

Novate Milanese, lì 15 novembre 2017

Spett.le

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per la vigilanza sulle Concessioni Autostradali
Via Nomentana, n. 2
Cap. 00161 ROMA

Alla C.A. Direttore Generale, Ing. M. Coletta

**OGGETTO: NUOVA RICHIESTA PER IL COMPLETAMENTO DELLA STRADA
COMPLANARE – ALLA NUOVA INFRASTRUTTURA A52 – EX. SP. 46 RHO-MONZA**

Con la presente le Amministrazioni Comunali di Novate Milanese e di Bollate, tornano nuovamente a richiedere il completamento dell'infrastruttura – A52 – “Riqualifica con caratteristiche autostradali della S.P. 46 “Rho-Monza”, con la realizzazione del tratto di strada complanare, ad oggi interrotto, tra le Vie Bollate e IV Novembre e lo svincolo di accesso autostradale di Bollate/Novate.

Questo fondamentale collegamento ad oggi ancora mancante consentirebbe di completare la strada complanare di “rinforzo” dell'infrastruttura autostradale, consentendo così di “sgravare” la nuova infrastruttura dal traffico locale (traffico parassitario) che la intaserebbe portandola alla “saturazione” ben prima dei tempi previsti.

Ripercorrendo la vicenda di questo interminabile progetto si vuole, qui di seguito, riassumere brevemente i fatti e gli accadimenti più importanti.

Il progetto riguarda la “Riqualifica con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza dal termine dell'attuale Tangenziale Nord di Milano alla esistente viabilità di adduzione al sistema autostradale a Nord-Ovest di Milano (la “storica” Autostrada A8 dei Laghi, la A4 Milano-Torino e la A50 Tangenziale Ovest di Milano).

I lavori di riqualificazione si stanno sviluppando sulla base di un progetto suddiviso in 3 lotti funzionali. I primi due lotti di competenza della Società Autostradale Milano Serravalle S.p.A., il terzo lotto (quasi ultimato) di competenza della Società Autostrade per l'Italia S.p.A.

Le motivazioni tecniche che hanno portato alla separazione del lotto 3 dagli altri due furono dettate dal fatto che il lotto 3 – più critico – era anche il più urgente e più semplice da realizzare (in quanto si sviluppava quasi completamente “fuori sede” rispetto alla vecchia SP 46.

Purtroppo, però, questa divisione di compiti tra le concessionarie ha portato allo sviluppo di due progetti distinti con due fasi procedurali separate e due imprese esecutrici distinte; il punto di separazione tra i lotti è proprio il sedime ferroviario delle FNM, tra i due comuni, punto dove è “scomparso” il tratto di complanare in oggetto.

Nella relazione del progetto del luglio 2013 – variante di Baranzate-, Lotto 3 - doc. 11001601 MAM1001, “studio preliminare ambientale”, si leggeva “... il progetto definitivo ha compreso il completamento del sistema di viabilità complanare al tracciato principale, **viabilità prevista dal**

progetto preliminare lungo tutto l'itinerario della nuova autostrada Rho-Monza, con la finalità di sgravare la nuova infrastruttura dal traffico locale.

Le "strade complanari" assumono la duplice funzione di migliorare la funzionalità dell'infrastruttura interessata dal progetto, permettendo di ridurre il numero delle interconnessioni esistenti, e di porsi a servizio del territorio attraversato, per favorire le relazioni prettamente locali fra i comuni in affaccio all'infrastruttura in progetto.

La viabilità complanare è stata progettata con riferimento alle strade di servizio autostradali così come previsto dal D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

La nuova autostrada nasce a due corsie per senso di marcia (come era già la maggior parte del tracciato della vecchia SP 46) e visti gli esigui spazi territoriali disponibili, difficilmente potrà essere ulteriormente potenziata.

L'infrastruttura si snoda in un territorio fortemente urbanizzato (il così detto Hinterland Nord Milano) che lamenta - da sempre - la mancanza di strade di collegamento est-ovest. I comuni del nord Milano sono costretti ad utilizzare le poche strade provinciali e statali esistenti a fronte di una domanda di mobilità sempre più ingente.

Per quanto sopra, il progetto della nuova infrastruttura ha sempre previsto la realizzazione di una ulteriore nuova strada intercomunale di affiancamento, la così detta "complanare". Strada destinata a "sgravare" la nuova infrastruttura dal traffico locale (traffico parassitario) che la intaserebbe portandola alla "saturazione" ben prima dei tempi previsti.

I collegamenti locali, (spostamenti brevi) non devono utilizzare la nuova autostrada, ma confluire in una strada complanare di affiancamento che consenta di alleggerirne il carico garantendo, così, un buon livello di servizio generale all'infrastruttura principale.

Tale strada complanare **era inserita in tutte le varie fasi progettuali, progetto preliminare, progetto definitivo sottoposto a valutazione ambientale e progetto definitivo depositato in "conferenza dei servizi del 05/09/2013"**.

Durante la seconda seduta del 30 settembre 2013 della conferenza dei servizi, a seguito della modifica altimetrica del tracciato, in corrispondenza del sottopassaggio alle Ferrovie nord Milano e considerati i tempi ristretti di approvazione, in vista dell'evento dell'esposizione universale "Expo Milano 2015", il progetto della complanare non era più compatibile con la nuova configurazione ed era così necessaria una radicale modifica progettuale, ma visti i tempi "stretti" di approvazione del progetto in conferenza dei servizi a fronte dell'evento - Expo 2015-, la conferenza assunse la decisione di "stralciare" il tratto di complanare in argomento.

Però la Regione Lombardia, sentiti i comuni interessati, prescrisse in sede di conferenza e nelle delibere definitive di intesa stato-regione (Del. n. X/755 del 04/10/2013 allegato al provvedimento di app. intesa stato-regione prot. 11832 del 13 dicembre 2013 Prov. OO.PP.), che il tratto mancante di strada fosse comunque progettato attraverso un apposito studio di compatibilità e che durante i lavori fosse lasciato un "corridoio libero" per garantire comunque il futuro collegamento complanare.

Inutile ribadire che senza questo fondamentale tratto di collegamento le complanari (attualmente in fase di costruzione) non funzioneranno a dovere, poiché il traffico locale si riverserebbe in parte sull'infrastruttura autostradale (con commistione del traffico autostradale con traffico prettamente locale) ed in parte - in corrispondenza dell'interruzione - nel centro storico dei due comuni di Bollate e di Novate Milanese. E ciò non è accettabile.

Le due società concessionarie, in osservanza alle prescrizioni della conferenza dei servizi, hanno così redatto lo studio di fattibilità del tratto di complanare mancante nel 2014.

Nell'incontro del 17 aprile 2014 in Regione Lombardia le due Società concessionarie autostradali, Autostrade per l'Italia e Milano Serravalle, anticipavano gli studi di fattibilità del completamento complanare agli enti interessati e dimostravano la piena fattibilità dell'opera.

Il comune di Novate Milanese con Delibera di Consiglio Comunale n. 8 del 08/07/2014 ha approvato il progetto di fattibilità – in sottopasso alle FNM – del completamento della strada complanare Baranzate – Paderno Dugnano – nel tratto mancante.

Anche il comune di Bollate, con delibera di C.C. n. ... ha approvato il progetto.

La Direzione Generale del ministero richiedeva, con nota del 28/07/2015 prot. 7782, alle due società concessionarie autostradali, la quantificazione economica dell'intervento e lo sviluppo di un progetto definitivo che potesse essere condiviso ed approvato dai due comuni interessati.

Ma, con disappunto generale, e nonostante i ripetuti incontri, ad oggi non si è avuto alcun riscontro dalle due società concessionarie.

In data 10/02/2017 con parere n. 2305 il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare – Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS, ha espresso **PARERE POSITIVO** all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al progetto “strada di collegamento in affiancamento alla A52 ex. SP 46 Rho-Monza, nei comuni di Novate Milanese e Bollate”.

Le condizioni di tale parere sono riassunte – sinteticamente – qui di seguito:

- 1) cronoprogramma che assicuri la realizzazione dell'intervento senza soluzione di continuità con le opere già autorizzate – lotti 1 – 2 – 3 al fine di limitare i disagi della cantierizzazione;
- 2) sottoscrivere apposita convenzione tra gli enti territoriali al fine di disciplinare tutti gli aspetti relative alla proprietà ed alla gestione delle opere;
- 3) progettare e sottoporre a valutazione una specifica rete di monitoraggio ambientale;
- 4) prima dell'inizio dei lavori le concessionarie dovranno trasmettere il cronoprogramma all'Osservatorio Ambientale già costituito;
- 5) rispetto a quanto stabilito dal DPR 142/2004;

Per quanto sopra espresso, vista l'importanza di rispettare il parere del Ministero dell'Ambiente e le tempistiche dell'opera, si torna a sollecitare il completamento della strada complanare alla nuova infrastruttura Rho-Monza, così come era previsto nelle varie fasi progettuali preliminare e definitiva e così come da studio di fattibilità redatto dalle due concessionarie. Si sollecita altresì il completamento del progetto definitivo con la quantificazione economica dell'opera.

In attesa di Vs. riscontro, si porgono distinti saluti.

Il Sindaco di Novate Milanese
Lorenzo Guzzeloni

Il Sindaco di Bollate
Francesco Vassallo