



**Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica**

Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS

[va@pec.mase.gov.it](mailto:va@pec.mase.gov.it)

e p.c. **Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale  
VIA - VAS**

[ctva@pec.mase.gov.it](mailto:ctva@pec.mase.gov.it)

**Regione Lombardia**

D. G. Ambiente e Clima

Struttura Valutazioni di Impatto Ambientale

[ambiente\\_clima@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it)

D. G. Infrastrutture e opere pubbliche

[infrastrutture@pec.regione.lombardia.it](mailto:infrastrutture@pec.regione.lombardia.it)

**Città metropolitana di Milano**

[protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it](mailto:protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it)

**Comune di Agrate Brianza**

[comune.agratebrianza@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.agratebrianza@pec.regione.lombardia.it)

**Comune di Bellusco**

[comune.bellusco@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.bellusco@pec.regione.lombardia.it)

**Comune di Bernareggio**

[protocollo@comunebernareggio.org](mailto:protocollo@comunebernareggio.org)

**Comune di Burago di Molgora**

[comune.buragodimolgora.mb@legalmail.it](mailto:comune.buragodimolgora.mb@legalmail.it)

**Comune di Cavenago**

[protocollo@pec.comune.cavenagobrianza.mb.it](mailto:protocollo@pec.comune.cavenagobrianza.mb.it)

**Comune di Cambiagio**

[protocollo@pec.comunecambiagio.com](mailto:protocollo@pec.comunecambiagio.com)

**Comune di Caponago**

[comune.caponago@legalmail.it](mailto:comune.caponago@legalmail.it)

**Comune di Carnate**

[carnate@legalmail.it](mailto:carnate@legalmail.it)

**Comune di Monza**

[monza@pec.comune.monza.it](mailto:monza@pec.comune.monza.it)



Data  
[Fasc. 9.6/2023/6]

Pagina  
2

**Comune di Ornago**

[protocollo.comuneornago@postecert.it](mailto:protocollo.comuneornago@postecert.it)

**Comune di Sulbiate**

[comune.sulbiate@halleypec.it](mailto:comune.sulbiate@halleypec.it)

**Comune di Vimercate**

[vimercate@pec.comune.vimercate.mb.it](mailto:vimercate@pec.comune.vimercate.mb.it)

**ARPA Lombardia**

[arpa@pec.regione.lombardia.it](mailto:arpa@pec.regione.lombardia.it)

**Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.**

[cal@pec.calspa.it](mailto:cal@pec.calspa.it)

**Oggetto: [ID: 10268] Procedura di Valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023 e degli artt. 167, 183 e 185 del D. lgs 163/2006. Progetto definitivo della Variante della tratta D dell'Autostrada Pedemontana Lombarda A36 con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. Nuova consultazione a seguito avvenuta pubblicazione delle integrazioni al progetto ed al relativo studio ambientale.**

**Osservazioni.**

Facendo seguito alla ns. precedente nota prot. 53608/2023 del 17/11/2023, con la quale è stato integrato, a valle del confronto interistituzionale e degli approfondimenti svolti, il contributo di questa Provincia in merito alla procedura di VIA in oggetto, fornendo nuovi elementi conoscitivi e valutativi meglio declinati nell'unito documento "parere tecnico Centro Studi PIM – 15/11/2023", presa visione della documentazione depositata dal concedente, ad integrazione del progetto e del relativo studio ambientale, si formulano le seguenti osservazioni.

**Strategia trasportistica della proposta di variante alla tratta D – sostenibilità ambientale dell'alternativa zero".**

Il precedente contributo della Provincia metteva in evidenza che il progetto in istruttoria ("D Breve"), soddisfacendo a relazioni trasportistiche differenti rispetto a quello attualmente assentito ("D Lunga") e determinando riflessi significativamente diversi sulla rete viaria esistente (cfr. al riguardo macro-simulazioni di traffico depositate dalla Provincia al MIT per la Conferenza di servizi e per comodità



consultabili al seguente [link](#)), non poteva essere ritenuto un'alternativa al progetto assentito dal CIPE con delibera 97/2009.

Conseguentemente, la Provincia riteneva necessario integrare la documentazione depositata fino ad allora contemplando nelle valutazioni di sostenibilità ambientale anche la cd. "alternativa zero" ossia l'assenza di intervento, assumendo nell'ambito del medesimo scenario il completamento dell'interconnessione tra A4 e A51, quale opzione in grado di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali e antropiche e meglio rispondere al periodo transitorio (di almeno 4 anni) intercorrenti tra la messa in esercizio delle tratte B2-C e quella della tratta D.

Nelle integrazioni depositate e in particolare nell'aggiornamento allo SIA (cfr. elaborato DSADD000PG00000RS001B) – sezione 2. Quadro progettuale, sono poste in rilievo considerazioni in merito ad uno "scenario immutato" e conclusioni tali da portare a scartare detto scenario in quanto non attuabile e comunque peggiorativo di quello conseguente alla realizzazione della tratta "D breve" (o della tratta "D lunga").

Riguardo agli aspetti connessi agli effetti tecnico – trasportistici del cd. "scenario immutato", gli approfondimenti tecnici contenuti nell'aggiornamento allo SIA di cui al punto precedente, non sono adeguatamente documentati e le considerazioni/conclusioni non paiono supportate da adeguate simulazioni modellistiche di traffico. Richiamando i contenuti di quanto già depositato in fase di precedente consultazione (rif. ns. nota 53608/2023 del 17/11/2023 – documento "parere tecnico Centro Studi PIM – 15/11/2023"), si ribadiscono alcuni punti salienti:

- si afferma che sulla tratta "D breve", a regime, potrà essere atteso un TGM superiore a 30.000 veicoli; tale valore rappresenta per un'autostrada (a maggior ragione per un'infrastruttura progettata con una piattaforma a tre corsie per senso di marcia) un flusso di traffico decisamente modesto. Infatti, tali valori come documentato dalla Provincia, si registrano sulle strade in gestione a questo Ente con caratteristiche di strada extraurbana secondaria ovvero una corsia per senso di marcia e intersezioni a raso;
- si dichiara che risulterebbe necessario non solo il completamento dell'interconnessione A4-A51 ma anche un aumento del numero delle corsie della A51 (oggi a due corsie per senso di marcia nel tratto in esame), certamente a tre corsie per senso di marcia entro la messa in esercizio della



tratta C, ma in breve tempo potrebbe essere necessaria una quarta corsia in quanto si raggiungerebbe un LoS pari a D.

Posto che il completamento dell'interconnessione A4-A51 è comunque indispensabile, richiamando le valutazioni condotte nelle macro-simulazioni di traffico depositate dalla Provincia al MIT per la Conferenza di servizi, il tratto in esame della A51, a fronte dei volumi di traffico ad oggi rilevati, presenta una buona velocità media di percorrenza dei veicoli nell'ora di punta (85 km/h). Tenendo in considerazione che il limite di velocità è pari a 90 km/h se ne deduce che l'autostrada non presenta volumi di traffico prossimi alla saturazione ed è quindi in grado di assorbire ulteriori quote di traffico.

Peraltro, l'affermazione che l'ampliamento della A51 non potrebbe essere limitato alle tre corsie per senso di marcia, oltre non essere supportata da alcuna simulazione modellistica, pare in netto contrasto con l'esperienza maturata nell'area metropolitana milanese con la riqualificazione e realizzazione della quarta corsia dinamica sulla A4 dove, nonostante i miglioramenti apportati, permangono elevati livelli di congestione nell'attraversamento "urbano" del capoluogo.

Diversamente, le macro-simulazioni di traffico depositate dalla Provincia al MIT per la Conferenza di servizi e per semplicità di consultazione allegate al presente documento, mostrano, nel cd. scenario C3 (senza "D breve" e con il completamento dell'interconnessione A4-A51), un aumento decisamente più contenuto del traffico sulla A51, compatibile con le attuali caratteristiche infrastrutturali e un miglioramento della congestione sui percorsi sovracomunali alternativi grazie al completamento dell'interconnessione e al previsto potenziamento della SP13, nel tratto in penetrazione alla città di Monza, opera di rilevanza strategica ritenuta prioritaria per la gestione della fase transitoria dalla Provincia e dai comuni interessati;

- nelle considerazioni generali dell'aggiornamento allo SIA - sezione 2. Quadro progettuale, si afferma che, qualora non venisse realizzata la tratta D (approvata o variante proposta) andrebbero persi, tra l'altro, i seguenti obiettivi:
  - creazione di un nodo d'interscambio completo tra A4 e l'asse A36-A58 che consenta alla Brianza orientale e al lecchese di intercambiare direttamente con la A4;
  - chiusura dell'anello esterno autostradale intorno a Milano, creando continuità tra A8-A9 e A1.



La prima affermazione non trova riscontro nelle caratteristiche del progetto della “D breve” in quanto priva di svincoli intermedi fatta eccezione per quello di Vimercate-Bellusco - del quale si parlerà in seguito - e risultando incompleta l’interconnessione A51-A36-SP41/SP58/SP177 che, invece, favorirebbe l’accesso da nord (ambito del lecchese) alla tratta D.

Quanto al confronto con la “D lunga”, si coglie l’occasione per ribadire che questo Ente non ha manifestato, nell’ambito del procedimento approvativo in corso, contrarietà alla realizzazione dell’opera così come attualmente assentita. Al contrario, le valutazioni trasportistiche condotte per il cosiddetto scenario B (quello programmatico) confermano per lo stesso i maggiori benefici attesi sia per la rete secondaria con particolare riferimento all’alleggerimento del traffico sulla SP2 sia per la risoluzione della problematica di attraversamento del fiume Adda che si riverbera in un miglioramento delle relazioni interprovinciali.

La seconda affermazione conferma quanto evidenziato in premessa a questo documento ovvero che il progetto “D breve” non può essere ritenuto un’alternativa al progetto assentito dal CIPE poiché assolve ad un ruolo diverso.

A completamento del presente contributo, si ritiene opportuno segnalare, in coerenza al report conclusivo dei lavori del tavolo tecnico congiunto con Regione Lombardia, comuni ed enti interessati, concedente e concessionaria autostradale, attivatosi su richiesta del MIT a valle della seduta di conferenza di servizi, che ulteriori osservazioni formulate da Provincia e da altri enti nei propri pareri non sono state oggetto di alcuna possibile convergenza in quanto non conferenti al mandato ricevuto dal MIT e segnatamente:

- riduzione da 3 a 2 corsie per senso di marcia della sezione autostradale;
- eliminazione dello svincolo intermedio di Vimercate-Bellusco.

Si coglie l’occasione offerta da questa fase di consultazione per ribadire le proposte di modifica di cui sopra già evidenziate nel parere provinciale di conferenza di servizi (rif. nota provinciale n. 46666/2023 del 6/10/2023), ritenendo che le stesse possano favorire il contenimento dell’incidenza ambientale e territoriale dell’opera.

Con i migliori saluti.

*Ing. Fabio Fabbri*

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e rispettive norme collegate.*