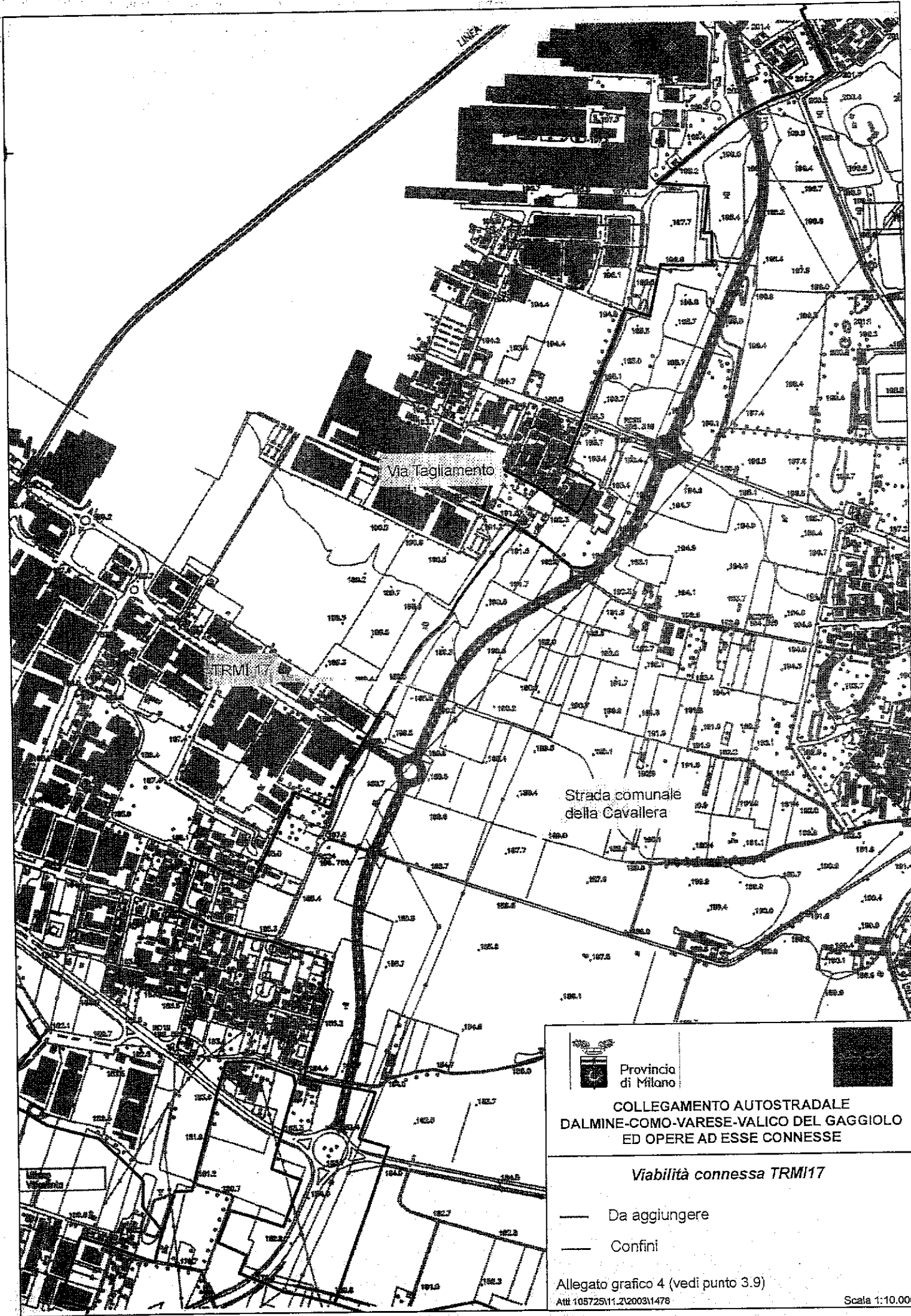
- Da eliminare
- Da aggiungere

Allegato grafico 2 (vedi punt 3.6 e 4.1)

Atti 105725/11.22003/1478

Scala 1:10.000





Provincia di Milano

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSE CONNESSE

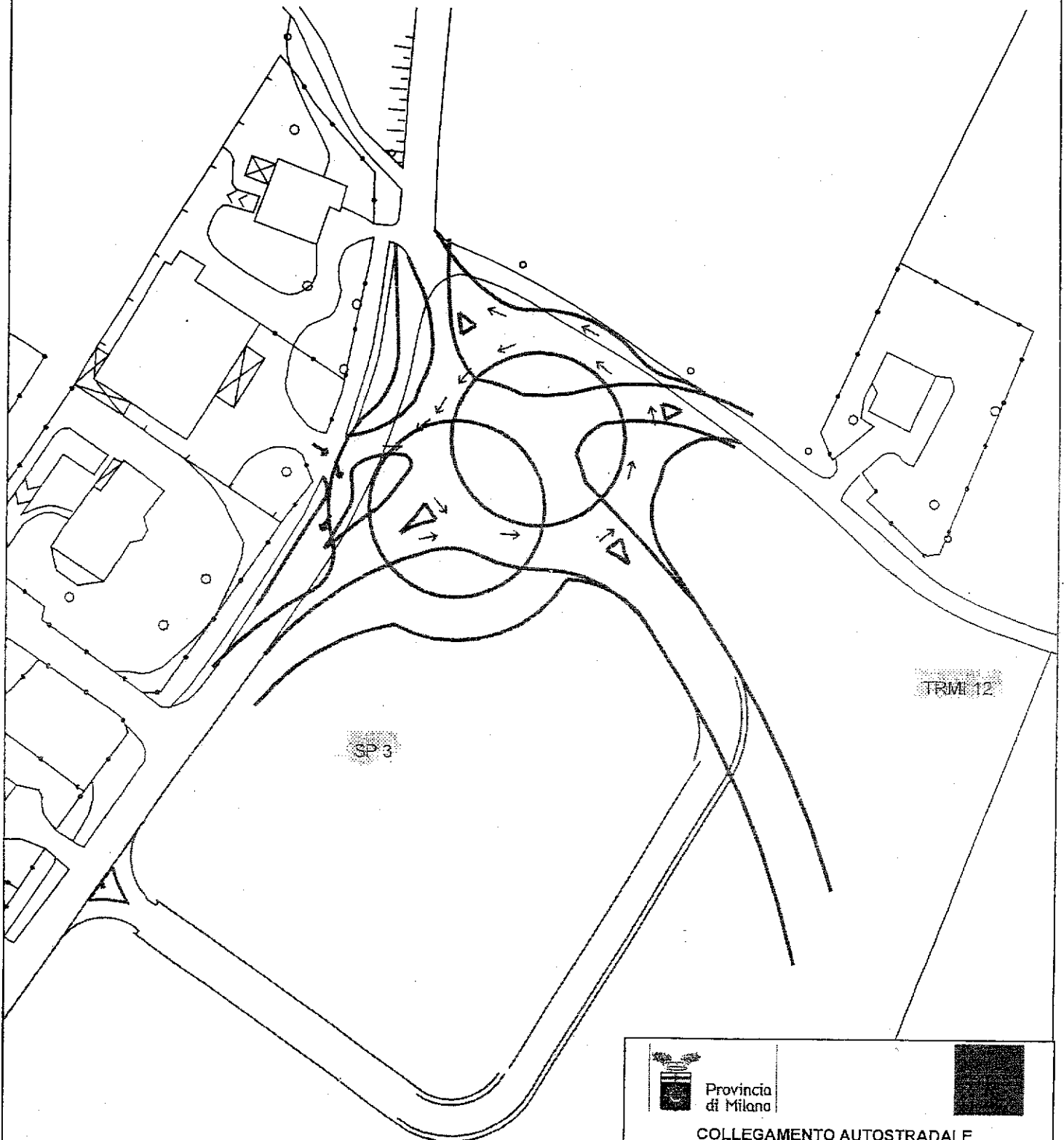
Viabilità connessa TRMI17

- Da aggiungere
- Confini

Allegato grafico 4 (vedi punto 3.9)

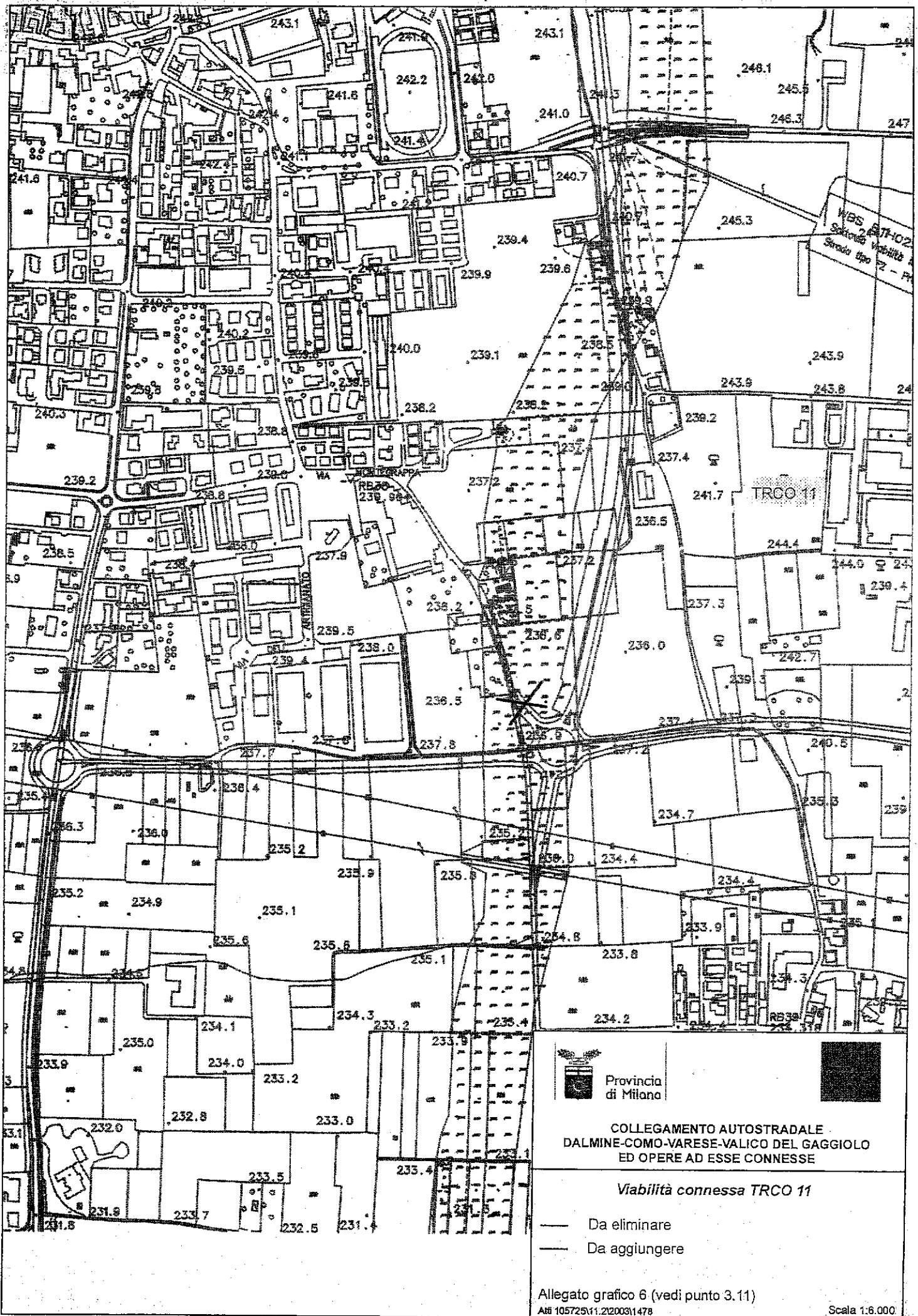
Att# 105725/11.2/2003/1478

Scala 1:10.000



Viabilità provvisoria di servizio lottizzazione

	<p>Provincia di Milano</p>
<p>COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSE CONNESSE</p>	
<p><i>Viabilità connessa TRMI 12</i></p>	
<p>—</p>	<p>Proposta elaborata da progetto definitivo Pedemontana</p>
<p>—</p>	<p>Proposta alternativa rotondina</p>
<p>Allegato grafico 5 (vedi punto 3.10)</p>	
<p>Atti 105725/11.2/2003/1478</p>	<p>Scala 1:1.000</p>




 Provincia di Milano

COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSE CONNESSE

Viabilità connessa TRCO 11

- Da eliminare
- Da aggiungere

Allegato grafico 6 (vedi punto 3.11)
 Ati 105725/11.212003/1478

Scala 1:6.000