

Albo Pretorio - Visione Dettaglio

Ente Mittente

PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA

Tipologia

Catalogo Documenti/DECRETI DELIBERATIVI

OGGETTO

ESPRESSIONE DELLE PROPOSTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA NELL'AMBITO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI IN MERITO AL PROGETTO DEFINITIVO DELLA VARIANTE "TRATTA D" DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE – COMO – VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE - CD. AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA. (DDP/2023/162/06-10-2023)

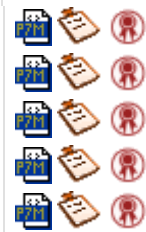
N.REG 1282/2023 IN PUBBLICAZIONE DAL 09-10-2023 AL 24-10-2023

Documenti Allegati

Descrizione

ATTO
PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA PER DELIBERAZIONI
PARERE DI CONFORMITÀ DEL SEGRETARIO
CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE
PARERE TRATTA D BREVE_CDS_DEF.PDF.P7M

Apri



Oggetto:	ESPRESSIONE DELLE PROPOSTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA NELL'AMBITO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI IN MERITO AL PROGETTO DEFINITIVO DELLA VARIANTE "TRATTA D" DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE □ COMO □ VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE - CD. AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA.
-----------------	--

DECRETO DELIBERATIVO PRESIDENZIALE

N. 162 DEL 06-10-2023

L'anno duemilaventitre il giorno sei del mese di Ottobre alle ore 12:45, nella sede Istituzionale della Provincia di Monza e della Brianza,

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

Con la partecipazione e l'assistenza del SEGRETARIO GENERALE, DOTT. SANDRO DE MARTINO.

Su Proposta del Direttore del SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE, FABIO FABBRI.

ADOPTA IL SEGUENTE PROVVEDIMENTO

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI - PRESUPPOSTI DI FATTO E DI DIRITTO E MOTIVAZIONE

Con nota prot. n. CAL-U-2023-00798 del 2 agosto 2023, ricevuta il 4 agosto 2023, CAL S.p.A. ha trasmesso a tutti gli enti interessati il progetto definitivo in oggetto ai fini delle procedure di cui all'art. 167, comma 5, del D.lgs. 163/06 e ss.mm.ii..

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con propria nota prot. 23911 del 21/09/2023 ha convocato la Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 167, comma 5, e dell'art. 165, comma 4, del D.lgs. 163/06 e ss.mm.ii., chiedendo alle Amministrazioni e agli Enti competenti di presentare le proprie valutazioni entro il termine del 7 ottobre 2023.

Provincia con decreto deliberativo n. 143 del 12/09/2023, ha deliberato di recepire il parere tecnico espresso dagli uffici *"al fine di poter presentare proposte di adeguamento o richieste di prescrizione già condivise sul territorio"* a Regione Lombardia, Ente competente ad esprimere il proprio pronunciamento ai sensi dall'articolo 167 del D.lgs. 163/06 e ss.mm.ii..

Nell'ambito della Conferenza di Servizi ministeriale, con DGR n. XII/1057 del 2/10/2023, Regione Lombardia ha espresso con condizioni e raccomandazioni contenute nell'allegato costituente parte integrante e sostanziale:

- parere favorevole sul progetto definitivo alla variante Tratta D dell'Autostrada Pedemontana Lombarda;
- manifestato favorevole volontà d'intesa Stato-Regione in ordine alla localizzazione dell'opera;
- parere positivo in ordine agli aspetti di compatibilità ambientale.

Provincia di Monza e della Brianza, unitamente alle Amministrazioni e agli Enti competenti, interessati dall'infrastruttura in oggetto, è chiamata ad esprimere le proprie "proposte" entro il prossimo 7 ottobre, affinché possano essere acquisite, come richiesto, nell'ambito della Conferenza di Servizi avanti richiamata.

A tal proposito, richiamando i contenuti del precedente parere tecnico di cui al D.D.P. n. 143/2023, è stata redatta da parte del competente Settore Territorio e Ambiente la proposta da rendere in Conferenza di Servizi, allegata al presente atto che forma parte integrante.

Nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, lo stesso contiene richieste di adeguamento e di ottimizzazione al progetto presentato con prescrizioni.

Il contributo, partendo da un'analisi del contesto territoriale interessato sotto l'aspetto paesaggistico-ambientale e dalle valutazioni dei vari scenari di traffico approfonditi nello Studio di traffico "A36 – effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale)", verte in particolare sulle valutazioni degli aspetti di mobilità sostenibile connessi al progetto oltreché sui seguenti temi:

- livello di incidenza del progetto di variante localizzativa della Tratta D rispetto al quadro delle tutele ambientali delineato dal PTCP e possibili misure di riduzione degli impatti;
- riflessi sulla rete viabilistica locale e sovracomunale derivanti dalla variante alla Tratta D;
- approfondimenti sugli interventi di potenziamento infrastrutturale.

2. RICHIAMI NORMATIVI

Art. 1, comma 55 della Legge 7.4.2014, n. 56 ss.mm.ii. *"Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni"*;

l'art. 19 e 20 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 *"Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali"* s.m.i.;

Decreto legislativo n.163 del 12 aprile 2006 *'Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17 CE e 2004/18 CE'* e ss.mm.ii..

3. PRECEDENTI

Accordo di Programma *"per la realizzazione del Sistema Viabilistico autostradale Pedemontano Lombardo"* (atto integrativo marzo 2010) nel quale Provincia viene individuata quale soggetto deputato al confronto collegiale con gli Enti Locali nell'ambito dei tavoli territoriali d'ambito;

Studio di traffico predisposto dal Centro studi PIM *"A36 Autostrada Pedemontana Lombarda tratta D. Effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale)"* – integrazione giugno 2023.

Decreto deliberativo presidenziale n. 143 del 12/09/2023 ad oggetto: *"collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese – Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse – cd. Autostrada Pedemontana"*

Lombarda. Progetto definitivo della variante “Tratta D”. Contributo della Provincia MB all’istruttoria regionale”.

D.G.R. n. XII/1057 del 2/10/2023 ad oggetto: “Espressione del parere regionale ai sensi dell’art. 167, comma 5, del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. in merito al progetto definitivo della variante alla Tratta D dell’Autostrada Pedemontana Lombarda (collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese – Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse) – (di concerto con gli Assessori Maione e Comazzi)”.

4. EFFETTI ECONOMICI

Il presente atto non ha riflessi diretti sulla situazione economico-finanziaria poiché non comporta per l’Ente nuovi impegni finanziari o variazioni degli impegni esistenti, né variazione degli stanziamenti in entrata, né variazioni patrimoniali;

accertato che la competenza a deliberare sulla proposta in oggetto appartiene al Presidente, quale organo esecutivo, e che è stato espresso, sulla proposta della presente deliberazione, il parere ex art. 49 del D. Lgs. 18.08.2000. n. 267, allegato, da parte del Direttore del Settore Territorio e che non comportando riflessi diretti sulla situazione economica finanziaria non necessita del parere di regolarità contabile del Responsabile del Servizio Finanziario;

acquisito, altresì, il parere di conformità espresso dal Segretario Generale ai sensi dell’art. 4, comma 3 del Regolamento controlli interni e dell’art. 6, comma 3, lettera e) del Regolamento per l’ordinamento degli uffici e dei servizi.

D E L I B E R A

- 1) Di recepire le risultanze delle proposte aventi ad oggetto: “Collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese – Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse - cd. Autostrada Pedemontana Lombarda. Progetto definitivo della variante Tratta D. Valutazioni della Provincia di Monza e della Brianza”.
- 2) Di demandare al Direttore del Settore Territorio e Ambiente la presentazione delle risultanze di cui al punto precedente.

Il presente decreto deliberativo presidenziale, definitivo ai sensi di legge, viene dichiarato immediatamente eseguibile, e dunque subito efficace dal momento della sua adozione.

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA
LUCA SANTAMBROGIO

IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT. SANDRO DE MARTINO

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.



**PROVINCIA
MONZA BRIANZA**

Oggetto: ESPRESSIONE DELLE PROPOSTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA NELL'AMBITO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI IN MERITO AL PROGETTO DEFINITIVO DELLA VARIANTE "TRATTA D" DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE ☐ COMO ☐ VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE - CD. AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA/AMMINISTRATIVA

(AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS N. 267/2000 E DELL'ART.4, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI)

[X] Favorevole
[] Non favorevole

Eventuali note:

IL DIRETTORE DI SETTORE
ING. FABIO FABBRI

Addì, 05-10-2023

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.



**PROVINCIA
MONZA BRIANZA**

Oggetto: ESPRESSIONE DELLE PROPOSTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA NELL'AMBITO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI IN MERITO AL PROGETTO DEFINITIVO DELLA VARIANTE "TRATTA D" DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE ☐ COMO ☐ VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE - CD. AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA.

PARERE DI CONFORMITA'

(AI SENSI DELL'ART. 4, COMMA 3 DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI E DELL'ART. 6, COMMA 3 LETT. E, DEL REGOLAMENTO UFFICI E SERVIZI)

[X] Favorevole
[] Non favorevole

Eventuali note:

IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT. SANDRO DE MARTINO

Addì, 06-10-2023

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.



PROVINCIA
MONZA BRIANZA

DECRETI DELIBERATIVI DEL PRESIDENTE n. 162 / 2023 del 06-10-2023

avente ad oggetto: ESPRESSIONE DELLE PROPOSTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA NELL'AMBITO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI IN MERITO AL PROGETTO DEFINITIVO DELLA VARIANTE "TRATTA D" DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE □ COMO □ VARESE - VALICO DEL GAGGIOLO ED OPERE AD ESSO CONNESSE - CD. AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA.

pubblicata dal 09-10-2023 per 15 giorni consecutivi sull'Albo online di questo ente.

Il Responsabile della Pubblicazione
MARIA LUCCARELLI

Collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese – Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse - cd. Autostrada Pedemontana Lombarda. Progetto definitivo della variante “Tratta D”.

Conferenza di Servizi ai sensi e per gli effetti degli artt. 167, comma 5, e 165, comma 4, del d.Lgs. 163/2006.

Valutazioni della Provincia di Monza e della Brianza.

Sommario

Introduzione	1
Il procedimento	1
Le fasi istruttorie precedenti alla redazione del contributo	1
Presentazione del contesto infrastrutturale	2
Analisi del contesto territoriale e trasportistico	3
Analisi del contesto territoriale e impatti	3
Analisi trasportistica	11
Proposte di adeguamento/ottimizzazione	12
Riconfigurazione della piattaforma autostradale	12
Modifiche plano-altimetriche	12
Svincolo intermedio di Vimercate/Bellusco	14
Analisi delle tematiche di mobilità sostenibile	15
Ulteriori interventi a favore del contenimento dell’impatto ambientale-territoriale	18
Galleria artificiale	18
Ponti verdi	19
Proposte di prescrizione	19
Misure per la gestione del periodo transitorio (lug. 2026 – lug. 2030)	19
Completamento interconnessione A4/A51 - Ruolo della Tangenziale Est di Milano (A51)	19
Riqualificazione SP 13 e del nodo SP 13-SP 13 dir-SP 121	19
Opere connesse Tratta D – TRMI 12 e TRMI 14	20
Riqualificazione SP 45	20
Nodo interconnessione Tratta C - Tangenziale Est di Milano (A51) / SP 177	20
Riqualificazione SP 41 (terminale Nord della A51 – Tangenziale Est di Milano)	20
Temi Aperti	21
Conclusioni	21

Il procedimento

Con nota prot. n. CAL-U-2023-00798 del 2 agosto 2023, ricevuta il 4 agosto 2023, la concedente CAL S.p.A. ha trasmesso a tutti gli enti interessati il progetto definitivo in oggetto ai fini delle procedure di cui all'art. 167, comma 5, del D.lgs. 163/06 e ss.mm.ii..

Regione Lombardia ha richiesto alla Provincia, ai fini della formulazione del proprio parere da rendere ai sensi dall'articolo 165 del D.lgs. 163/06, di formulare le proprie considerazioni e osservazioni per valutare eventuali proposte di adeguamento o richieste di prescrizione già condivise sul territorio.

Conseguentemente Provincia, anche a seguito di un incontro istruttorio tenutosi con i rappresentanti degli Enti territoriali direttamente interessati dall'opera in data 7/9/2023, ha trasmesso a Regione in data 13/9/2023 il decreto deliberativo del Presidente n. 143 del 12/9/2023 che recepisce le risultanze del parere tecnico predisposto dagli uffici.

Con riferimento alla convocazione della Conferenza di Servizi indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (rif. prot. MIT 23911 del 21/9/2023), che si terrà il prossimo 10 ottobre, con il presente documento si formulano proposte di adeguamento e di ottimizzazione al progetto presentato, ritenendo che le stesse possano contribuire a raggiungere un maggior consenso, nei riguardi della realizzazione dell'opera, da parte delle amministrazioni del territorio briantero.

Il presente contributo analizza gli impatti paesaggistico-ambientali determinati dall'inserimento dell'opera nel contesto territoriale interessato, evidenziando alcune importanti proposte di ottimizzazione formulate tenendo presente anche le valutazioni trasportistiche condotte nello specifico Studio di traffico *"A36 – effetti indotti sulla rete esistente (provinciale e comunale)"*, allegato al presente documento.

In particolare, il presente documento verte sui seguenti temi:

- livello di incidenza del progetto di variante localizzativa della Tratta D rispetto al quadro delle tutele ambientali delineato dal PTCP e possibili misure di riduzione degli impatti;
- riflessi sulla rete viabilistica locale e sovracomunale derivanti dalla variante alla Tratta D;
- approfondimenti sugli interventi di potenziamento infrastrutturale;
- valutazioni sugli aspetti di mobilità sostenibile connessi al progetto.

Le fasi istruttorie precedenti alla redazione del contributo

Accanto al riferimento normativo individuato dal codice dei contratti pubblici di cui al D.lgs. 163/2006, si ritiene opportuno segnalare che la "cornice interistituzionale" di riferimento per la realizzazione della cd. Autostrada Pedemontana Lombarda, è individuata dalle parti nella sottoscrizione dell'Accordo di Programma *"per la realizzazione del Sistema Viabilistico autostradale Pedemontano Lombardo"* del 2007 (e atto integrativo marzo 2010) ove Provincia viene individuata quale soggetto coordinatore dei confronti collegiali con gli Enti Locali nei

tavoli territoriali d'ambito. Nel merito di questi ultimi, tra maggio e giugno 2022, sono stati avviati relativamente al tema della variante localizzativa della Tratta D - sulla base del progetto di fattibilità - tavoli istituzionali i cui esiti sono stati trasmessi prontamente a Regione, CAL e APL.

A seguito della mozione approvata dal consiglio regionale in data 14/6/2022 *“concernente possibili opere complementari relative alla Tratta D breve”*, vennero istituiti tavoli “ad hoc” i cui lavori restituirono a Regione un quadro delle richieste dei territori dove si rese ancor più evidente il disappunto dei comuni per le modalità e le tempistiche di coinvolgimento degli Enti Locali, e per l'impossibilità di contribuire alla definizione del progetto e del relativo inserimento sul territorio (opere complementari/compensative, ricostruzione reticolo irriguo e viabilità, etc...).

La Provincia, al fine di indicare al soggetto concedente CAL e al soggetto concessionario APL eventuali ottimizzazioni anche in relazione all'individuazione di opere complementari, ha commissionato uno specifico Studio di traffico con il quale valutare gli effetti indotti dai differenti tracciati della Tratta D sulla rete viaria secondaria, anche in considerazione della prevista realizzazione di un nuovo attraversamento del fiume Adda. Le analisi di natura trasportistica hanno prodotto macro-simulazioni modellistiche dei carichi attesi e dei livelli di servizio sulla rete stradale, condotte nell'ora di punta del mattino e secondo l'orizzonte temporale 2030, con riferimento a diversi scenari, tra loro comparati.

Nell'ambito di tale Studio sono stati valutati gli effetti di “non realizzazione” della Tratta D, disponendo la rete esistente di un'infrastruttura con caratteristiche autostradali di connessione tra la costruenda Tratta B2-C della Pedemontana Lombarda e l'autostrada A4 ovvero la Tangenziale Est di Milano (A51). Tale scenario ha posto in evidenza che, attraverso opportuni interventi di potenziamento di alcuni “nodi” presenti, detta infrastruttura potrebbe essere in grado di gestire i flussi di traffico aggiuntivi indotti dalla connessione con la rete autostradale.

Di seguito, al paragrafo “Misure per la gestione del periodo transitorio (lug. 2026 – lug. 2030)”, grazie anche alle risultanze dello Studio di traffico, sono stati individuati gli interventi di potenziamento ai “nodi” che andrebbero comunque realizzati in prospettiva del periodo transitorio intercorrente tra la fine dei lavori della Tratta B2-C e il termine della Tratta D.

Lo Studio è stato trasmesso a Regione, nella versione definitiva, con nota prot. 27381/2023 del 9/6/2023 e inoltre depositato nel corso della seduta del Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma tenutasi il 16/6/2023.

In detta sede collegiale il Presidente della Provincia ha evidenziato che lo scenario programmatico indicato nello Studio, nella configurazione approvata dal CIPE con delibera n. 97 del 6/11/2009, rappresenta l'assetto infrastrutturale che introduce i migliori benefici in termini di fluidificazione del traffico a livello locale e sovracomunale andando, in particolare nel territorio brianteo, ad alleggerire i volumi di traffico transitanti sulla SP 2 “Monza – Trezzo”, arteria di “interesse regionale R2”, oltre a garantire un nuovo attraversamento del fiume Adda che fornisce un'alternativa di transito per le relazioni est – ovest in ambito regionale e interregionale. Piuttosto, tutti gli scenari che contemplano il progetto della tratta D breve (opera in valutazione) mostrano la necessità di dotare il territorio di ulteriori opere infrastrutturali - non previste dal progetto – poiché le simulazioni condotte evidenziano, in generale, il permanere di situazioni critiche irrisolte a livello di traffico locale o addirittura, in casi puntuali, di ulteriore peggioramento delle condizioni viabilistiche.

Presentazione del contesto infrastrutturale

La variante localizzativa della Tratta D s'inserisce in un quadro più ampio di potenziamento della grande viabilità di Milano e della Lombardia, con progetti ormai definiti e finanziati e/o prossimi all'effettiva realizzazione. Ad ovest i lotti dell'autostrada Pedemontana Tratte B2/C in via di cantierizzazione e a sud collegamento diretto con la Tangenziale Est esterna di Milano sui cui si innesta la BreBeMi.

La soluzione progettuale in argomento, presenta le seguenti caratteristiche principali: il tracciato nasce in

corrispondenza della Tangenziale Est di Milano – A51 (fine Tratta C) per concludersi in corrispondenza dell'interconnessione esistente tra l'Autostrada A4 Milano – Venezia e la A58 Tangenziale Est esterna di Milano. È prevista un'interconnessione con la viabilità ordinaria: snodo con la SP2 tra Bellusco e Vimercate.

Il progetto prevede una piattaforma a due carreggiate separate, ciascuna provvista di tre corsie per senso di marcia più una corsia di emergenza (tipo A – DM 5/11/2001).

Si rileva poi come la funzione essenziale della variante della Tratta D in argomento (di fatto il prolungamento a nord della Tangenziale Est esterna di Milano), collegando le autostrade A4 ed A1, sarà quella di distribuire il traffico di media e lunga percorrenza separandolo da quello diretto verso l'area milanese.

La nuova variante intercetta e assorbe importanti quantità di traffico dalla Tangenziale Est di Milano (infrastruttura autostradale “parallela” collocata a meno di 3 km dalla tratta in argomento) proponendosi quale alternativa per i traffici di attraversamento nord-sud.

Analisi del contesto territoriale e trasportistico

Analisi del contesto territoriale e impatti

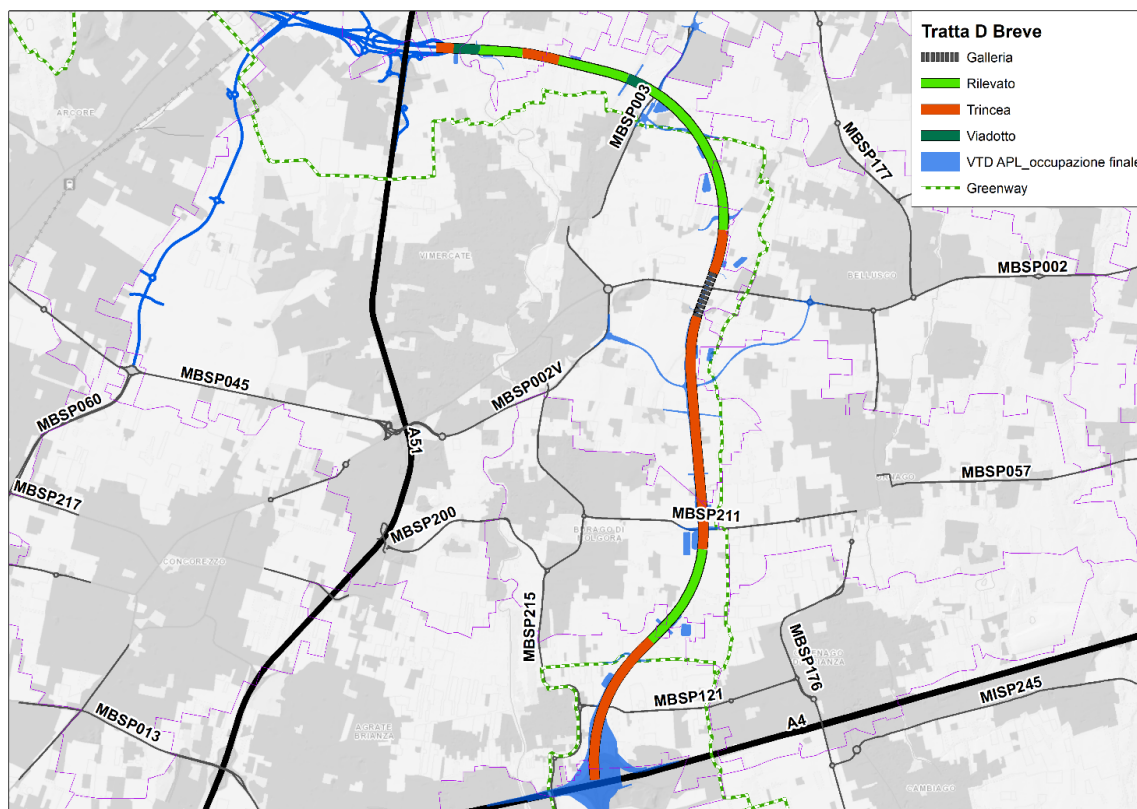
L'infrastruttura in progetto ricade all'interno dei confini del Parco Agricolo Nord Est (P.A.N.E.) il quale risulta un Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) nato da un progetto per la valorizzazione delle qualità naturalistiche, delle connessioni ecologiche e delle valenze agricole esistenti in un territorio periurbano tra i più urbanizzati d'Italia e d'Europa.

Di seguito si riportano gli esiti dell'analisi degli impatti sul territorio e sul sistema delle tutele indicate nel PTCP della Provincia.

Il tracciato lineare (**asse dell'opera principale**) si estende per circa 9,06 km con uno sviluppo di circa il 45% sopraelevato rispetto al suolo, mentre la parte restante è per circa il 45 % in trincea e per il 10 % in galleria.

Sono direttamente interessati 7 comuni:

- **Vimercate** sul quale si sviluppa circa il **55% del tracciato**
- **Agrate Brianza** sul quale si sviluppa circa il **16% del tracciato**
- **Burago di Molgora** sul quale si sviluppa circa il **15% del tracciato**
- **Carnate** sul quale si sviluppa circa il **9% del tracciato**
- **Bellusco** sul quale si sviluppa circa il **5% del tracciato**
- **Caponago** sul quale si sviluppa circa il **1% del tracciato**
- **Ornago** sul quale si sviluppa un residuale **0.2% del tracciato**



Comune	Livello	Km	Tot Comune	
AGRATE BRIANZA	Rilevato	0,08	1,43	5,5%
AGRATE BRIANZA	Trincea	1,35		94,5%
BELLUSCO	Rilevato	0,42	0,42	100,0%
BURAGO DI MOLGORA	Rilevato	0,92	1,35	67,8%
BURAGO DI MOLGORA	Trincea	0,44		32,2%
CAPONAGO	Trincea	0,10	0,10	100,0%
CARNATE	Rilevato	0,40	0,77	51,3%
CARNATE	Trincea	0,19		24,9%
CARNATE	Viadotto	0,18		23,8%
ORNAGO	Trincea	0,02	0,02	100,0%
VIMERCATE	Galleria	0,44	4,97	8,8%
VIMERCATE	Rilevato	1,83		36,8%
VIMERCATE	Trincea	2,45		49,3%
VIMERCATE	Viadotto	0,26		5,2%
TOTALE		9,06		

Considerando lo **sviluppo areale del progetto**, comprensivo di svincoli, attraversamenti e opere connesse (shp file "VTD_APL_occupazione_finale" fornito da APL), l'opera andrà a occupare circa **1,31 Km²**.

Ai Comuni territorialmente coinvolti dall'asse principale si aggiunge Bernareggio (opera connessa). Cavenago di Brianza, Sulbiate e Cambiago (MI) sono, invece, interessati dalla realizzazione della cd. "Greenway breve".

Di seguito si evidenzia, per territorio comunale interessato, lo sviluppo areale del progetto comprensivo delle opere connesse.

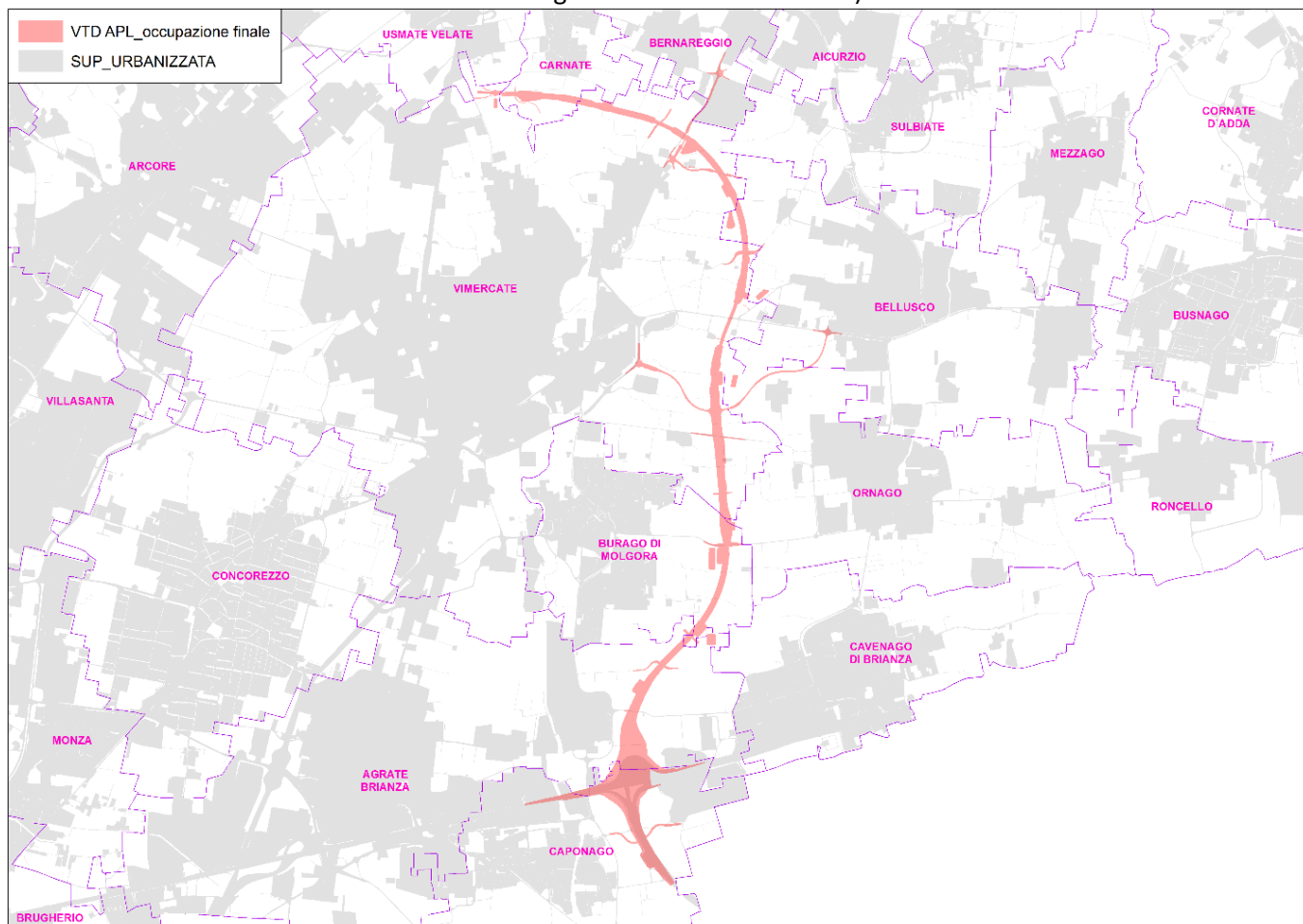
Comune	mq	kmq	%
VIMERCATE	458.559,57	0,46	35,0%
CAPONAGO	315.500,48	0,32	24,1%
AGRATE BRIANZA	240.610,76	0,24	18,4%
BURAGO DI MOLGORA	133.715,81	0,13	10,2%
BELLUSCO	57.988,93	0,06	4,4%
CARNATE	57.445,30	0,06	4,4%
ORNAGO	27.523,41	0,03	2,1%
BERNAREGGIO	18.346,88	0,02	1,4%
TOTALE	1.309.691,14	1,31	100,0%

All'opera stradale è collegata la realizzazione della ciclabile "**Greenway**". La porzione di tale percorso, correlata alla tratta D Breve, ha un'estensione lineare di circa **18 km** e si sviluppa, a nord, a partire dal tracciato della ciclabile già approvata dal CIPE terminando sulla pista ciclabile che corre in fregio al canale Villoresi (a sud della A4).

In specifica sezione del presente documento, si porranno in evidenza richieste di ottimizzazione relative al progetto della ciclabile "Greenway" con riferimento alle previsioni contenute nel vigente Piano Strategico della Mobilità Ciclistica della Provincia (PSMC).

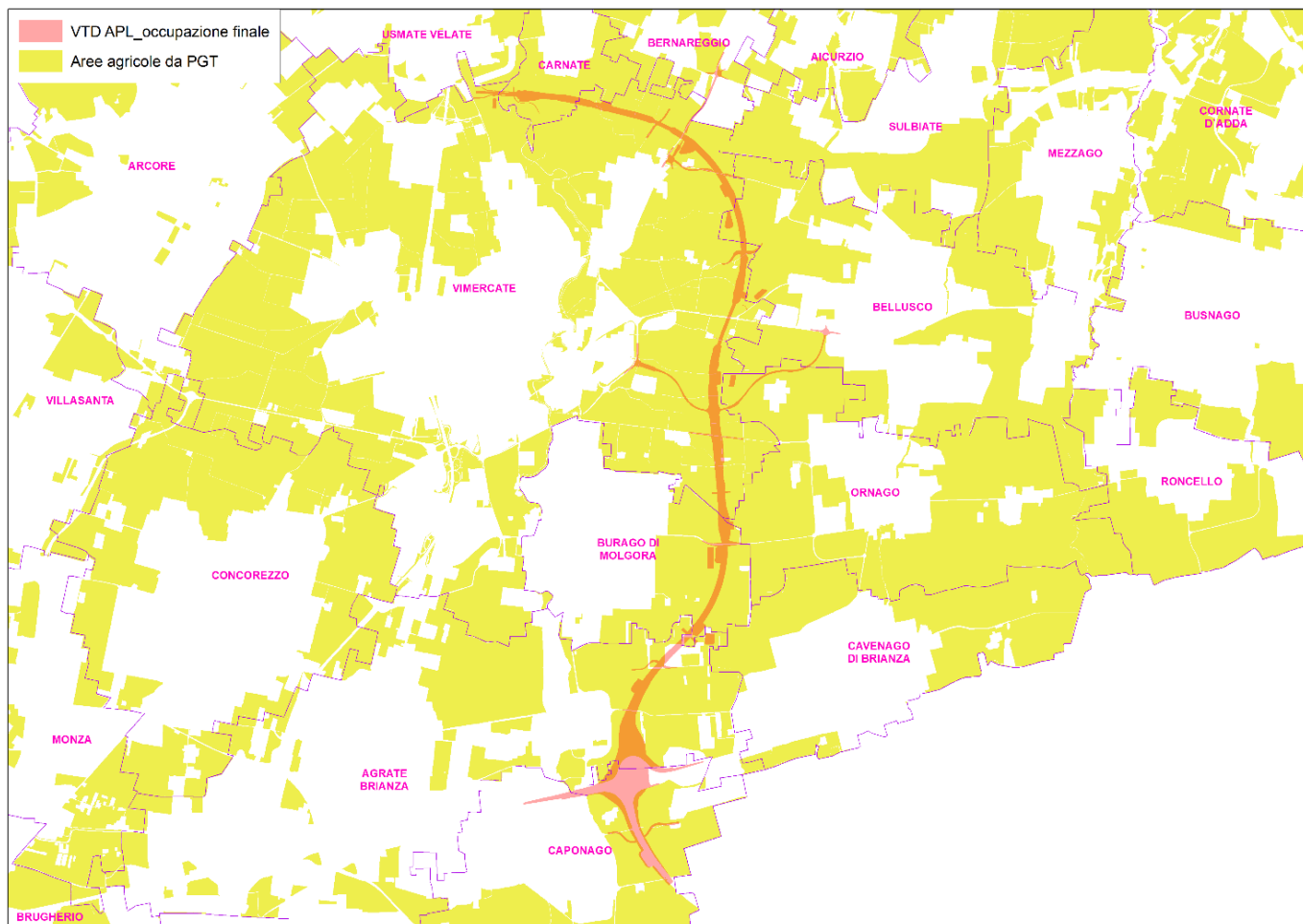
Rapporti con il suolo libero (su base shp file VDT_APL_occupazione_finale fornito da APL)

L'ingombro complessivo dell'opera ricade **quasi esclusivamente su aree non urbanizzate** (identificate nell'ambito delle letture dell'uso del suolo funzionali all'adeguamento del PTCP al PTR).



Comune	URB	mq	kmq	%
AGRATE BRIANZA	IN	44.781,71	0,04	18,6%
AGRATE BRIANZA	OUT	195.829,05	0,20	81,4%
BELLUSCO	IN	7.357,87	0,01	12,7%
BELLUSCO	OUT	50.631,06	0,05	87,3%
BERNAREGGIO	IN	12.809,77	0,01	69,8%
BERNAREGGIO	OUT	5.537,12	0,01	30,2%
BURAGO DI MOLGORA	IN	3.537,45	0,00	2,6%
BURAGO DI MOLGORA	OUT	130.178,36	0,13	97,4%
CAPONAGO	IN	229.430,01	0,23	72,7%
CAPONAGO	OUT	86.070,46	0,09	27,3%
CARNATE	IN	277,92	0,00	0,5%
CARNATE	OUT	57.167,38	0,06	99,5%
ORNAGO	IN	118,03	0,00	0,4%
ORNAGO	OUT	27.405,39	0,03	99,6%
VIMERCATE	IN	21.049,92	0,02	4,6%
VIMERCATE	OUT	437.509,65	0,44	95,4%
TOTALE		1.309.691,14	1,31	
URBANIZZATO		319.362,67	0,32	24,4%
NON URBANIZZATO		990.328,47	0,99	75,6%

Rispetto alla qualificazione dei terreni impattati dall'opera è utile rilevare che si tratta, pressoché complessivamente, di **aree qualificate come agricole nei PGT** dei Comuni interessati. Quasi il **75%** dell'opera ricadrà su questi terreni.



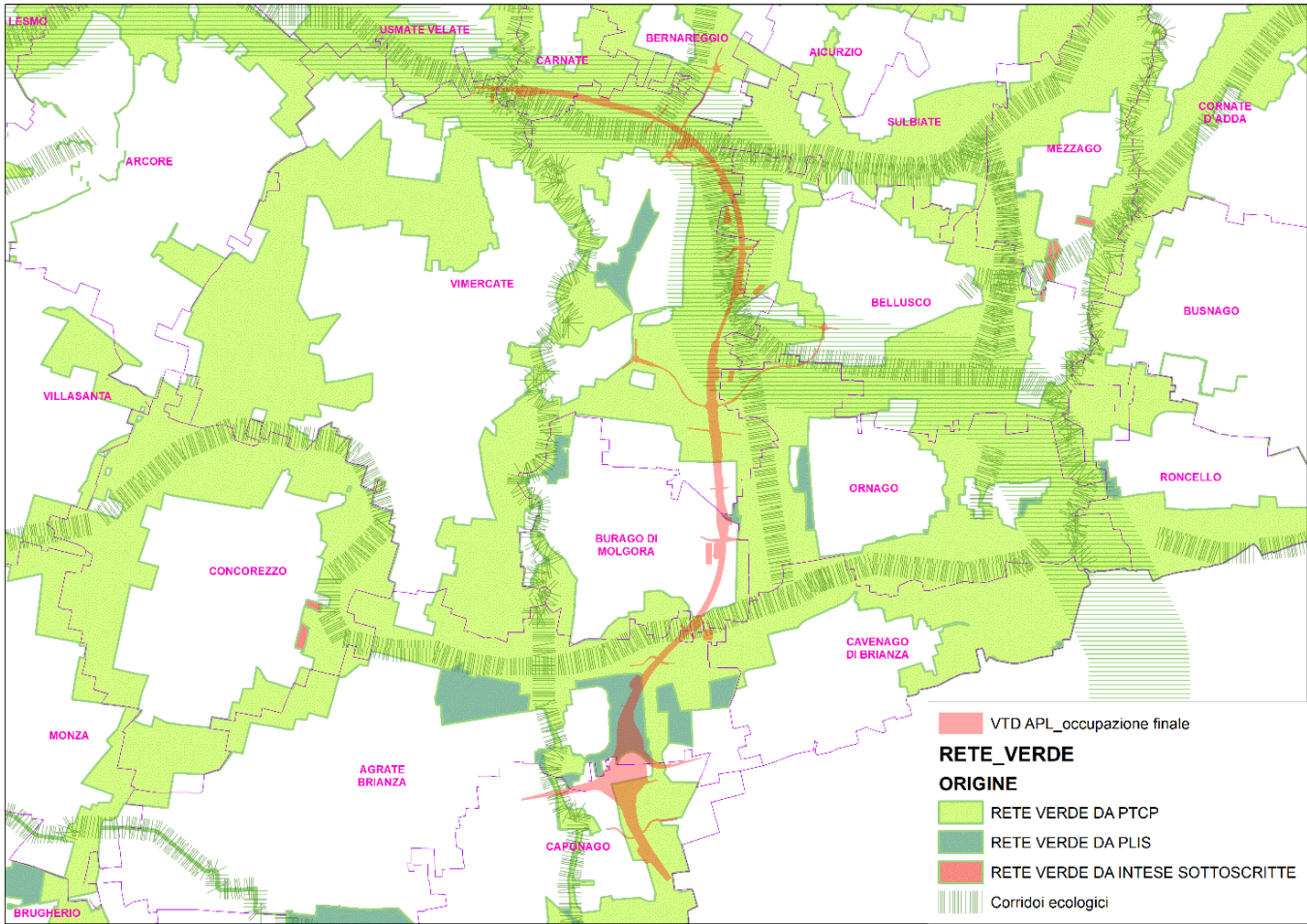
Comune	Agricole da PGT	mq	kmq	%
AGRATE BRIANZA	IN	185068,07	0,19	
AGRATE BRIANZA	OUT	55542,68	0,06	
BELLUSCO	IN	50123,60	0,05	
BELLUSCO	OUT	7865,33	0,01	
BERNAREGGIO	IN	5645,52	0,01	
BERNAREGGIO	OUT	12701,36	0,01	
BURAGO DI MOLGORA	IN	124879,79	0,12	
BURAGO DI MOLGORA	OUT	8836,02	0,01	
CAPONAGO	IN	88530,99	0,09	
CAPONAGO	OUT	226969,49	0,23	
CARNATE	IN	57407,54	0,06	
CARNATE	OUT	37,76	0,00	
ORNAGO	IN	27434,69	0,03	
ORNAGO	OUT	88,72	0,00	
VIMERCATE	IN	439825,48	0,44	
VIMERCATE	OUT	18734,09	0,02	
TOTALE		1309691,14	1,31	
Agricole da PGT	IN	978915,68	0,98	74,74%
Agricole da PGT	OUT	330775,46	0,33	25,26%

Con riferimento al sistema delle tutele paesaggistico ambientali del PTCP, aggiornato nell’ambito dell’adeguamento del PTCP al PTR (su base shp file VDT_APL_occupazione_finale fornito da APL), l’opera **ricadrà per circa il 70% su terreni agricoli annoverati tra gli ambiti agricoli d’interesse strategico** del PTCP (AAS). Va tuttavia considerato che nella parte settentrionale le ricadute su AAS sono sottostimate in quanto il tracciato della tratta D originale fu a suo tempo escluso da tali ambiti.



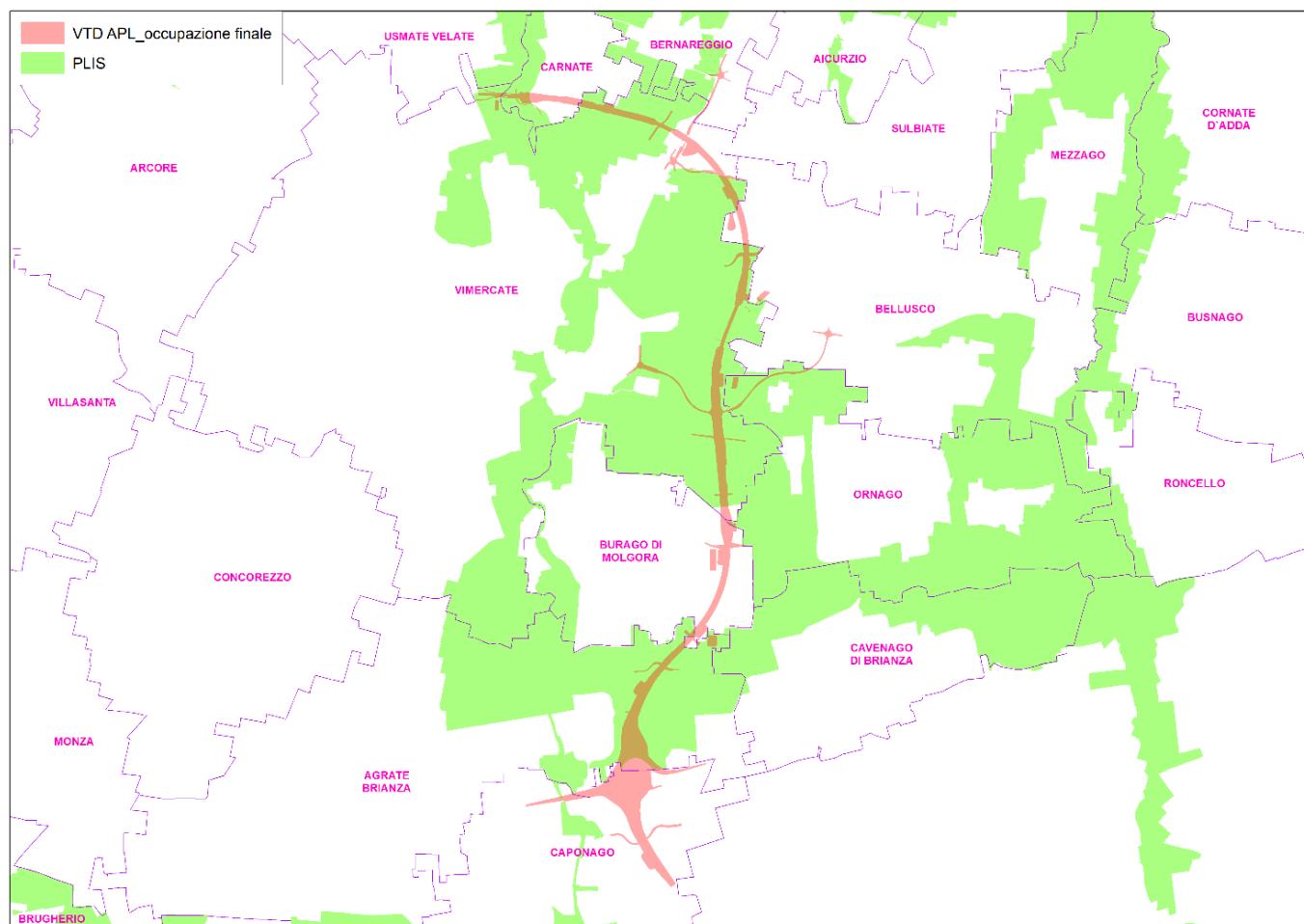
Comune	AAS	mq	kmq	%
AGRATE BRIANZA	IN	195.811,23	0,20	
AGRATE BRIANZA	OUT	44.799,53	0,04	
BELLUSCO	IN	50.521,01	0,05	
BELLUSCO	OUT	7.467,92	0,01	
BERNAREGGIO	IN	132,83	0,00	
BERNAREGGIO	OUT	18.214,05	0,02	
BURAGO DI MOLGORA	IN	129.341,13	0,13	
BURAGO DI MOLGORA	OUT	4.374,68	0,00	
CAPONAGO	IN	116.662,58	0,12	
CAPONAGO	OUT	198.837,90	0,20	
CARNATE	IN	22.492,72	0,02	
CARNATE	OUT	34.952,58	0,03	
ORNAGO	IN	27.523,41	0,03	
VIMERCATE	IN	352.440,35	0,35	
VIMERCATE	OUT	106.119,22	0,11	
TOTALE		1.309.691,14	1,31	
TOTALE AAS	IN	894.925,26	0,89	68,3%
TOTALE AAS	OUT	414.765,88	0,41	31,7%

L'opera ricadrà per oltre il **70%** nella **Rete Verde** di ricomposizione paesaggistica del PTCP. La ricaduta è, inoltre, particolarmente impattante rispetto alla continuità paesaggistico-ambientale garantita dai corridoi ecologici che costituiscono l'ossatura della Rete Verde i quali sono interrotti, in più punti e in maniera significativa, dall'infrastruttura in esame.



Comune	RV	mq	kmq	%
AGRATE BRIANZA	OUT	39.162,54	0,04	
AGRATE BRIANZA	RETE VERDE DA PLIS	138.807,49	0,14	
AGRATE BRIANZA	RETE VERDE DA PTCP	62.640,73	0,06	
BELLUSCO	OUT	8.702,73	0,01	
BELLUSCO	RETE VERDE DA PLIS	2,67	0,00	
BELLUSCO	RETE VERDE DA PTCP	49.283,53	0,05	
BERNAREGGIO	OUT	4.741,18	0,00	
BERNAREGGIO	RETE VERDE DA PTCP	13.605,70	0,01	
BURAGO DI MOLGORA	OUT	110.831,31	0,11	
BURAGO DI MOLGORA	RETE VERDE DA PLIS	181,00	0,00	
BURAGO DI MOLGORA	RETE VERDE DA PTCP	22.703,50	0,02	
CAPONAGO	OUT	143.221,54	0,14	
CAPONAGO	RETE VERDE DA PLIS	485,91	0,00	
CAPONAGO	RETE VERDE DA PTCP	171.793,03	0,17	
CARNATE	RETE VERDE DA PTCP	57.445,30	0,06	
ORNAGO	OUT	894,13	0,00	
ORNAGO	RETE VERDE DA PLIS	2.733,33	0,00	
ORNAGO	RETE VERDE DA PTCP	23.895,95	0,02	
VIMERCATE	OUT	48.107,90	0,05	
VIMERCATE	RETE VERDE DA PTCP	410.451,67	0,41	
TOTALE		1.309.691,14	1,31	
RETE VERDE	IN	954.029,79	0,95	72,8%
RETE VERDE	OUT	355.661,35	0,36	27,2%

Quasi il **50%** dell'opera sarà collocata **all'interno del PLIS Parco Agricolo Nord Est**. La maggior sottrazione di terreni appartenenti al Parco sarà nei Comuni di Vimercate e Agrate Brianza. È significativo rilevare che gli impatti maggiori avvengano su ambiti ricompresi nel perimetro del Parco negli ultimi tempi.



Comune	PLIS	mq	kmq	%
AGRATE BRIANZA	IN	200.768,69	0,20	
AGRATE BRIANZA	OUT	39.842,07	0,04	
BELLUSCO	IN	2.875,89	0,00	
BELLUSCO	OUT	55.113,04	0,06	
BERNAREGGIO	IN	1.193,48	0,00	
BERNAREGGIO	OUT	17.153,40	0,02	
BURAGO DI MOLGORA	IN	2.334,41	0,00	
BURAGO DI MOLGORA	OUT	131.381,40	0,13	
CAPONAGO	IN	841,73	0,00	
CAPONAGO	OUT	314.658,74	0,31	
CARNATE	IN	21.489,58	0,02	
CARNATE	OUT	35.955,71	0,04	
ORNAGO	IN	26.526,04	0,03	
ORNAGO	OUT	997,38	0,00	
VIMERCATE	IN	364.190,82	0,36	
VIMERCATE	OUT	94.368,74	0,09	
TOTALE		1.309.691,14	1,31	
PLIS	IN	620.220,65	0,62	47,4%
PLIS	OUT	689.470,49	0,69	52,6%

Analisi trasportistica

Come già ricordato nell'introduzione, le analisi di natura trasportistica sulla rete viaria sono state sviluppate dalla Provincia in collaborazione con il Centro Studi PIM e hanno dato luogo ad uno Studio di traffico al quale si rimanda per gli approfondimenti più di dettaglio che si riterrà eventualmente di condurre.

Per brevità di esposizione, si rappresenta che lo Studio analizza, all'orizzonte 2030, diversi scenari infrastrutturali che delineano sia l'assetto programmatico dell'infrastruttura così come attualmente approvata dal CIPE sia varianti che non prevedono la cosiddetta tratta D ovvero contemplano la presenza della cosiddetta variante alla tratta D, oggetto di valutazione, in abbinamento ad ulteriori interventi sia sulla viabilità primaria sia sulla viabilità secondaria.

Le analisi condotte nello Studio confermano che l'assenza della tratta D, come da progetto CIPE 2009 e relative opere connesse, portano ad un peggioramento della congestione sulla viabilità secondaria e sui ponti di attraversamento dell'Adda (in particolare aumenta la pressione sul Ponte San Michele).

Infatti, tutte le simulazioni che contemplano il progetto della variante alla tratta D mostrano la necessità di dotare il territorio di ulteriori opere infrastrutturali non previste. In tutti gli scenari simulati, ove è presente la variante alla tratta D, sono presenti localmente lievi miglioramenti sulla rete viaria secondaria ma restano comunque irrisolte situazioni di criticità viabilistica che già oggi si presentano sulla rete e che in previsione dell'apertura della tratta B2-C saranno ancora più evidenti (es. livelli di congestione sulla SP 2 "Monza – Trezzo").

Nello scenario di "non realizzazione" della tratta D, sono proposti dalla Provincia interventi di potenziamento sulla rete esistente sia di carattere locale sia di carattere autostradale, meglio specificati nel capitolo "Misure per la gestione del periodo transitorio (lug. 2026 – lug. 2030)" che contribuirebbero alla riassetto complessivo dello scenario di rete locale e sovracomunale anche in un orizzonte di breve termine:

- completamento dell'interconnessione A4/A51;
- riqualificazione SP 13 e del nodo SP 13-SP 13 dir-SP 121;
- realizzazione delle opere connesse TRMI 12 e TRMI 14;
- riqualificazione SP 45;
- nodo interconnessione Tratta C – Tangenziale Est di Milano (A51) / SP 177;
- riqualificazione SP 41.

Riconfigurazione della piattaforma autostradale

Il progetto propone una piattaforma autostradale a 3 corsie per senso di marcia di tipo A (DM 4/11/2001) a differenza di quanto è previsto per la tratta D nel progetto definitivo vigente.

I volumi di traffico attesi, secondo le previsioni contenute nello studio di traffico del progetto di variante, evidenziano un VTGM al 2030 pari a circa 20.600. Tali valori sono compatibili con una configurazione di piattaforma autostradale a 2 corsie per senso di marcia.

Pertanto, la Provincia propone di rivedere il progetto secondo la predetta configurazione a 2 corsie anche in relazione alla necessità ineludibile di ridurre l'ingombro dell'infrastruttura con un risparmio di suolo occupato pari a circa 0,073 kmq.

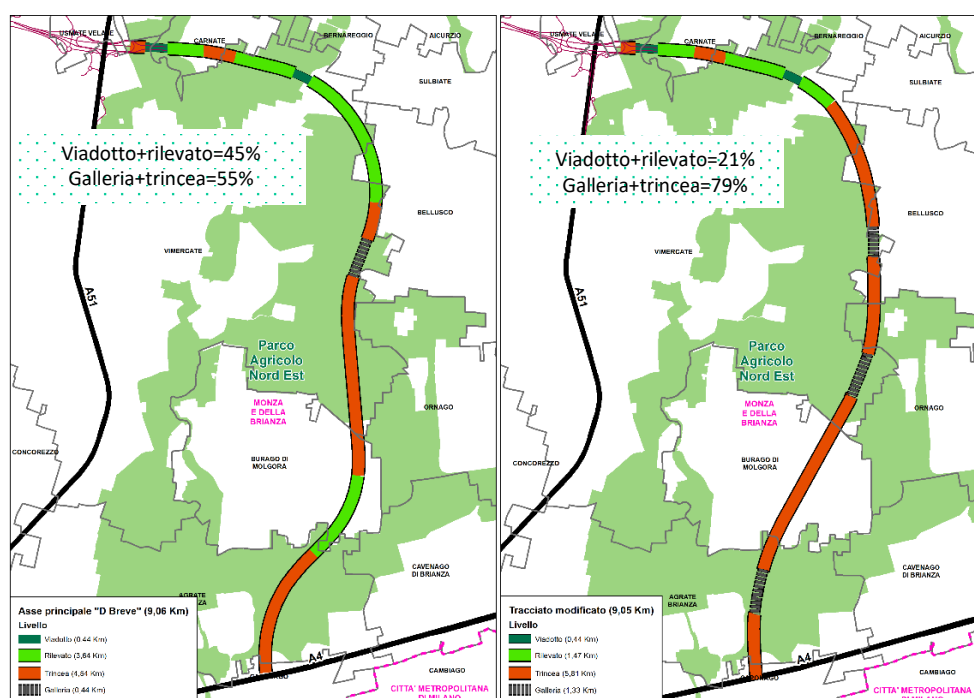
Modifiche plano-altimetriche

Le caratteristiche idrogeologiche del territorio attraversato: falda molto bassa, ridotto numero di interferenze con corsi d'acqua e terreno senza particolari acclività, permettono di realizzare il tracciato autostradale maggiormente al di sotto del piano campagna.

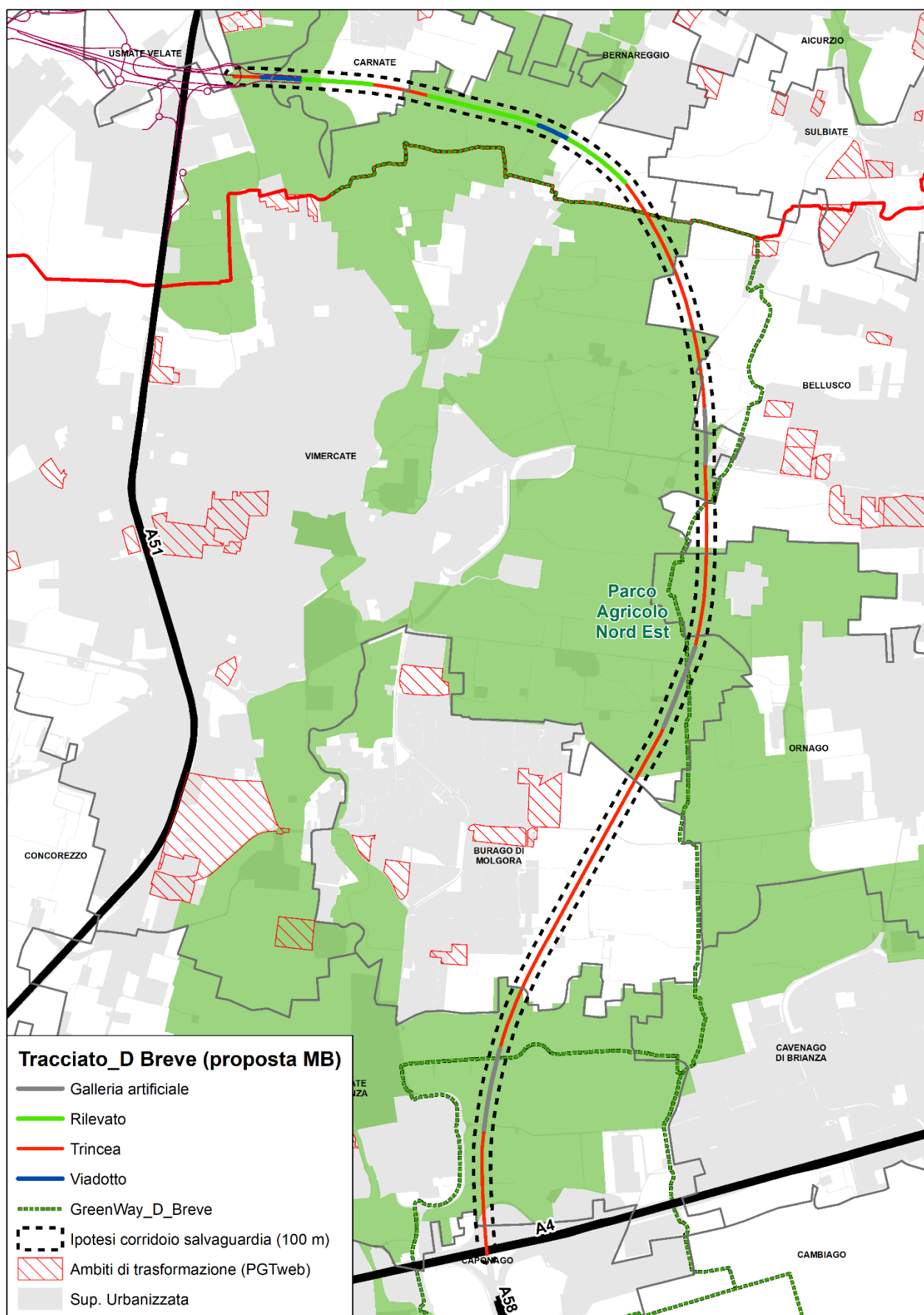
Ne conseguono evidenti benefici in termini di riduzione dell'impatto sia in termini di componente rumore (minor necessità di opere di mitigazione) sia in termini di intrusione visiva. Infatti, la realizzazione al di sotto del piano campagna agevolerebbe la continuità territoriale favorendo il mantenimento delle connessioni rurali.

La salvaguardia del paesaggio agricolo e il rispetto della Rete Verde di ricomposizione paesaggistica del PTCP, anche all'interno del territorio afferente al PLIS "P.A.N.E.", sarebbero inoltre favorite dallo spostamento planimetrico dell'asse dell'autostrada verso la zona industriale di Burago di Molgora.

A titolo puramente esemplificativo e fatte salve le verifiche in ordine alla fattibilità tecnica, di seguito si indica una diversa configurazione plano-altimetrica del tracciato che si propone di conseguire gli obiettivi succitati.



La proposta di revisione plano-altimetrica del tracciato è stata verificata anche con riferimento alle attuali previsioni urbanistiche evidenziando nella seguente tavola lo stato dell'arte.



Svincolo intermedio di Vimercate/Bellusco

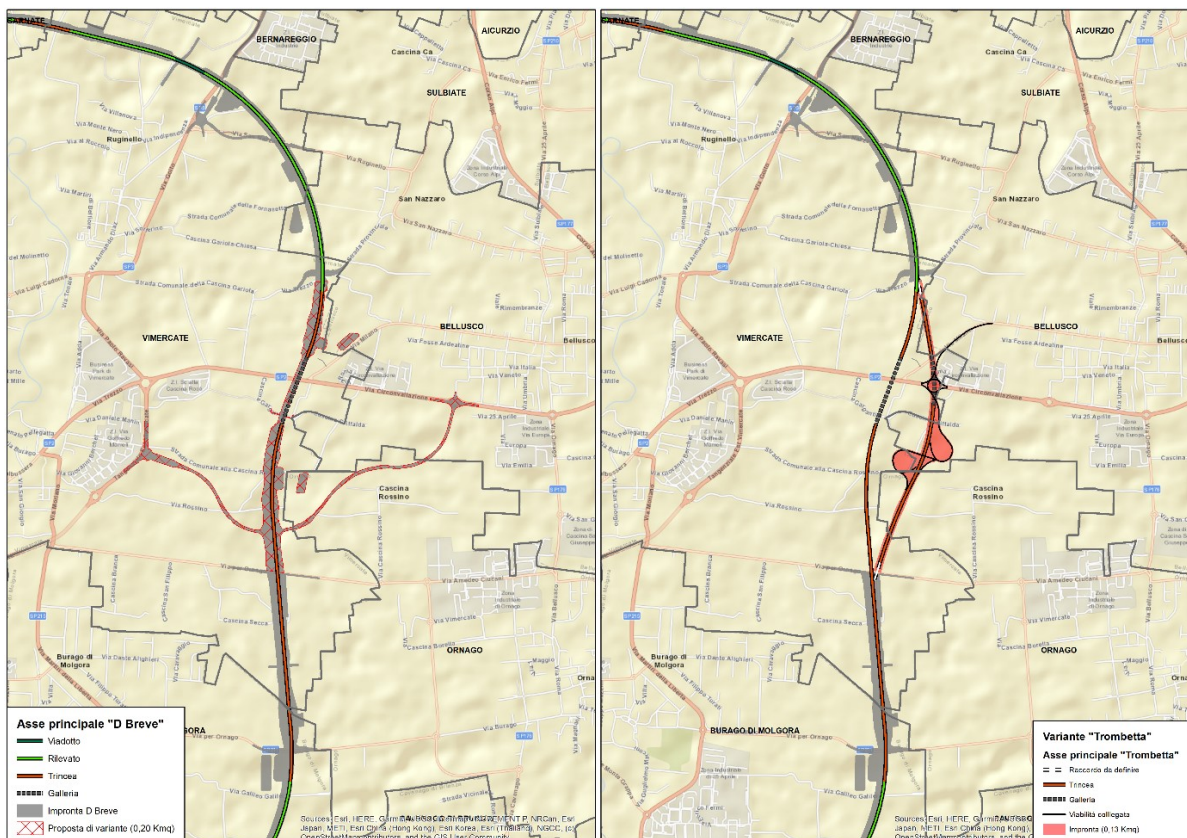
Il progetto prevede la realizzazione del collegamento autostradale con la viabilità locale tramite uno svincolo ubicato in comune di Vimercate al quale è associata una variante parziale alla SP 2 che presenta un estremo, ad ovest, sulla SP 2 var e uno ad est in corrispondenza dell'attuale provinciale in comune di Bellusco.

Premesso che sarebbe utile specificare quale sia la norma che impedisce la realizzazione di rampe di decelerazione/accelerazione in una galleria e valutare, comunque, il rispetto della norma sulla distanza fra le intersezioni (DM 19/04/2006 per tipologie di strade tipo C) che non parrebbe garantita, la realizzazione delle rampe in galleria avrebbe sicuramente consentito di ridurre significativamente l'impatto della variante parziale alla SP 2 sul territorio.

Nell'ambito degli approfondimenti viabilistici condotti nello Studio di traffico (vedi "addendum 29/06/2023"), è stato simulato uno scenario nel quale l'infrastruttura principale prevede la configurazione secondo la variante alla tratta D (D breve) ma non lo svincolo. L'assenza dello svincolo determina lievi modifiche sia sui flussi di traffico interessanti la rete locale e provinciale sia sui flussi attesi sulla A36. La mancata attuazione determina sull'asse autostradale un valore dei flussi attesi simile al valore medio dei flussi tra i tratti a nord e a sud dello svincolo nella configurazione di progetto (circa 4.600 veic., equiv./h bidirezionali – punta del mattino). A livello di gestione del traffico locale, con l'attuazione dello svincolo, non si registrano evidenti benefici generalizzati restando peraltro critico a livello di flussi di traffico il tratto di adduzione ad ovest corrispondente alla SP 2 var.

Si propone, pertanto, la non realizzazione dello svincolo di Vimercate o in sub-ordine la sua riprogettazione con una configurazione meno invasiva e maggiormente adiacente alla SP 2. A titolo informativo, si ricorda che la non realizzazione dello svincolo comporterebbe un risparmio di suolo occupato pari a circa 0,06 kmq.

In relazione alla riconfigurazione dello svincolo, riprendendo quanto contenuto nell'originario progetto preliminare della Tangenziale Est esterna di Milano, di seguito si propone una possibile ipotesi anch'essa da verificare in termini di fattibilità tecnica. Detta soluzione, oltre a risultare più funzionale anche in termini di connessione con la viabilità locale, consuma meno territorio e consente risparmi sui costi di realizzazione delle opere.



Analisi delle tematiche di mobilità sostenibile

Per analizzare in forma più estesa il quadro della mobilità del comparto territoriale interessato dal progetto in istruttoria, occorre, tra l'altro, effettuare una valutazione sui riflessi che il nuovo scenario infrastrutturale avrà con riferimento alla rete del trasporto pubblico locale su gomma.

Sentita al riguardo la competente Agenzia per il TPL di bacino (istituita ai sensi della LR 6/2012), non invitata ai lavori della Conferenza di Servizi, la stessa ha formulato le seguenti osservazioni:

- opera connessa TRMI 12: in comune di Bernareggio, si tenga presente l'esistenza di una coppia di fermate del trasporto pubblico locale in via della Croce, in prossimità dell'isola ecologica, che devono essere opportunamente ricollocate, in conformità all'articolo 352, comma 6, Regolamento attuazione Cds; si chiede inoltre di prevedere un percorso pedonale protetto tra dette fermate e la zona industriale posta a est della SP 3;
- viabilità interferita SP3: qualora la realizzazione delle opere comporti l'interruzione della circolazione veicolare, anche per periodi limitati di tempo, Agenzia TPL dovrà essere avvertita con congruo anticipo, al fine di determinare i percorsi alternativi del trasporto pubblico locale e i relativi oneri (da preversi nel Q.E. del progetto);
- viabilità interferita SP211: qualora la realizzazione delle opere comporti l'interruzione della circolazione veicolare, anche per periodi limitati di tempo, Agenzia TPL dovrà essere avvertita con congruo anticipo, al fine di determinare i percorsi alternativi del trasporto pubblico locale e i relativi oneri (da preversi nel Q.E. del progetto);
- viabilità interferita via Damiano Chiesa in comune di Agrate Brianza: qualora la realizzazione delle opere comporti l'interruzione della circolazione veicolare, anche per periodi limitati di tempo, Agenzia TPL dovrà essere avvertita con congruo anticipo, al fine di determinare i percorsi alternativi del trasporto pubblico locale e i relativi oneri (da preversi nel Q.E. del progetto).

Come già accennato precedentemente, all'intervento stradale è collegata la realizzazione della ciclabile "Greenway". La "Greenway D breve" in territorio di Vimercate e Bellusco (indicativamente, da via Montalino in comune di Vimercate fino a Cascina San Nazaro in comune di Bellusco) ricalca il percorso già previsto nel progetto attualmente vigente (CIPE 2009) cd. "Greenway D lunga", dunque già condiviso con il territorio e di conseguenza, si presume, già ottimizzato (per esempio, nell'attraversamento della SP3). Peraltro, nel parere regionale espresso con D.G.R. n. XII/1057 del 2/10/2023, viene indicato che assieme alla previsione del nuovo tracciato della Greenway è stata confermata anche la realizzazione della tratta prevista dall'originario progetto della Tratta D, nel tratto ricompreso tra la Tratta C e la sponda destra del fiume Adda, secondo il tracciato previsto con la delibera CIPE 2009.

Pertanto, l'analisi si è concentrata sulle progettualità ex-novo, individuando 3 fattispecie cui sono direttamente connesse 3 differenti richieste:

- 1) approfondimento (o studio) di interconnessione. A questa famiglia appartengono le richieste che il progetto dia garanzie rispetto alla continuità della rete ciclabile con gli itinerari esistenti, laddove la Greenway interseca un percorso già realizzato;
- 2) rivisitazione progettuale per future connessioni ciclopedonali. In questo caso, si richiede che il progetto sia sviluppato contemplando la possibile connessione con piste, attualmente non esistenti, la cui futura realizzazione è considerata di interesse da parte di Provincia e del territorio.
- 3) verifiche sulla progettazione. Per quanto riguarda le verifiche, si chiedono ragguagli rispetto alle previsioni progettuali poiché dagli elaborati messi a disposizione non è stato possibile ricostruirle con un sufficiente livello di dettaglio.

Le casistiche sono individuate graficamente nella successiva planimetria e trovano riferimento nel seguente quadro sinottico:

Progetto definitivo Variante D Breve		Sovrapposizione tra PSMC (2014) e GreenWay (4.377 m)	Nodi analizzati	
	Tracciato APL			Interconnessione GW con rete ciclabile esistente
	GreenWay var. D Breve (18 km)	 Esistente (1.447 m)		Interconnessione GW con rete ciclabile di scenario futuro
Piste ciclabili comunali (PSMC 2014)		 Progetto (2.930 m)		Richiesta di verifiche di dettaglio
	Esistente			
	Progetto			

The map displays the proposed high-speed rail alignment (green dashed line) through the Milan metropolitan area. Nine specific water service points are highlighted with numbered circles (1-9) along the route. Each point is accompanied by a detailed inset map showing its location relative to local roads and existing infrastructure. The locations are distributed across the area from Vimercate in the north to Caponago in the south. The insets provide a clear view of the proximity of these water service points to the proposed rail alignment and surrounding urban areas.

Sources: Esri, HERE, Garmin, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), NGCC, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Nodo 1 (caso 1). Sottopasso della Greenway con la SP2 in Comune di Bellusco; si chiede di prevedere il raccordo fra la Greenway e la ciclabile esistente in fregio alla strada provinciale, consentendo così agli utenti di “scambiare” fra i due itinerari.

Nodo 2 (caso 3). Mantenimento corsia ciclabile sulla SP2 in Comune di Vimercate; si chiede, sia a lavori in corso che una volta ultimati previsti per la realizzazione della tratta autostradale, di mantenere fruibile la pista ciclabile in fregio alla SP2 laddove la stessa si incrocia con la tratta D breve di Pedemontana.

Nodo 3 (caso 3). Intersezione con viabilità connessa allo svincolo autostradale in Comune di Ornago. Si chiede che l'attraversamento non sia a raso bensì a scavalco dell'infrastruttura stradale. La progettazione dovrà garantire che, nel caso in cui si renda necessario per la gestione delle quote sopraelevare la Greenway invece che mantenerla a piano campagna, il sovrappasso abbia una pendenza non impegnativa per gli utenti.

Nodo 4 (caso 2). Intersezione con la via per Ornago in Comune di Vimercate. Si chiede che la Greenway, nella propria configurazione, preveda già un possibile raccordo con una eventuale ciclabile in fregio alla strada.

Nodo 5 (caso 2). Intersezione con la SP211, al confine fra i Comuni di Burago di Molgora e Ornago. Si chiede che la Greenway, nella propria configurazione, preveda già un possibile raccordo con la prevista ciclabile in fregio alla strada.

Nodo 6 (caso 2). Intersezione con la SP121 (via Trivulzina), al confine fra i Comuni di Agrate Brianza e Cavenago di Brianza. si chiede che la Greenway, nella propria configurazione, preveda già un possibile futuro raccordo con una eventuale ciclabile in fregio alla strada.

Nodo 7 (caso 3). Scavalco dell'autostrada, in Comune di Agrate Brianza. Si chiede di precisare i dettagli progettuali del sovrappasso a scavalco del tracciato autostradale e di precisare le pendenze del cavalcavia, garantendo che le stesse non risultino impegnative per gli utenti.

Nodo 8 (caso 2). Intersezione con la SP215, in Comune di Caponago. Si chiede che la Greenway, nella propria configurazione, preveda già un possibile futuro raccordo con una eventuale ciclabile in fregio alla SP215, dall'intersezione con via Battisti e via Cascina Bertagna, verso sud.

Nodo 9 (caso 3). Scavalco dell'autostrada, in Comune di Caponago. Al fine di consentire il transito della greenway in sede propria si chiede di precisare i dettagli progettuali del nuovo sovrappasso a scavalco del tracciato autostradale.

Quale raccomandazione di ordine generale si chiede di valutare, nell'ambito dei percorsi ciclabili di progetto, l'integrazione delle previste aree di sosta con l'installazione di stazioni di ricarica per le e-bike.

Ulteriori interventi a favore del contenimento dell'impatto ambientale-territoriale

Galleria artificiale

Il progetto della Tratta D in argomento prevede la realizzazione di una galleria artificiale con sviluppo di circa 450 m in attraversamento alla SP 2. A seguito di ulteriori approfondimenti, come appena evidenziato nella sezione modifiche plano-altimetriche, è possibile incrementare i tratti in galleria artificiale senza introdurre quanto consegue dal punto di vista impiantistico dal rispetto della normativa antincendio per gallerie di estensione superiore ai 500 m.

Ponti verdi

Si chiede, inoltre, di valutare l'inserimento di ulteriori opere compensative che garantiscano maggiormente la ricucitura delle componenti ecologiche mediante l'inserimento di "ponti verdi" in numero tale da ripristinare, il più possibile, la continuità territoriale. Dette opere dovranno essere progettate per garantire una connessione efficace tra le aree la cui continuità è interrotta dall'infrastruttura secondo standard che consentano ai fruitori di non percepire o percepire in misura limitata la presenza dell'autostrada. La realizzazione di nuovi tratti in galleria artificiale agevolerebbe la predisposizione per realizzare queste opere compensative.

Proposte di prescrizione

Misure per la gestione del periodo transitorio (lug. 2026 – lug. 2030)

Considerate le tempistiche indicate nella relazione generale per il completamento delle Tratte B2-C (luglio 2026) e per il completamento della Tratta D (luglio 2030), anche con riferimento agli studi condotti e sulla base delle progettualità disponibili, vengono proposti degli interventi infrastrutturali che si ritiene debbano essere affiancati o, meglio, anticipati rispetto alla realizzazione della Tratta D e che si chiede siano inseriti quali elementi prescrittivi.

Completamento interconnessione A4/A51 - Ruolo della Tangenziale Est di Milano (A51)

Le macro-simulazioni presenti nello Studio di traffico, con particolare riferimento alla rete secondaria e le valutazioni trasportistiche degli effetti delle diverse possibili alternative dell'assetto della viabilità primaria nell'ambito territoriale in esame, evidenziano che con la realizzazione delle Tratte B2-C – in attesa/assenza della Tratta D – l'esistente tratta Della Tangenziale Est di Milano (A51) da Vimercate Nord alla barriera di Agrate dovrà gestire anche i transiti di attraversamento provenienti dalle direttrici autostradali. Risulta, pertanto, necessaria la realizzazione del completamento dell'interconnessione A4/A51, in quanto le relazioni fra la viabilità primaria A4, A51 e tratta C della A36 non potranno essere garantite dalla viabilità secondaria in relazione ai calibri stradali e alle intersezioni.

Si ricorda che, nell'ambito dell'Accordo di programma per la realizzazione della Tangenziale Est esterna di Milano, è previsto, ma non finanziato, il potenziamento funzionale dell'interconnessione esistente tra A4 e A51 che, attualmente, risulta essere di tipo parziale perché non consente tutti i possibili itinerari di scambio tra le due infrastrutture. Lo scopo che si pone il progetto di potenziamento funzionale è di completare il nodo con l'introduzione delle manovre di svincolo mancanti, con l'ulteriore aggravio tecnico di realizzare idonea struttura di esazione per la necessità di integrare il sistema "aperto" (A51) con quello "chiuso" (A4).

Come previsto dall'art. 26 dell'Accordo di Programma per la realizzazione della Tangenziale Est esterna di Milano, occorre ribadire l'impegno di ANAS a coordinare l'attuazione dell'opera con il coinvolgimento operativo dei relativi concessionari autostradali interessati in un orizzonte temporale coerente con la messa a disposizione delle tratte B2-C della A36.

Riqualificazione SP 13 e del nodo SP 13-SP 13 dir-SP 121

L'analisi viabilistica svolta nell'ambito locale dell'est Brianza svolta nello Studio di traffico nello scenario di progetto della Tratta D breve, evidenzia un livello di criticità particolarmente rilevante per l'asse strategico SP 13 "Monza – Melzo" fra Monza e Agrate Brianza, dovuto all'incremento degli indici di saturazione complessivi dell'asta stradale, essendo peraltro tale itinerario già oggi impegnato da volumi di traffico considerevoli specie nelle ore di punta.

Per ridefinire un itinerario stradale della SP 13 con caratteristiche prestazionali adeguate, si dovrebbe prevedere possibilmente già nell'arco transitorio tra la realizzazione della Tratta C e la realizzazione della Tratta D, la riqualificazione, secondo gli standard funzionali di una strada extraurbana principale categoria B a 2 corsie per senso

di marcia (DM 4/11/2001), della tratta di SP 13 fra la rotatoria di Via Stucchi in Monza e lo svincolo a più livelli presente nel comune di Agrate Brianza tra la SP 13, la SP 121 e la SP 13 dir.

A completamento, si precisa che la Provincia di Monza e della Brianza ha sviluppato alcuni studi e progetti tra gli interventi di propria competenza per la riqualificazione della carreggiata stradale della SP 13 nei Comuni di Monza, Concorezzo e Agrate e per la riqualifica del nodo SP 13/ SP 13 dir/SP 121.

Opere connesse Tratta D – TRMI 12 e TRMI 14

Dalle analisi condotte sugli elaborati di progetto, risultano mancanti le opere connesse TRMI 12 e TRMI 14 le quali sono previste nel vigente progetto della Tratta D. Nel progetto in valutazione, le rotatorie di “attacco” alla rete esistente pare siano configurate con una sorta di predisposizione per allacciare anche le suddette opere connesse secondo la configurazione già approvata con il progetto definitivo 2009.

Entrambe le opere, come riscontrabile nello Studio di traffico che valuta gli effetti indotti sulla rete esistente, possono sicuramente contribuire ad un miglioramento dell’accessibilità al nuovo sistema autostradale senza appesantire la rete viaria locale e andrebbero reinserite nelle opere da cantierare e da rendere disponibili al territorio prima della fase transitoria.

Fermo restando la necessità di garantire un itinerario alternativo all’attuale SP 3 in prossimità della località Ruginello di Vimercate, al fine di ridurre il consumo di suolo e introdurre una maggior tutela degli ambiti agricoli, si richiede una revisione del progetto dell’opera TRMI 14, da approfondire con Comune di Vimercate e Provincia di Monza e della Brianza, finalizzata ad un più ampio riutilizzo dell’attuale sedime stradale.

Riqualificazione SP 45

Gli Studi di traffico evidenziano, altresì, la necessità di effettuare un potenziamento analogo alla SP 13 anche per la SP 45, tra il nodo SP 60/TR MI 17 e l’accesso alla A51, i cui livelli di servizio dovranno essere garantiti anche nello scenario che prevede la sola attivazione della Tratta C.

Sulla viabilità in questione Provincia ha già programmato la risoluzione, a breve, di un’intersezione semaforizzata ma occorre un progetto di riqualificazione esteso a tutta l’asta.

Nodo interconnessione Tratta C - Tangenziale Est di Milano (A51) / SP 177

Le modifiche di progetto, derivanti dall’eventuale approvazione della variante alla Tratta D, consentirebbero di rivedere anche l’interconnessione tra Autostrada Pedemontana Lombarda (Tratta C) e la Tangenziale Est di Milano (A51). In tale contesto, è necessario verificare una ridefinizione dell’interconnessione di cui sopra in quanto attualmente la stessa non prevede i rami di connessione nella direzione Nord (da/per Merate – Lecco). La Provincia è disponibile, quale Ente proprietario e gestore della SP 177, strada prossima all’interconnessione in oggetto e con la stessa “interferente”, a valutare soluzioni alternative che ottimizzino il sistema viario anche nell’ottica di una più funzionale e razionale visione territoriale e trasportistica.

Riqualificazione SP 41 (terminale Nord della A51 – Tangenziale Est di Milano)

Gli Studi di traffico, sempre con riferimento al periodo transitorio all’entrata in esercizio della Tratta D, mettono in evidenza un altro nodo critico dove si dovrebbe intervenire per evitare pericolosi fenomeni di accodamento e congestione che metterebbero a rischio sia la tenuta complessiva della rete viaria locale sia il funzionamento del sistema autostradale già nello scenario con la tratta C e senza la Tratta D.

La Provincia di Monza e della Brianza ha promosso, nel corso del biennio 2012-2013, uno studio di fattibilità per la riqualifica/potenziamento del terminale Nord della A51. Partendo dalle risultanze del documento occorre aggiornare lo scenario infrastrutturale di riferimento sulla base dell’eventuale nuova previsione della Tratta D e

dare seguito agli interventi infrastrutturali che ne conseguiranno.

Temi Aperti

L'eventuale realizzazione della variante alla Tratta D lascia irrisolte alcune tematiche con una rilevante ricaduta sul territorio.

1. L'art. 102 bis della Legge regionale 12/2005 prevede l'apposizione di misure di salvaguardia urbanistica volte a preservare le condizioni di realizzabilità tecnica ed economica delle infrastrutture per la mobilità qualificate dal PTR come obiettivi prioritari di interesse regionale.
L'ultimo aggiornamento del PTR (deliberazione del consiglio regionale n. XII/42 del 20/6/2023), conferma tra gli obiettivi prioritari infrastrutturali la Gronda Est ferroviaria (codice PRMT F5).
Qualora si dovesse procedere alla rimozione del corridoio di salvaguardia urbanistica efficace per la tratta D "lunga", resterebbe a tutti gli effetti vigente quello della Gronda Est ferroviaria che, quantomeno per il territorio brianteo, condivide lo stesso corridoio infrastrutturale dell'autostrada.
2. Come già più volte segnalato nel documento, l'eventuale mancata realizzazione della tratta D "lunga" lascerebbe irrisolto il tema dell'attraversamento del fiume Adda.

La nuova infrastruttura di scavalco, per il quale risulterebbe che RFI ha avviato un DocFAP, anche se realizzata, potrebbe determinare benefici minimi sulla viabilità locale nella quale si inserisce e andrebbe accompagnata da una serie di opere connesse che garantiscono la realizzazione di un itinerario alternativo di carattere sovracomunale.

Conclusioni

La Provincia, come meglio delineato nella specifica sezione del presente documento, sottolinea il forte impatto territoriale dell'opera rispetto alle previsioni del P.T.C.P. vigente (es. AAS, Rete verde etc...) e ribadisce le conclusioni dello Studio di traffico - commissionato al Centro Studi PIM - che suggeriscono soluzioni differenti, sotto il profilo della gestione del traffico, a quella individuata dal progetto della Tratta D "breve".

Quali valutazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, si ritiene, di seguito, di riassumere il contributo dell'Ente ponendo in evidenza le seguenti proposte di adeguamento/ottimizzazione e di elementi prescrittivi.

Proposte di adeguamento/ottimizzazione. Misure a favore del contenimento dell'impatto ambientale-territoriale:

- riconfigurazione della piattaforma autostradale a due corsie per senso di marcia tipo A (DM 4/11/2001);
- eliminazione o in sub-ordine riconfigurazione dello svincolo di Vimercate/Bellusco;
- variante plano-altimetrica e estensione dei tratti in galleria artificiale e realizzazione di "ponti verdi";
- approfondimenti sugli aspetti di mobilità sostenibile connessi al progetto.

Proposte di prescrizione con riferimento ad opere viabilistiche:

- completamento dell'interconnessione A4/A51;
- riqualificazione SP 13 e del nodo SP 13-SP 13 dir-SP 121;

- realizzazione delle opere connesse TRMI 12 e TRMI 14;
- riqualificazione SP 45;
- nodo interconnessione Tratta C - Tangenziale Est di Milano (A51) / SP 177;
- riqualificazione SP 41 (Terminale Nord A51).

Monza, 6/10/2023

Il Responsabile
Servizio Infrastrutture e mobilità
Ing. Fabio Andreoni
(Responsabile dell'istruttoria)

Il Direttore
Settore Territorio e Ambiente
Ing. Fabio Fabbri
(Responsabile del procedimento)