

DOCUMENTO CONGIUNTO DEI COMUNI INTERESSATI DALLA RIQUALIFICAZIONE DELLA “RHO-MONZA”

A seguito della Conferenza di Servizi del 5 settembre u.s. per la riqualificazione della Strada Provinciale 46 Rho-Monza, i Comuni interessati dalla tratta hanno preso visione del nuovo progetto realizzato da Milano-Serravalle per i Lotti 1 e 2 e Autostrade dell'Italia per il Lotto 3.

Pur apprezzando le migliorie apportate rispetto alla versione precedente, rimangono irrisolte le criticità per il territorio di Paderno Dugnano ricadente nel Lotto 1 dove la nuova autostrada attraverserebbe una zona fortemente urbanizzata con gravi conseguenze in termini di consumo di suolo e sostenibilità ambientale. Da quanto emerso in sede di Conferenza e da quanto è ragionevole ipotizzare, anche i tempi di realizzazione dell'opera sembrano ormai non più allineabili con l'inizio della manifestazione universale Expo 2015.

Pur ritenendo la riqualificazione della Rho-Monza indispensabile per migliorare la viabilità intercomunale soprattutto nelle fasce orarie di punta, non si può prescindere dalla necessità di agevolare al meglio l'accessibilità al centro fieristico in concomitanza con Expo nel 2015. A tale scopo, i Comuni manifestano la loro disponibilità a collaborare per quanto di loro competenza alla realizzazione del Lotto 3 e del Lotto 2 chiedendo di avviare la realizzazione del Lotto 1 a seguito di una nuova progettazione che accolga le istanze del territorio e ne preveda l'interramento.

Ferma restando la consapevolezza dell'unicità dell'intervento di riqualificazione, infatti, si ritiene di dover rilevare, nell'immediato, come l'intervento è stato pensato e programmato, sin dall'origine, come opera suddivisa in “lotti” (nel numero di tre, come indicato già nell'Assemblea generale del Consiglio dei Lavori Pubblici, Adunanza del 9 ottobre 2009, prot. n. 177/09, cfr. pag. 11 e ss.), proprio in ragione della notevole complessità dell'infrastruttura in esame.

Per questo motivo, i Comuni interessati confermano la loro facoltà di esprimere pareri disgiunti per i Lotti 1-2 e per il Lotto 3 nelle due Conferenze di Servizi indette, alla luce delle evoluzioni dei rispettivi progetti e all'accoglimento delle istanze e prescrizioni presentate. I Comuni interessati confermano comunque l'unità di intenti espressa finora, anche all'apertura delle Conferenze di Servizi.

Si consideri, che i tempi di realizzazione dell'opera non risultano oggi più coerenti con il cronoprogramma del gennaio 2010, rispetto a cui l'inizio dei lavori era previsto per marzo 2012 e l'ultimazione settembre 2014, e che nel dicembre 2012 è stato ipotizzato l'avvio dei lavori a luglio 2013 – data ormai superata - con ultimazione ad aprile 2015, data che appare forzata (e poco verosimile da rispettare). A fronte dell'attuale mancato avvio dei lavori, si riscontra, dunque, la necessità di rivedere ulteriormente il cronoprogramma complessivo dell'intervento, essendo peraltro venuta meno, nel frattempo, l'oggettiva possibilità di garantire l'apertura funzionale dell'opera nel maggio 2015, data di avvio dell'Expo. Dall'esame degli atti di gara, si evince, infatti, che a far data dalla consegna dei lavori gli stessi debbano essere conclusi entro un termine comunque non inferiore a 730 giorni (pag. 2 del disciplinare di gara). Anche per quanto riguarda il Lotto 3, tratto che consente di realizzare l'intero itinerario a 4 corsie, ASPI ha confermato in CdS un tempo di realizzazione pari a 24 mesi.

E' pertanto agevole verificare che, anche ipotizzando una consegna dei lavori, contestuale per tutti i tratti di strada, al 2 novembre 2013 (tempi minimi di previsione), prevedendo un'esecuzione senza interruzioni di sorta (ipotesi peraltro poco verosimile, considerato il periodo climatico che si approssima, in cui piogge e neve sono la prassi e non l'eccezione), si andrebbe, in ogni caso, oltre il termine di svolgimento dell'evento Expo.

Il differimento della realizzazione del Lotto 1:

- non inciderebbe sull'evento Expo, perché i tempi oggettivi di esecuzione, come sopra accennato, non consentirebbero comunque di pervenire ad una ultimazione utile di tutti i tratti stradali. Anzi, per converso, l'avviare il cantiere sul tratto 1 che rimarrebbe comunque aperto durante l'evento non potrebbe che generare interferenza per gli accessi all'area Expo.
- non inciderebbe sulla procedura di evidenza pubblica, considerato che la revisione del cronoprogramma non contrasterebbe con le regole già fissate dal disciplinare di gara; in relazione a quest'ultimo, infatti, i tempi di ultimazione dei lavori, riferiti ai "tratti" oggetto di riqualificazione, decorrono a far data dall'effettiva consegna dei lavori (cfr. pag. 1 in fondo, inizio 2 del disciplinare cit.).

Il posticipo della consegna dei lavori del Lotto 1, rispetto alle altre due sezioni di intervento, consentirebbe, nel frattempo, di riconsiderare la relativa porzione di

progetto per ridurre l'impatto dell'opera medesima sul tratto in questione, fermo restando il rispetto della vigente normativa in materia di appalti, mediante ricorso all'istituto delle varianti e di eventuali lavori complementari, lasciando nel contempo impregiudicato l'affidamento complessivo e generale dell'opera.

In merito al Lotto 3, si segnala che ASPI, oltre a rifiutare la revisione del progetto nel tratto previsto in superficie, ha risposto ai Comuni interessati, con lettera depositata agli atti della Conferenza di Servizi, in maniera negativa a ogni richiesta di opere di compensazione, anche a quelle già prescritte per la discussione in CdS.

Alla luce della prevista realizzazione del sottopasso di collegamento tra Lotto 3 e Lotto 2, il tracciato prevede 4 variazioni di livelletta in meno di 2 km, soluzione che non sembra funzionale neanche per la sicurezza stradale. Inoltre, continua a non essere garantita la piena funzionalità dello svincolo "Bollate-Novate", con conseguente pericolo di congestione per le complanari.

Non è accettabile da parte del territorio la volontà di ASPI di non ammettere modifiche al progetto: anche il sottopassaggio tra Bollate e Novate sembrava "impossibile" fino a 3 mesi fa.

Non è accettabile che gli enti sovracomunali considerino Bollate e Novate "accontentati" dalla realizzazione del sottopasso. E infine, non è accettabile che neanche la Regione si faccia carico delle richieste del territorio, prefigurando un "abbandono" del progetto se i Comuni non daranno un parere positivo in entrambe le Conferenze di Servizi.

Fatte queste premesse i Comuni chiedono:

- di realizzare il Lotto 2 completo del sottopassaggio ferroviario tra Bollate e Novate, già finanziato dal "Decreto del Fare", e delle complanari che consentono di servire il territorio senza creare traffico di attraversamento, e tutte le misure di mitigazione di un'opera dal rilevante impatto ambientale;
- che Milano-Serravalle, in qualità di concessionaria, e tutti gli Enti superiori si impegnino a rivedere la progettualità del Lotto 1 in funzione anche dell'interconnessione tra la Sp 46 Rho-Monza e la Milano-Meda sul nodo di Paderno Dugnano con un tracciato compatibile con il tessuto urbano;
- = che il Governo si impegni nel reperimento dei fondi necessari al finanziamento delle opere di interrimento del Lotto 1;
- = che il Lotto 3 venga realizzato in trincea, o che almeno vengano previste adeguate opere di compensazione per il territorio.

I Comuni chiedono infine che la Regione sia al proprio fianco durante la discussione dei punti sopra elencati durante la CdS, confermando (semmai previa discussione di dettaglio) le loro richieste e prescrizioni.

I Comuni di:

Paderno Dugnano

Cormano

Bollate

Novate Milanese

Baranzate