

**RELAZIONE TECNICA PROPOSTA DI MODIFICA DEL PROGETTO
AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA NEI COMUNI DI SEVESO, CESANO
MADERNO E BOVISIO MASCIAGO**

1. PROPOSTA DI MODIFICA ALL'INTERCONNESSIONE TRA LA S.S.35 MI-MEDA E L'AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA (RIF. FINE TRATTA B2 E INIZIO TRATTA C)

La proposta progettuale qui illustrata e rappresentata nell'allegato cartografico (tavola n. 01), propone :

- a) l'eliminazione della rotatoria in progetto, soprastante la S.S. 35 Mi-Meda, con la realizzazione di un nuovo un ponte in sostituzione di quello attualmente esistente sulla SP 173 in direzione Desio, di scavalcamento della superstrada, mantenendo, previa riqualificazione, solo la rampa di uscita dalla Milano-Meda, collocata a sud rispetto all'attuale ponte e a servizio del flussi veicolari in direzione nord provenienti da Milano;
- b) relativamente alla necessità di garantire l'ingresso della viabilità locale a servizio degli abitati di Cesano Maderno e Bovisio Masciago verso la S.S. 35 Milano-Meda, tale esigenza potrà trovare soluzione mediante la realizzazione di una strada di accesso a senso unico a scendere verso Milano, da localizzare nella parte terminale dell'Autostrada Pedemontana prima di divenire Milano-Meda, a partire dalla rotatoria prevista nel progetto definitivo sulla tangenziale sud di Cesano Maderno, posta a terminale della viabilità locale (denominata WBS CCI37_GE00 – Viabilità locale "CESANO MADERNO 5 – Cat. Stradale F2"), la quale si può innestare, con tutti gli opportuni raccordi e pendenze, con il raccordo stradale previsto tra la tratta "C" e l'inizio della Milano Meda;

A tal riguardo si fa presente che il raccordo viabilistico tra la tratta "C" e la S.S. 35, nel punto di tangenza con la strada di arroccamento denominata WBS CCI0GEOO "CESANO MADERNO 1 – Cat. Stradale C1", si articola con un andamento piano altimetrico simile, condividendo in certi punti altimetrie analoghe e tratte in rettilineo con la sopra citata strada di arroccamento, dove può trovare allocazione il richiamato innesto, nel pieno rispetto del Decreto del 19 aprile 2006, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", pubblicato sulla GU N. 170 del 24/07/2006, nonché del D.M. 5 aprile 2001.

Tutto ciò, quindi, a sostituzione del segmento di strada di arroccamento denominata WBS CCI0GEOO "CESANO MADERNO 1 – Cat. Stradale C1", che qualora venisse realizzata peggiorerebbe ulteriormente la situazione già critica di questa parte di territorio. Tale nuova configurazione viabilistica sarebbe, in siffatto modo, facilmente raggiungibile da Bovisio Masciago e da Desio attraverso la proposta di nuova viabilità come meglio identificata nell'allegato cartografico alla presente relazione (tavola n. 01). La lunghezza per la realizzazione della citata rampa di accelerazione, a senso unico a scendere per l'accesso nella superstrada Milano-Meda tra i due Comuni, è più che sufficiente per garantire la corretta congiunzione dei due rami stradali.

La proposta di eliminazione della rotatoria sopra citata permetterebbe, oltre ad ottenere un'area maggiormente vivibile dal punto di vista della congestione del flusso di traffico che si riverserebbe su Bovisio Masciago e conseguente abbassamento dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico, di conseguire anche un notevole

risparmio economico, in quanto non si andrebbero a realizzare sia la rotatoria in sospensione che la strada di collegamento tra le due rotatorie di Cesano Maderno e Bovisio Masciago;

- c) si sfrutterebbe quanto già esistente e programmato nel progetto definitivo, e nel contempo si eviterebbe così l'addensamento di autoveicoli nella rotatoria di Bovisio Masciago che si trova in un'area abitata mentre la rotatoria di Cesano Maderno sarebbe localizzata in un'area libera nei pressi di una zona industriale.

La **proposta**, come sopra illustrata (sia schematicamente che a livello dettagliato), è da considerarsi **migliorativa** per una serie di ragioni, qui di seguito sintetizzate:

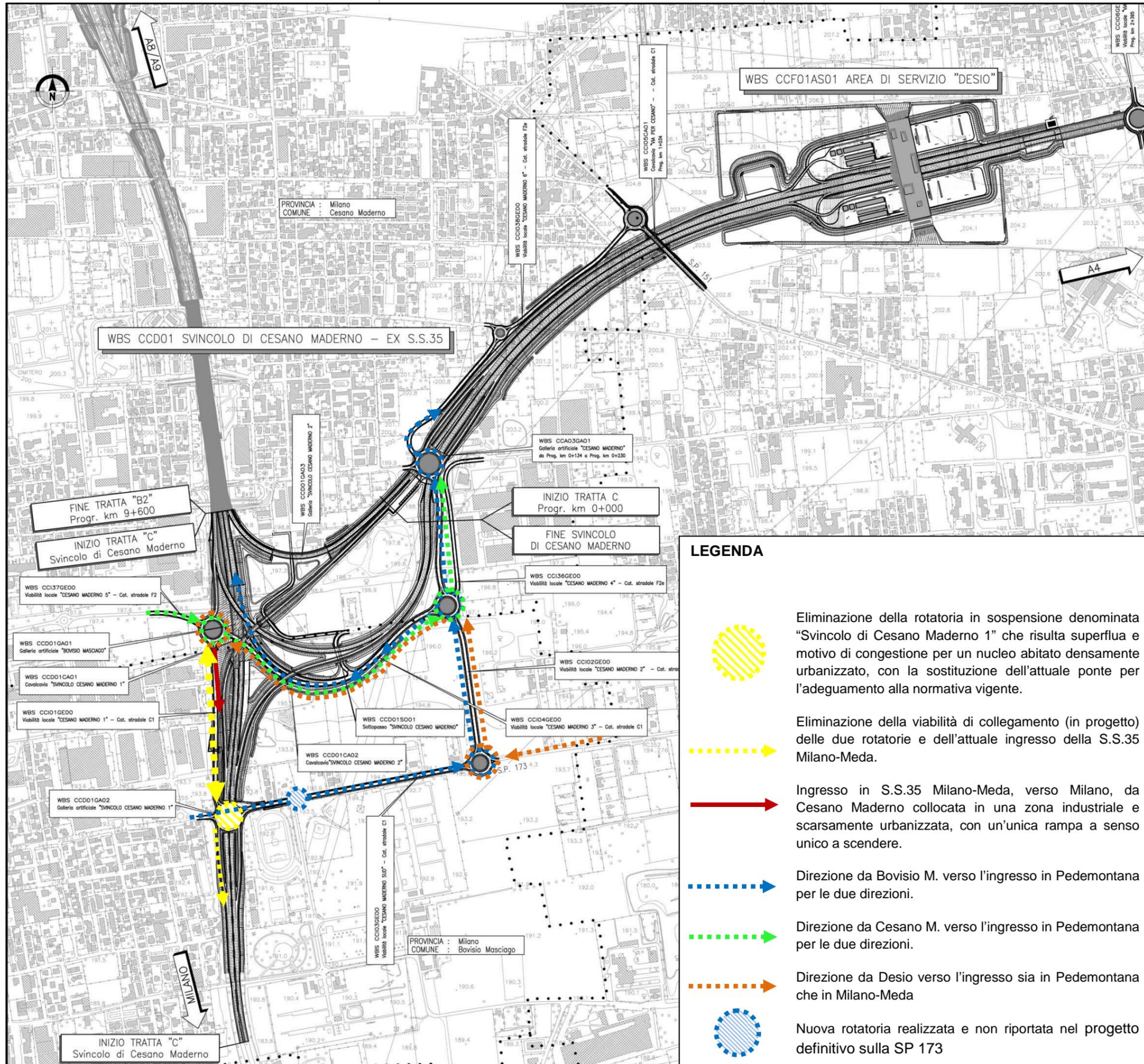
- **minor congestione del traffico** sui territori dei comuni di Bovisio Masciago e Cesano Maderno evitando di convogliare tutti gli autoveicoli provenienti da Nord che tendenzialmente eviteranno l'utilizzo della futura autostrada per sfuggire al pagamento del pedaggio;
- **maggiore risparmio economico** dovuto ad una soluzione tecnica meno complicata e complessa rispetto a quella prevista che si fondava su un ipotetico e poco funzionale sistema di quattro rotatorie di smistamento;
- **miglior vivibilità di tutto il territorio di Bovisio Masciago in particolare**, in quanto la zona interessata è caratterizzata dalla presenza di ricettori sensibili quali campi sportivi (calcio, baseball, piste di atletica, ecc), parchi, centro della protezione civile, e non da ultime, da un gran numero di residenze in prossimità del raccordo autostradale.

Questa soluzione non comprometterebbe assolutamente l'ingresso e l'uscita all'autostrada Pedemontana nelle due direzioni nord e sud e tanto meno l'ingresso alla superstrada Milano-Meda.

Infatti, in riferimento alla planimetria, sfruttando l'attuale rotatoria esistente tra la via Desio e la via Europa non considerata nel progetto definitivo del sistema autostradale Pedemontano, ma approvata dalla stessa società con relativo parere formalmente emesso, i flussi di traffico sono garantiti in tutte le direzioni.

Riassumendo, la soluzione prevede quattro azioni progettuali, quali:

1. **l'eliminazione della rotatoria in sospensione sulla S.S. 35 Mi-Meda con un nuovo ponte in sostituzione di quello esistente;**
2. **il mantenimento della sola rampa d'uscita (direzione Como) dalla SS 35 MI-Meda;**
3. **la sostituzione della viabilità locale di due sensi per marcia (strada C1) con una strada a senso unico di marcia a scendere di raccordo con la S.S. 35 MI-Meda;**
4. **il mantenimento della rotatoria realizzata lungo la SP 173 (via per Desio) in corrispondenza con la via Europa.**



LEGENDA

-  Eliminazione della rotonda in sospensione denominata "Svincolo di Cesano Maderno 1" che risulta superflua e motivo di congestione per un nucleo abitato densamente urbanizzato, con la sostituzione dell'attuale ponte per l'adeguamento alla normativa vigente.
-  Eliminazione della viabilità di collegamento (in progetto) delle due rotonde e dell'attuale ingresso della S.S.35 Milano-Meda.
-  Ingresso in S.S.35 Milano-Meda, verso Milano, da Cesano Maderno collocata in una zona industriale e scarsamente urbanizzata, con un'unica rampa a senso unico a scendere.
-  Direzione da Bovisio M. verso l'ingresso in Pedemontana per le due direzioni.
-  Direzione da Cesano M. verso l'ingresso in Pedemontana per le due direzioni.
-  Direzione da Desio verso l'ingresso sia in Pedemontana che in Milano-Meda
-  Nuova rotonda realizzata e non riportata nel progetto definitivo sulla SP 173

2. PROPOSTA DI MODIFICA DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI RELATIVE AD AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA NEL TRATTO SEVESO - CESANO MADERNO.

Le opere di mitigazione ambientali previste dal progetto definitivo, conseguenti alla notevole sopraelevazione del tracciato autostradale e relativo carico di traffico, risultano del tutto inadeguate a sopperire l'aggravio delle condizioni insediative già critiche in cui si trovano gli abitati di Seveso e Cesano Maderno posti in vicinanza al previsto tracciato autostradale, che peggiorerà inevitabilmente ed ulteriormente sia durante le lavorazioni che durante il transito ordinario ad opera eseguita, con ripercussioni estremamente negative sulle attività svolte, sulla salute e sulla qualità della vita. Pertanto si chiede in primo luogo la modifica planoaltimetrica del tracciato autostradale, riportando quest'ultimo alla soluzione individuata nel progetto preliminare completamente in interrato.

In subordine si propongono le seguenti proposte progettuali qui illustrate e rappresentate nell'allegato cartografico (tavola n. 02).

La **proposta** di modifica delle soluzioni previste da Autostrada Pedemontana Lombarda nel progetto definitivo "integrato" dell'opera nel tratto Seveso - Cesano Maderno, si articola nei seguenti punti:

- a) eliminazione del sistema delle piste ciclabili nel territorio di Seveso così come individuato nel cosiddetto progetto definitivo integrato in quanto non risulta funzionale. In particolare la soluzione progettuale individuata si attesta su incroci stradali pericolosi (C.so Isonzo, rotatorie di ingresso all'autostrada, interruzioni di tracciato su vani scala, ecc.); lambisce l'abitato senza collegare i punti fondamentali dello stesso e senza garantire minimamente percorsi stabili e sicuri considerata l'utenza debole a cui si rivolge quali pedoni e ciclisti (presenza di forti pendenze, lunghi tragitti ed itinerari di percorrenza illogici ed insicuri, articolazione del percorso a quote elevate e per lo più a sbalzo, in affiancamento alle carreggiate autostradali);
- b) ripristino dell'opera di mitigazione ambientale costituita dalla sistemazione a verde e filari alberati prevista sulla copertura della galleria di Seveso (rif. WBS B2A03GA14) così come prevista nel progetto definitivo approvato dal CIPE, scomparsa nel cosiddetto progetto definitivo integrato;
- c) estensione verso nord della copertura della stessa galleria di Seveso di almeno 30 metri di lunghezza, a tutela degli immediati insediamenti residenziali posti sia ad est che ad ovest del tracciato autostradale, in particolare a protezione degli insediamenti posti sulla via Redipuglia. Tale estensione di galleria con soprastante sistemazione naturalistica a verde garantirebbe, oltre alla limitazione dell'inquinamento acustico derivante dal futuro traffico veicolare, un corretto ed equilibrato collegamento "verde" tra l'area del parco del "Bosco delle Querce" e l'ipotetico parco linerare verde che si svilupperebbe sopra la galleria artificiale. L'attuale sovrapposizione tra la prevista galleria di Seveso e l'area del parco del "Bosco delle Querce" nel progetto definitivo è estremamente ridotta;
- d) realizzazione di nuovo tratto di galleria artificiale, con soprastante mitigazione ambientale a verde, tra le gallerie artificiali di Seveso (rif. WBS B2A03GA14) e della Baruccanetta (rif. WBS B2A03GA15), al fine di garantire sia l'eliminazione dell'impatto acustico derivante dal futuro traffico veicolare, sia una continuità paesistica tra i due elementi che per loro prevista configurazione progettuale risultano essere avulsi dal corrente contesto paesistico.

Tale nuova galleria artificiale eliminerebbe inoltre l'interruzione di un possibile "parco lineare", anche se in quota, che potrebbe ricomporre in parte i tessuti edilizi e i rapporti sociali oggi separati dalla S.S. 35 Mi-Meda, oltreché garantire miglior vivibilità in particolare al territorio di Seveso, stante le caratteristiche urbane in cui si intende collocare un tracciato autostradale, ovvero sia all'interno di un territorio fortemente urbanizzato e ad elevata presenza residenziale.

- e) previsione di un sistema di piste ciclabili, in alternativa a quello di cui al precedente punto a, sopra la ripristinata galleria artificiale con sistemazione a verde (vedi punto b) che il progetto definitivo, approvato dal CIPE, prevede con sistemazioni a verde e filari alberati quali opere di mitigazione ambientale, secondo lo schema progettuale che si allega alla presente (tavola n. 02), nonché sul nuovo tratto di galleria artificiale, di congiunzione tra le gallerie artificiali di Seveso e della Baruccanetta;
- f) mantenere e garantire l'attuale continuità della via Redipuglia con la via Monte Palanzone, evitando che le nuove scarpate previste per sorreggere la pista ciclabile ne interrompano la percorribilità sia veicolare che pedonale, anche verso il sottopasso esistente di via Zara ed evitando in tal modo espropri inutili e costosi;
- g) prolungamento della strada a 2 corsie per senso di marcia più emergenza (come previsto dal progetto definitivo fino a Meda) sino alla galleria artificiale della Baruccanetta, in luogo della configurazione stradale a tre corsie più emergenza prevista dal progetto definitivo. Con tale riduzione del calibro stradale il futuro tracciato si infilerebbe con minori difficoltà tra l'attuale denso tessuto urbano. Inoltre l'eliminazione della terza corsia non peggiorerebbe il flusso veicolare, poiché la terza corsia programmata si sviluppa solo a partire dallo svincolo di Meda posto immediatamente sopra al territorio di Seveso. L'eventuale risparmio economico derivante potrebbe dunque essere investito direttamente nella realizzazione di quelle opere di cui ai punti precedenti;
- h) modifica delle previste aree di cantiere indicate nel progetto definitivo, che prevedono l'occupazione temporanea nel territorio di Seveso, di estese aree verdi boscate, ai lati dell'attuale Superstrada Milano Meda, caratterizzate da rilevanti qualità ambientali e paesistiche, e di parte del Bosco delle Querce.. Si chiede che tali aree non siano interessate da occupazioni temporanee in quanto, qualora divenissero aree di cantiere, si assisterebbe inevitabilmente al taglio degli alberi ad alto fusto esistenti che oggi costituiscono una efficace barriera acustica rispetto agli impatti della superstrada S.S. 35, con una pesante trasformazione delle attuali caratteristiche ambientali e paesistiche presenti, che non potrà in nessun modo essere ripristinata nelle condizioni iniziali, e che quindi aggraverà le già critiche condizioni di vivibilità;
- i) il tracciato autostradale si mantenga al di fuori del perimetro del Bosco delle Querce nel territorio di Seveso, il cui valore altamente simbolico non può e non deve essere eroso dalla realizzazione dell'infrastruttura in questione. A parziale compensazione degli effetti del passaggio dell'autostrada pedemontana, i cui impatti non saranno in alcun modo mitigabili in sede, si chiede che le aree ubicate nel territorio di Seveso e poste ad est del tracciato autostradale comprese tra l'attuale superstrada e Via della Roggia, vengano acquisite alla proprietà pubblica e destinate all'ampliamento del Bosco delle Querce.