



Sede Municipale via Roma n. 25 - C.A.P. 20091 - Tel. 02/61455.1
Codice Fiscale e Partita IVA 00935810150

Bresso, 10 giugno 2021

Spett.li

PROVINCIA MONZA BRIANZA
Presidente Luca Santambrogio
prov-mb@pec.provincia.mb.it

CITTA' METROPOLITANA DI MILANO
Consigliera delegata alla mobilità, servizi di rete
Dott.ssa Beatrice Uguccioni
protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

E p.c.

CITTA' METROPOLITANA DI MILANO
Settore Vice Direzione Infrastrutture e Protezione
Civile
Direttore Ing. Giuseppe Mismetti
protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

REGIONE LOMBARDIA
Assessore Alle infrastrutture Trasporti e Mobilità
sostenibile
Claudia Maria Terzi
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

COMUNE DI MILANO
Assessore Mobilità e Lavori Pubblici
Marco Granelli
protocollo@postacert.comune.milano.it

COMUNE DI DESIO
Sindaco Roberto Corti
protocollo.comune.desio@legalmail.it

COMUNE DI NOVA MILANESE
Sindaco Fabrizio Pagani
comune.novamilanese@pec.regione.lombardia.it

COMUNE DI SEREGNO

Sindaco Alberto Rossi

seregno.protocollo@actaliscertymail.it

Ai sindaci dei Comuni di

COMUNE DI CORMANO

comune.cormano@comune.cormano.mi.legalmailpa.it

COMUNE DI CUSANO MILANINO

comune.cusano-milanino@pec.regione.lombardia.it

COMUNE DI PADERNO DUGNANO

comune.paderno-dugnano@pec.regione.lombardia.it

**AII' AGENZIA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
DEL BACINO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI
MILANO, MONZA E BRIANZA, LODI E PAVIA**

Presidente Dott. Daniele Barbone

Luca.Tosi@pec.agenziatpl.it

**Al MIT -Provveditorato Opere
Pubbliche**

Lombardia ed Emilia Romagna

R.U.P Ing. Gianluca Bandiera

oopp.lombardiaemilia@pec.mit.gov.it

Trasmissione via Pec

Oggetto: Osservazioni sulla proposta di accordo integrativo per la realizzazione della metro tranvia Milano Parco Nord – Seregno. Risposta alla Vs del 25 maggio 2021

A seguito della trasmissione della proposta di Accordo Integrativo (di cui al prot. CM Milano n. 9292 del 31.03.2021) e dell'incontro svoltosi in data 12.04.2021 in modalità telematica, con la presente l'Amministrazione Comunale di Bresso porta alla Vs attenzione le seguenti osservazioni, in ordine, principalmente a due temi: la gestione dell'infrastruttura e la proprietà delle aree.

PREMESSE

Nel Giugno 2019 il Comune di Bresso inoltrava alla Città Metropolitana di Milano un documento di osservazioni alla bozza di progetto esecutivo in variante della Metrotranvia Milano (Parco Nord) – Seregno, evidenziando problemi a livello generale sull'opera e più di dettaglio in merito a quanto previsto limitatamente al territorio del Comune.

Si ritiene opportuno ribadire anche in questa sede tutte le dichiarazioni di carattere generale allora evidenziate e che non hanno trovato ascolto ovvero, in limitati casi, parziale

accoglimento nell'iter di progettazione. In particolare, ricordiamo come si era evidenziato che:

- il progetto era diventato obsoleto e non rispondente al quadro dei bisogni di mobilità della Città Metropolitana;
- che la riduzione delle frequenze di utilizzo e della portata dei mezzi dimezzavano i benefici teorici dell'infrastruttura e che quindi era obbligatorio passare alla progettazione di una tratta a binario unico da Calderara a Bresso;
- che non si prevedevano opere che compensassero la riduzione di parcheggi sulla tratta, in particolare nei comuni ove l'infrastruttura attraversava l'abitato densamente popolato da edifici progettati in anni in cui non era prevista la realizzazione di parcheggi privati;
- che l'opera danneggiava le previsioni di applicazione comunale dell'invarianza idraulica perché non era dotata di sistemi di dispersione delle acque meteoriche nel sottosuolo;
- che era necessaria una nuova analisi costi benefici basata su dati di trasporto ed utenza "veri ed attuali" da poi consegnare al CIPE per le ulteriori prescrizioni.

Ribadendo che ancora oggi, trascorsi ormai 2 anni, non vi è stata da parte di Città Metropolitana alcuna valutazione o risposta circa i problemi e le criticità sopra evidenziate, con la presente preme integrare le suddette considerazioni con un ulteriore punto di fragilità e criticità dell'opera che riteniamo, già da solo, dovrebbe portare ad una radicale riprogettazione e modifica della metrotranvia.

Infatti, se - come ipotizzato nel progetto esecutivo - al termine dell'emergenza della pandemia covid-19 si aprirà un cantiere di tale portata e di durata di almeno 30 mesi nel Nord Milano, si assisterà ad un disastro economico e sociale nei nostri Comuni, di cui è necessario che tutti gli attori abbiano piena consapevolezza.

Dobbiamo ricordare infatti che da oltre un anno gran parte delle imprese commerciali e produttive nei Comuni interessati dalla tratta e dal cantiere sono state chiuse o fortemente limitate dalle normative e dai decreti governativi.

Nel momento in cui potrebbero finalmente riaprire e riprendere le attività con continuità, l'avvio del cantiere provocherebbe un ulteriore e prolungato danno a tutte le imprese. Vi è quindi la certezza di un'ampia moria di attività commerciali familiari da decenni attive nei nostri Comuni e presenti con negozi sia sulle strade direttamente interessate dal cantiere che su quelle limitrofe che vedrebbero crollare i passaggi e la possibilità di sosta, nonché della probabile chiusura di importanti aziende meccaniche, siderurgiche, commerciali e di servizi, con le relative crisi occupazionali.

Ciò è facilmente prevedibile alla luce di quanto è già successo nei Comuni interessati da analoghi cantieri superficiali, un esempio è la linea 31 nel Comune di Cinisello Balsamo.

Per tutte queste ragioni, siamo a richiedere la modifica del progetto esecutivo della metrotranvia e la riprogettazione di una linea tranviaria di minor impatto per il nostro territorio, realizzata a binario unico nel sedime tranviario già usato dalla vecchia linea

tranviaria, nonché la previsione di un cantiere che sia programmato ad almeno 12 mesi dalla chiusura dell'emergenza pandemica.

In aggiunta alle considerazioni elencate, riportiamo di seguito per un quadro completo ed aggiornato tutte le osservazioni già consegnate nel 2019 a Città Metropolitana con le note integrative.

A. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Dalla nascita dell'idea di riqualificazione della vecchia linea tranviaria Milano-Desio in una nuova metrotranvia è ormai passato quasi un ventennio. Il quadro infrastrutturale del Nord Milano è mutato, sia con riferimento alle opere realizzate che quelle in programma.

I Comuni prossimi al capoluogo sono ora serviti sia da infrastrutture su ferro (Cormano e Cusano con la nuova stazione unificata e Bresso con la linea tranviaria 4 che arriva al confine comunale), sia su gomma (sempre Bresso con una serie di linee di trasporto pubblico (83, 708, 783) che collegano velocemente ed efficacemente alla rete metropolitana attuale (M3 Comasina, M5 Bicocca) .

Lungo l'asse della SP9 Valassina è attiva, inoltre, la linea 166 che collega velocemente Desio con Milano, spingendosi fino alla stazione M3 Zara nelle ore serali e nei giorni festivi. In particolare, la frequenza di questa linea è di circa 20' negli orari di punta ma trova scarso interesse nell'utenza come provato dai mezzi di ATM che viaggiano con capienza ridotta.

Lo stesso Comune di Milano, negli ultimi giorni, ha reso pubblico il suo programma di sviluppo della rete metropolitana oltre i suoi confini, indicando nel prolungamento M3 Comasina – Paderno Dugnano e M5 diramazione Bresso -Cusano le linee di forza da sviluppare nel prossimo decennio. Oltre il 60% del bacino di utenza della metrotranvia in progetto sarà interessata da queste nuove opere.

La perplessità che oggi si manifesta con grande forza è relativa dunque all'opportunità, o meno, di realizzare un'opera che peraltro attraverserebbe le zone centrali di Bresso e Cusano Milanino costituendo un elemento di divisione del nucleo urbano, una barriera per i pedoni (dati gli attraversamenti in numero ridotto rispetto alla situazione attuale) e una forte limitazione alla mobilità su gomma, intendendo anche quella dolce su due ruote, (date le corsie monodirezionali larghe al minimo di legge e dovendo in esse convivere auto, camion, bici e moto), per non parlare del numero spropositato di impianti semaforici che comporterebbero, inevitabilmente, un moto "stop and go" con aumento dei tempi di percorrenza e di inquinamento atmosferico.

Tanto evidenziato si precisa che il modello di esercizio della nuova linea metrotranviaria, sebbene sia ancora in fase di definizione ed ottimizzazione rispetto a quello descritto nel progetto originario, prevede tuttavia al massimo una frequenza di un treno ogni 7,5 minuti nelle ore di punta ed ogni 15 minuti nelle ore di morbida, ben lontano da un servizio di tipo metropolitano, come facilmente constatabile, e molto più prossimo ad una frequenza di tipo ferroviario (o tranviario).

Tutto ciò premesso si vuole oggi porre l'attenzione, con la massima forza disponibile, sulla reale necessità di realizzare una linea a doppio binario, comportante i disagi al territorio appena elencati, in confronto ad **una linea a semplice binario con raddoppi ove necessario per la funzionalità dell'opera coerentemente con le nuove frequenze indicate nel progetto esecutivo e tenuto conto dei raddoppi già esistenti.**

Una tale proposta, di revisione del progetto nella tratta attualmente a doppio binario, comporterebbe con effetto immediato i seguenti benefici generali:

1. minore impatto sui territori attraversati dalla infrastruttura, con minore stravolgimento della viabilità attuale, minore necessità di impianti tecnologici a servizio della linea, attraversamenti pedonali più semplici e più numerosi, in sintesi minore cesura dei Comuni altrimenti compromessi;
2. minori costi generali di realizzazione dell'opera, tutto a vantaggio del rispetto del Quadro Economico originario e dell'assorbimento degli extracosti nel frattempo sorti;
3. maggiore probabilità che si possa raggiungere un equilibrio tra costi e benefici.

Inoltre, sempre come osservazione di carattere generale, portiamo all'attenzione il tema **delle compensazioni per diminuzione parcheggi**, che vengono sottratti al territorio, lungo tutto il tratto bressese della linea, a causa del doppio binario.

A nostro parere è necessario che vengano individuate insieme al Comune di Bresso delle aree da adibire a parcheggio, finanziate nell'ambito del quadro economico dell'intervento, per un totale di almeno 200 posti auto, distribuiti in due o tre zone limitrofe all'asse tramviario.

Il Comune di Bresso chiede inoltre che, in ottemperanza alle leggi vigenti, ed in particolare a quanto chiede Regione Lombardia, l'intero progetto rispetti **l'invarianza idraulica**, che in particolare per Bresso, anche a seguito delle note vicende legate al Seveso, riveste carattere imperativo morale.

Si richiama inoltre l'attenzione - con riferimento alla gestione della struttura ipotizzata nella proposta di Accordo - all'importanza di adottare un modello che assicuri la massima coordinazione unitaria dell'intera opera e che ponga le manutenzioni ordinarie e straordinarie in capo ad un unico soggetto, individuabile nel gestore dell'infrastruttura o del servizio.

Quanto sopra in considerazione del fatto che attribuire la competenza delle opere di manutenzione a carico di ciascuna Amministrazione, frammentando quindi la gestione, esporrebbe la stessa a potenziali inefficienze e problematiche molto complesse oltre che a costi molto più elevati.

Da ultimo, ma non per importanza - considerato il minor beneficio dell'opera in ragione delle ridotte frequenze di servizio, visto il mutato e aumentato quadro economico della stessa, le rilevanti varianti progettuali emerse nei lunghi anni trascorsi dalla precedente approvazione, nonché la difficile situazione societaria del soggetto appaltatore - si ritiene doveroso richiedere che il progetto esecutivo, prima della sua approvazione definitiva, venga sottoposto ad una nuova verifica e approvazione da parte del CIPE, considerato anche che

lo Stato è il maggior finanziatore dell'opera e che si dovrebbe far carico delle maggiori somme necessarie per la realizzazione della infrastruttura.

B. NOTA SULLA RIDUZIONE DELLE FREQUENZE E PORTATA DEI PASSEGGERI

Il 2 Aprile 2008 il CIPE ha approvato il progetto Definitivo della Metrotranvia che prevede espressamente le frequenze del servizio pari a 4' nella punta nella tratta Milano-Paderno e 7,5' nella punta nella tratta Paderno-Seregno.

L'art. 1 dell'accordo del 2010 successivamente sottoscritto tra gli enti coinvolti impegna le parti a realizzare l'opera conformemente allo stesso progetto definitivo così come approvato dal CIPE e con le prescrizioni ricevute.

La proposta di progetto Esecutivo come riportato nella proposta di Accordo Integrativo di Aprile 2021 indica invece:

“a seguito delle verifiche tecniche intercorse propedeutiche alla definizione dei contenuti del presente Accordo integrativo, il livello di servizio effettivamente erogato terrà conto delle indicazioni di pianificazione degli Enti preposti, della domanda effettivamente riscontrata e delle reali prestazioni di sede e infrastruttura rispetto a quelle di progetto, fermo restando che al momento della sottoscrizione del presente, il Programma approvato dall'Ente competente contiene le seguenti ipotesi di frequenza, in ora di punta, dei servizi sull'infrastruttura, ricalibrate rispettivamente in:

corse Seregno FS – Maciachini M3 con frequenza 15';

corse Paderno Dugnano (Calderara) – Cairoli M1 con frequenza 7'30”;

Quindi il servizio di metrotranvia Milano-Seregno vede oggi una riduzione del 50% della frequenza dei mezzi, rispetto al progetto definitivo approvato dal CIPE; inoltre emerge, dal confronto degli atti 2010-2021, nonostante l'aumento dei costi, una riduzione della flotta di nuovi mezzi rotabili per la gestione della tratta, da 30 nuovi mezzi a 18 nuovi mezzi e di lunghezza inferiore.

Ne consegue dunque, anche sotto questo specifico profilo, che il servizio di metrotranvia proposto con il nuovo progetto esecutivo di cui all'Accordo Integrativo 2021 è sostanzialmente differente da quello oggetto dell'Accordo 2010 nell'ambito del quale la scrivente Amministrazione aveva deliberato di contribuire per la somma di € 2.296.890,00.

Inoltre, la descritta riduzione delle frequenze di servizio e del numero di nuovi mezzi tranviari da acquistare stravolge il quadro economico dell'opera; circa 30 milioni di euro di investimenti originariamente previsti per l'acquisto dei mezzi tranviari verrebbero infatti destinati per la cantierizzazione e per la copertura dei costi in aumento di progettazione dell'opera.

Come anticipato, tale circostanza comporta a nostro avviso la necessità di sottoporre nuovamente al CIPE il progetto esecutivo, prima della sua approvazione definitiva, al fine di

verificare che lo stesso sia coerente con gli obiettivi e gli scopi del progetto definitivo approvato in data 2 Aprile 2008.

C. OSSERVAZIONI TECNICHE DI DETTAGLIO NON ACCOLTE

Si riportano le osservazioni/richieste di modifica al progetto Esecutivo che non sono state accolte, e quelle di cui si aveva avuto conferma di ~~eff~~-accoglimento, ma che non sono state effettivamente incluse nel progetto di cantierizzazione

- 1) **Barriere architettoniche** – si chiede di verificare, lungo tutto il percorso, l'effettivo abbattimento delle barriere architettoniche, prevedendo il passaggio contemporaneo di due carrozzine provenienti in senso opposto. Questo anche considerando che la popolazione di Bresso è anziana e che l'età media si sta sempre più alzando.
- 2) **Accesso all'insediamento produttivo "Novelis" - Intersezione Vittorio Veneto/Da Vinci – Pavimentazione Vittorio Veneto/Don Vercesi**

Si riportano le osservazioni presentate dall'azienda stessa, per le quali si chiede un'attenta valutazione.

Seppur rilevando una modifica migliorativa in risposta all'osservazione n. 8 già presentata da questo Comune, tuttavia si reputa la nuova configurazione ancora NON sufficiente per venire incontro alle necessità di movimentazione dei mezzi pesanti diretti all'insediamento produttivo "Novelis". Si sottolinea ancora una volta che l'insediamento è interessato da trasporti eccezionali (lunghezza 16,50 metri, carico 45 tonnellate), che necessitano di un piano stradale il più regolare possibile, dato la tipologia di carico trasportato; pertanto si richiede un ULTERIORE ARRETRAMENTO DEL CORDOLO DI SEPARAZIONE DELLA TRANVIA LATO SUD, al fine di agevolare in particolar modo, l'uscita dei mezzi dall'insediamento e l'inserimento nella corsia di via V. Veneto direzione Milano, in quanto unica direttrice di collegamento tra l'insediamento e la viabilità primaria, ovverosia estendendo la tratta di linea tranviaria atta alla carrabilità pesante, a raso rispetto alle carreggiate stradali.

La viabilità di progetto deve permettere l'ingresso da entrambi i sensi di marcia e quindi la scavalcabilità della sede tramviaria sia per chi giunge da Sud (Milano) sia per chi si dirige a Nord (Seregno) per entrambe gli accessi carrai oggi esistenti;

Si chiede una attenta verifica del reale inserimento degli ingombri dei trasporti eccezionali lungo via V. Veneto, nella tratta compresa tra l'insediamento "Novelis" ed il confine Comunale di Milano, eliminando ogni sorta di restringimento della carreggiata stradale laddove non strettamente necessario, ovverosia adottando una soluzione di sede promiscua con particolare riferimento alla tratta compresa tra via Papa Giovanni XXIII e via Leonardo da Vinci.

Si chiede l'ELIMINAZIONE DELLA PAVIMENTAZIONE RIALZATA realizzata con masselli in porfido in corrispondenza dell'intersezione con via Don Vercesi, in quanto soluzione non funzionale sia al transito dei mezzi pesanti diretti all'insediamento industriale in oggetto, sia perché altrimenti necessitante di una manutenzione aggiuntiva rispetto ad una soluzione ordinaria specialmente a causa del passaggio di trasporti eccezionali.

Infine, in fase di esecuzione dei lavori si dovranno organizzare i cantieri in modo che rimanga sempre disponibile almeno uno dei due passi carrai per l'accesso allo stabilimento."

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019, Città Metropolitana dichiarava di accogliere il punto, ma dal progetto di Cantierizzazione si desume che non lo si è ottemperato.

Si ricorda che devono poter accedere al complesso industriale mezzi pesanti ed articolati che con la soluzione proposta non potrebbero più accedere alla proprietà, quindi si propone il passaggio a raso della tranvia per andare in sede promiscua.

Nell'ultimo progetto diventa impossibile anche l'accesso dei mezzi pesanti all'Azienda Viotto (zincatura) per la soluzione proposta in prossimità di Via Ariosto.

3) Presenza ed accessibilità al supermercato IN's – via Vittorio Veneto, 90 Intersezione via Vittorio Veneto / Ariosto

Il PE non è aggiornato, non recependo la presenza del supermercato IN's (realizzato nel 2016) e dei relativi accessi ai parcheggi di cui al civico 90. A tal fine si chiede un miglioramento della circolazione lungo via Vittorio Veneto per garantire l'accessibilità sia in ingresso che in uscita; in particolare si richiede una modifica dell'intersezione Vittorio Veneto / Ariosto con una geometria che permetta l'inversione del senso di marcia lungo via Vittorio Veneto.

Integrazione di Aprile 2021

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019 Città Metropolitana dichiarava di accogliere il punto, ma dal progetto di Cantierizzazione si desume che non lo si è ottemperato e si sono ulteriormente occlusi altri due passi carrai esistenti.

Si ricorda che devono poter accedere al supermercato mezzi pesanti ed articolati che con la soluzione proposta non potrebbero più accedere alla proprietà, quindi si propone il passaggio a raso della tranvia per andare in sede promiscua.

4) Intersezione Vittorio Veneto / XXV Aprile / Madonnina
Eliminazione pista ciclabile – diversa organizzazione delle svolte a sinistra per le provenienze da sud

Si richiede la ELIMINAZIONE DELLA PISTA CICLABILE in corrispondenza della intersezione in oggetto in quanto, contrariamente a quanto riportato nel PE, lungo la via XXV Aprile non è più presente alcuna pista ciclabile. Lo spazio reso così disponibile lungo la carreggiata in adiacenza del santuario del Pilastrello può essere usato per realizzare una doppia corsia per favorire le svolte nelle due direzioni verso via Vittorio Veneto.

SI RICHIEDE L'INTRODUZIONE DELLA SVOLTA A SINISTRA, verso via Madonnina, per le provenienze da sud lungo via Vittorio Veneto, in quanto la soluzione proposta dal PE appare assolutamente inadeguata rispetto alla reale domanda di traffico quotidianamente presente. Tale richiesta è supportata dalle seguenti motivazioni:

- Non penalizzare la direttrice in oggetto, in quanto strategica per l'accesso al centro cittadino con volumi di traffico importanti, al fine di evitare fenomeni di accodamento continui lungo via Vittorio Veneto, a scapito di un transito dei mezzi tranviari aventi frequenze comunque ridotte (7,5 minuti nelle ore di punta, 30 minuti nelle ore di morbida);*
- Evitare la manovra proposta nel PE, complessa e poco percepibile dall'utente stradale, di aggiramento del santuario del Pilastrello, gravando su un nodo viabilistico già sottodimensionato per soddisfare tutte le esigenze di attraversamento dell'intersezione in esame;*
- Salvaguardare il Santuario della Madonna del Pilastrello, bene sottoposto a vincolo storico-monumentale, non declassandolo a mero punto intorno al quale organizzare il transito veicolare.*

Integrazione di Aprile 2021

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019 Città Metropolitana dichiarava di accogliere il punto ma dal progetto di Cantierizzazione si desume che non lo si è ottemperato, in particolare non è prevista né la svolta a sinistra su via Madonnina né la doppia corsia di marcia nelle due direzioni; come soluzione si propone è ancora quella di prevedere un tratto di sede promiscua.

5) Ex-parcheggio via Vittorio Veneto 66

In via Vittorio Veneto 66 , in corrispondenza del nuovo ufficio postale, non è più presente l'area a parcheggio posta alle spalle del marciapiede. Si chiede la rettifica del PE e la verifica degli accessi carrai su via Vittorio Veneto laddove non più esistenti, riportando nel progetto la corretta configurazione attuale.

Integrazione di Aprile 2021

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019 Città Metropolitana dichiarava di accogliere il punto rispetto al civico Veneto 66-parco Rivolta Posta, ma dal progetto di Cantierizzazione si desume che non lo si è ottemperato, così come pare per altri passi carrai esistenti.

6) Attraversamenti pedonali in corrispondenza parco Rivolta

Data l'importanza che il Parco Rivolta ricopre per la vita cittadina quale polmone verde e punto d'incontro centrale al Comune di Bresso, in corrispondenza dell'intersezione con via Patellani e l'entrata principale al Parco stesso, si richiede una diversa soluzione circa gli attraversamenti pedonali di via Vittorio Veneto. L'ideale sarebbe fare una sistemazione in quota in corrispondenza dell'intersezione, così da dare un passaggio ciclopedonale privilegiato tra il parco e la via Patellani, al pari della soluzione progettuale adottata in corrispondenza dell'intersezione con via XXV Aprile. In alternativa, si chiede la realizzazione di uno o più attraversamenti pedonali "a baionetta" per garantire la sicurezza dell'attraversamento anche senza semaforizzazione.

Integrazione di Aprile 2021

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019 Città Metropolitana dichiarava di accogliere il punto. Si evidenzia che è stata proposta una miglioria che tuttavia risulta peggiorativa per diversi aspetti: il marciapiede proposto è di dimensione insufficiente e il passaggio pedonale non è in linea con l'ingresso del Parco storico Villa Rivolta. Quindi anche questo punto non viene affrontato e risolto.

7) Marciapiede lato ovest lungo via Vittorio veneto in corrispondenza del Parco Rivolta

Vista l'attuale dimensione del marciapiede lungo via Vittorio Veneto in corrispondenza del Parco Rivolta, e l'importanza che lo stesso ricopre per i flussi pedonali lungo l'asse urbano, si reputa inaccettabile la soluzione proposta nel PE di riduzione dello stesso ad una larghezza pari a 120 cm.

L'Amministrazione Comunale mette a disposizione, a titolo gratuito, la fascia perimetrale del Parco comunale, affinché possa essere realizzato lungo via Vittorio Veneto un MARCIAPIEDE AVENTE UNA LARGHEZZA MINIMA DI ALMENO 2,00 METRI.

A carico del Soggetto Aggiudicatore rimarranno tutti gli oneri derivanti dalla rimozione del muretto e della siepe perimetrale del Parco, laddove presenti, e dalla loro ricostituzione alla distanza necessaria alla realizzazione del marciapiede con le caratteristiche sopra citate.

Integrazione di Aprile 2021

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019 Città Metropolitana dichiarava di accogliere il punto. Si evidenzia che è stata proposta una miglioria che tuttavia risulta peggiorativa per diversi aspetti: il marciapiede proposto è di dimensione insufficiente e il passaggio pedonale non è in linea con l'ingresso del Parco storico Villa Rivolta. Quindi anche questo punto non viene affrontato e risolto.

8) Presenza ed accessibilità al supermercato LIDL – via Vittorio Veneto, 20 Intersezione via Vittorio Veneto / De Amicis

Il PE non è aggiornato, non recependo la presenza del supermercato LIDL (realizzato nel 2014) e dei relativi accessi ai parcheggi di cui al civico 20. A tal fine, vista anche l'attuale ubicazione degli accessi al parcheggio, SI CHIEDE L'ELIMINAZIONE DELLA SEMAFORIZZAZIONE dell'intersezione Vittorio Veneto / De Amicis, in quanto non si rilevano flussi di traffico tali da richiedere l'introduzione di un nuovo impianto semaforico, per non interferire ulteriormente sulla circolazione lungo via V. Veneto.

Si chiede la realizzazione di uno o più attraversamenti pedonali "a baionetta" per garantire la sicurezza dell'attraversamento anche senza semaforizzazione.

Integrazione di Aprile 2021

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019 Città Metropolitana dichiarava di accogliere il punto. Si evidenzia che è stata proposta una miglioria rispetto alla precedente progettazione, che tuttavia non risulta risolutiva in quanto la rampa di accesso al parcheggio del supermercato è di dimensioni inferiori all'attuale, impedendo così la circolazione su due corsie e limitando l'accesso dei mezzi pesanti che devono poter alimentare il supermercato. Anche in questo punto era necessaria una soluzione a raso della tramvia.

9) Passeggiata pedonale via Vittorio Veneto – Parco delle Rimembranze

Si richiede il MANTENIMENTO INTEGRALE DELLA PASSEGGIATA PEDONALE lungo via Vittorio Veneto in corrispondenza del Parco delle Rimembranze, in quanto sede deputata a ricevere il mercato settimanale del mercoledì e del sabato. La riduzione della sua larghezza, come riportata nel PE, non permette una compresenza in piena sicurezza degli ambulanti e degli acquirenti specialmente nelle ore di maggior affollamento, date le dimensioni ridotte dello spazio disponibile a seguito della realizzazione della Metrotranvia. A tal fine si richiede lo spostamento dell'asse della sede ferroviaria o , in alternativa, l'allargamento

verso il parco, mantenendo lo spazio necessario per il mercato settimanale, con oneri a carico del progetto della metrotranvia.

Integrazione di Aprile 2021

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019 Città Metropolitana dichiarava di accogliere il punto nei termini di garantire l'attuale larghezza; tuttavia nel progetto presentato non sono quotate le dimensioni e non si può pertanto riscontrare nel merito.

Dal disegno del progetto di cantierizzazione sembrerebbe che il passaggio pedonale verso il Civico Cimitero non sia in asse con il Viale di accesso allo stesso; inoltre, non sono riportate rampe di accesso al viale medesimo o più in generale rampe di accesso alle aree mercatali attigue. Anche la soluzione verso via Gobetti non è in grado di garantire le attuali funzionalità del Mercato Comunale. Allo stato attuale è impossibile esprimersi e giudicare la proposta perché pare ancora incompleta.

10) Intersezione Vittorio Veneto / Cadorna / Romani – attraversamento pedonale

Si richiede l'inserimento nel PE di un ulteriore ATTRAVERSAMENTO PEDONALE di via Vittorio Veneto in corrispondenza dell'intersezione con via Cadorna e via Carolina Romani lungo il lato sud dell'intersezione, che si trova su una direttrice fortemente interessata dai flussi pedonali, vista la presenza di edifici su entrambi i lati della strada.

Integrazione di Aprile 2021

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019 Città Metropolitana dichiarava di accogliere il punto e si conferma che è stato proposto nel nuovo progetto.

11) Cantierizzazione. Organizzazione e fasi

Si richiede una ridefinizione delle fasi di cantierizzazione lungo tutta via Vittorio Veneto, ovvero la individuazione di aree di intervento aventi estensioni più contenute (max. 150 metri lineari), permettendo così maggiori punti di passaggio tra i due lati di via Vittorio Veneto a mezzi e pedoni, ed evitando lunghi tratti ove sia intercluso tale passaggio.

Integrazione di Aprile 2021

Nel Report di risposta del 23 Luglio 2019 Città Metropolitana dichiarava di NON accogliere il punto; la criticità rimane attuale.

12) Sottopasso ciclo/pedonale passaggio autostradale

Con riferimento alla necessità di garantire la permanenza dell'attuale passaggio pedonale da realizzarsi nel rispetto delle attuali norme urbanistico/edilizie e preservando una larghezza della carreggiata tale da garantire il passaggio in sicurezza dell'attuale traffico, il Comune di Bresso non pone alcun ostacolo alla realizzazione di un tunnel ciclo/pedonale sotto il sedime autostradale.

Con riguardo, però alla manutenzione nel tempo del predetto manufatto il Comune di Bresso ritiene di doversi e potersi impegnare alla sola manutenzione ordinaria dell'opera e non invece a garantire il proprio impegno rispetto agli interventi di natura straordinaria che possano, nel tempo, interessare la realizzazione suddetta.

Quanto sopra per due ordini di ragioni.

La prima di carattere prettamente tecnico/economico in quanto l'opera realizzata potrebbe essere compromessa a causa di problemi strutturali che interessino il sovrastante passaggio autostradale; problemi la cui risoluzione potrebbe richiedere un impegno tecnico ed economico troppo difficile da sostenere per le risorse di un ente territoriale delle dimensioni di Bresso.

La seconda ragione attiene al fatto che il Comune di Bresso ritiene che sia onere del progetto per la realizzazione della metrotranvia quello di garantire la permanenza dell'attuale passaggio pedonale attraverso soluzioni che rechino il minore disagio/danno possibile all'ente interessato.

CONCLUSIONI

In conclusione, si rileva quanto segue alla luce di tutte le considerazioni sopra svolte e, in particolare, delle sostanziali modifiche proposte con il progetto esecutivo della metrotranvia di cui alla bozza di Accordo Integrativo 2021 rispetto al progetto definitivo oggetto dell'Accordo 2010 in termini di frequenza del servizio, aumento del quadro economico e varianti progettuali emerse negli anni.

Anzitutto si chiede che il progetto esecutivo in esame, prima della sua approvazione definitiva, venga sottoposto nuovamente al CIPE al fine di verificare la coerenza delle sostanziali modifiche proposte con gli obiettivi e gli scopi del progetto definitivo approvato in data 2 aprile 2008.

In secondo luogo, si evidenzia che il Comune di Bresso ha deliberato di contribuire *pro quota* per la somma di € 2.296.890,00 alla **realizzazione della metrotranvia Milano (Parco Nord)-Seregno in relazione ad un servizio di trasporto pubblico con determinate caratteristiche e frequenze**, oggetto di approvazione del CIPE e di Accordo 2010.

A fronte delle descritte modifiche sostanziali di cui alla proposta di progetto esecutivo - le quali, a parità di contribuzione economica, si traducono in un danno per l'Amministrazione in ragione della riduzione della qualità del servizio - si rende dunque necessario che Giunta e Consiglio comunale approvino preventivamente la sottoscrizione del nuovo Atto Integrativo. Pertanto - fintanto che non siano state chiarite le criticità evidenziate con conseguente autorizzazione di Giunta e Consiglio comunale - non potrà intervenire la firma di detto Atto Integrativo.

In alternativa, la scrivente Amministrazione si rende disponibile ad avviare un confronto con Città Metropolitana di Milano al fine di ottenere una riduzione del dovuto contributo *pro quota* (€ 2.296.890,00), nel caso in cui il progetto esecutivo non dovesse essere ricondotto in coerenza con quello definitivo approvato dal CIPE in data 2 aprile 2008 e posto alla base dell'Accordo 2010.