

Nota: Territorio comunale di Lissone - osservazioni al Progetto definitivo Pedemontana tratta "C" e opera connessa collegamento alla S.P.6

Premessa

Le osservazioni sono caratterizzate prevalentemente dal prevedere gli aggiornamenti del progetto ritenuti indispensabili allo scopo di ottenere la massima integrazione dell'infrastruttura con la realtà dei luoghi e l'equilibrio raggiunto, in forza dell'attività degli enti, dalle infrastrutture locali. Alla presente nota sono allegate alcune schede grafiche atte a meglio illustrare quanto trattato.

A) Per quanto attiene l'opera connessa collegamento alla S.P. 6 (procedendo da sud verso nord) si evidenzia:

- 1) L'intersezione di inizio intervento dovrà essere realizzata in modo da permettere il futuro collegamento di un'ulteriore viabilità locale a servizio dei flussi di traffico che potranno provenire dai nuovi insediamenti residenziali previsti e prevedibili nei territori immediatamente a nord della Via Negrelli, nei comuni di Lissone (P.I.I. in fregio a via Pacinotti) e Vedano (Polo Biotecnologico/P.I.I. residenziali). Si richiede pertanto di configurare l'intersezione con una rotatoria di ampiezza sufficiente (circa 35 m per il raggio interno della corona) ad accogliere un quinto braccio da collocare tra il raccordo con via Negrelli verso nord ovest e la S.P. 6 a nord est. (cfr. scheda n° 1)
- 2) Il tracciato della S.P. 6 deve essere opportunamente ribassato successivamente alla rotatoria di accesso all'ospedale regionale di Monza e a via Negrelli di Lissone, entrando in galleria artificiale dopo circa 200 m a nord della rotatoria medesima, e comunque con congruo anticipo, in modo da garantire la conferma delle attività economiche del settore agricolo e di allevamento ivi presenti, nonché la conferma del collegamento a raso attualmente esistente, tra via Fleming, in Lissone, e via Europa in Vedano. Il tracciato della S.P.6 dovrà proseguire in galleria artificiale in modo da garantire la sovrapposizione, in interrato, della nuova strada a via Europa fino all'intersezione a nord, con via Cattaneo, in Lissone e via Misericordia, in Vedano. La via Europa dovrà mantenere un calibro sufficiente ad accogliere il traffico locale di carattere intercomunale, sia veicolare che ciclabile. Anche l'intersezione tra via Pacinotti, in Lissone e via Europa, in Vedano dovrà rimanere a raso. L'itinerario ciclabile, che collega Lissone (41.000 abitanti) al Parco di Monza, si snoda infatti tramite l'itinerario principale di Via Pacinotti e via Europa. (cfr. scheda n° 2)
- 3) In corrispondenza dello svincolo di Via Cattaneo e Via Misericordia il progetto prevede la chiusura della Via Manin. Risultando la stessa Via Manin interrotta a nord, l'accesso da Via Cattaneo deve risultare comunque garantito. A tal fine si richiede che al ramo di svincolo posto ad ovest della S.P. 6 vengano affiancate opportune corsie di ingresso e uscita dalla via Manin in modo da garantire la continuità della stessa, verso via Cattaneo. Per la corsia in ingresso alla via si dovrà prevedere la realizzazione di un sovrappasso monosenso alla stessa rampa di svincolo. (cfr. scheda n° 2)

- 4) Il progetto definitivo prevede un intervento di mitigazione con duna in terra lungo il margine stradale ovest, esteso circa dalla progr. 1.260,00 m alla progr. 1.960,00 m. Per quanto desumibile dagli elaborati tecnici, ove tale elemento non risulta individuato né in dimensione né in posizione trasversale, risulta: una maggiore occupazione per una fascia di circa 10,0 m, un posizionamento trasversale a circa 10,0 m dal ciglio ovest della nuova piattaforma, un'altezza dell'elemento di circa 1,5 m. Considerato che per la maggior parte dell'estensione dell'intervento il nuovo sedime stradale risulta in rilevato con quota del pavimentato superiore alla testa della duna stessa, non se ne comprende la funzione. Pertanto per detto elemento si richiede: laddove, secondo gli studi acustici, fosse necessario realizzare elementi con funzione di barriera antirumore per il rispetto dei limiti vigenti sui ricettori, di adeguarne il dimensionamento e di dimostrarne l'efficacia; laddove altresì l'intervento si limiti ad una sorta di mitigazione paesaggistica se ne preveda la sostituzione con filare alberato e fascia di occupazione limitata a 5,0 m oltre l'ingombro stradale in luogo dei 10,0 m previsti.
- 5) Dovrà essere garantita l'accessibilità al Laboratorio sociale Donghi sito in fregio al proseguimento della via Locatelli in Biassono (via Pepe, 3 in Lissone), non più garantita in quanto la S.P. 6 interseca via Locatelli medesima con tracciato in rilevato. Si richiede una limitata modifica altimetrica del tracciato atto a permetterne il sottopasso con manufatto ad altezza libera ridotta pari a 3,60 m. (cfr. scheda n° 3)
- 6) All'altezza dell'intersezione tra la S.P. 6 e la via Trento e Trieste (in Biassono) e via Bottego (in Lissone) si ritiene opportuno introdurre particolari opere di valorizzazione ambientale che tengano conto che via Bottego e via Trento rappresentano, insieme, l'asse storico di collegamento tra Villa Verri (Municipio di Biassono) ed il compendio di Cascina Paolina in Lissone. La rotonda dovrà essere alberata e pavimentata al suo interno (in terra battuta o materiale simile di valenza storica), a richiamare l'antico tracciato, analogamente si dovrà completare con filari l'alberatura dell'asse storico sino al cimitero. (cfr. scheda n° 4)

B) Per quanto attiene il tracciato principale dell'autostrada pedemontana, l'assetto di alcune viabilità interferite e di nuova previsione, le aree e le piste ciclabili della "Greenway" (procedendo da ovest verso est) si evidenzia:

- 7) Per l'attraversamento est-ovest dell'autostrada pedemontana, tra l'abitato principale di Lissone e la frazione di S. Margherita, si rileva la necessità di ampliare verso ovest, almeno fino alla sezione trasversale n° 237 (garantendo in futuro la prosecuzione verso sud di via Lambro), la copertura del sedime autostradale con galleria artificiale e relativa superficie identificata quale (AP) Arredi per Parchi, onde permettere di snodare al suo interno il suddetto collegamento viario, tra Lissone e S. Margherita, ulteriore rispetto all'unica attuale connessione. Detta condizione è essenziale per lo sviluppo urbano locale, corrispondente alle prescrizioni CIPE, sia generali d'inserimento ambientale (continuità territoriale in superficie), che particolari relativamente al tratto specifico (vedi prescrizione n° 67, relativa alla verifica di coerenza del tracciato con gli obiettivi del Documento d'Inquadramento inerente la programmazione negoziata in Lissone; vedi anche prescrizione n. 71 in merito all'allungamento verso ovest della galleria artificiale Macherio).
Conseguentemente si richiede lo spostamento verso ovest della prevista piazzola idraulica e l'eliminazione della rampa di servizio connessa a Via Santa Margherita. (cfr. scheda n° 5)

- 8) Si evidenzia un'incongruenza progettuale in corrispondenza del cavalcavia e annesse rampe di raccordo che danno continuità in corrispondenza della località San Giorgio di Desio all'itinerario Via Per Seregno a sud (in Lissone) e Via Lombardia a nord (in Lissone). Il sistema progettato prevede l'interferenza della rampa Nord con Via Olona in Lissone il cui accesso in Via Lombardia viene occupato dal rilevato di raccordo altimetrico con l'eliminazione dell'intersezione oltre che con occupazione dei giardini privati prospicienti le abitazioni. Viene data continuità in Via Olona tramite un peduncolo che dà accesso a villini residenziali ad ovest di Via Lombardia. Detta soluzione parte evidentemente dal presupposto che Via Olona abbia una continuità a est in connessione con la restante viabilità comunale. In realtà Via Olona è una strada a fondo cieco (a est) ed è connessa alla viabilità comunale esclusivamente ad ovest sulla Via Lombardia. La soluzione progettata toglie la possibilità di accesso a tutti gli edifici prospettanti su via Olona e in parte anche agli edifici prospettanti su via Lombardia. Deve pertanto essere rivista salvo che venga introdotta quale opera legata al progetto del tracciato della pedemontana anche la formazione di un tratto viario che dia continuità a est alla via Olona, collegandola con la restante rete viaria comunale. Al riguardo si richiede comunque di attuare la continuità di via Lombardia conservandone gli allineamenti nel pieno rispetto del sedime attuale e limitandone il più possibile la rettifica altimetrica, introducendo eventualmente muri in terra verde in corrispondenza delle abitazioni ai lati a contenimento dell'impronta a terra degli eventuali rilevati; a tal fine si richiede di adottare convenientemente per il cavalcavia una soluzione con impalcato a via di corsa inferiore, già prevista nelle tipologie del progetto in esame, ed eventualmente di rivedere favorevolmente l'andamento altimetrico del ramo di svincolo n° 5. La rampa di raccordo verso nord dovrà permettere una complanarità del livello di via Lombardia in corrispondenza dell'intersezione di via Olona utilizzando, al più, l'area occupata dal parcheggio pubblico a nord di via Olona per configurare l'intersezione. Si richiede altresì di ridimensionare al massimo l'ampiezza della rotonda a quattro rami prevista a nord lungo via Lombardia all'altezza dell'intersezione con via Mattei. Ci si riserva di esprimere valutazioni sulla soluzione rielaborata e corretta. (cfr. scheda n° 5)
- 9) Quadrante nord-ovest dello Svincolo di Desio. Si evidenzia che la soluzione adottata per la risoluzione della viabilità locale rende praticamente inagibili sia i parcheggi che lo stesso accesso alla esistente struttura ricreativo-culturale e commerciale. La soluzione così come prospettata nel progetto definitivo è da ritenersi assolutamente inaccettabile si richiede pertanto di individuare soluzioni alternative che garantiscano la piena fruibilità delle preesistenze (parcheggi a raso e ingresso principale). Si tenga conto in particolare che il tracciato ora proposto si trova anche a cavallo di parcheggi interrati posti a ridosso dell'insediamento i cui solai dovrebbero essere opportunamente strutturati per i carichi stradali di 1^a categoria. Si richiama come percorribile ed auspicabile un assetto della viabilità in esame che ripercorra la soluzione alternativa analizzata dalla Società Pedemontana come riportata a pg. 8 del documento "Dossier di approfondimento preprogettuale" riferito alle prescrizioni 66-67 del CIPE allegato alla "Relazione attestante la rispondenza alle prescrizioni dettate dal CIPE" (documento del Progetto definitivo in esame).
- 10) All'interno delle aree interessate dalle compensazioni ambientali, assoggettate ad esproprio, secondo il progetto definitivo (progetto locale 24) dovrà essere garantita la possibilità per l'Amministrazione Comunale di Lissone di realizzare in futuro, un Cimitero come previsto dal vigente Piano Regolatore Generale, al servizio della frazione Santa Margherita. L'itinerario ciclabile previsto all'interno dell'ambito dovrà snodarsi a corona del Cimitero in argomento. (cfr. scheda n° 6).

Si chiede inoltre che una quota parte degli interventi di compensazione ambientale venga prevista tramite alberatura in fregio alla viabilità esistente all'interno della frazione S. Margherita su entrambi i lati della via De Amicis congiuntamente alla introduzione di una corsia ciclabile.

- 11) Relativamente al percorso della pista ciclabile facente parte delle opere inserite nella "Greenway" si richiede la modifica del tracciato tra le sezioni trasversali n° 218 e 228 (Planimetria di Progetto – Tav. 5) spostandolo più a nord lungo un tracciato ciclabile previsto all'interno del piano di lottizzazione industriale già in essere con conseguente riduzione dei costi di realizzazione e di esproprio. (cfr. scheda n° 7)

Allegate schede grafiche in ordine crescente dalla n° 1 alla n° 7; si allega inoltre documento in formato .ppt da consultare limitatamente agli argomenti non trattati nelle schede.