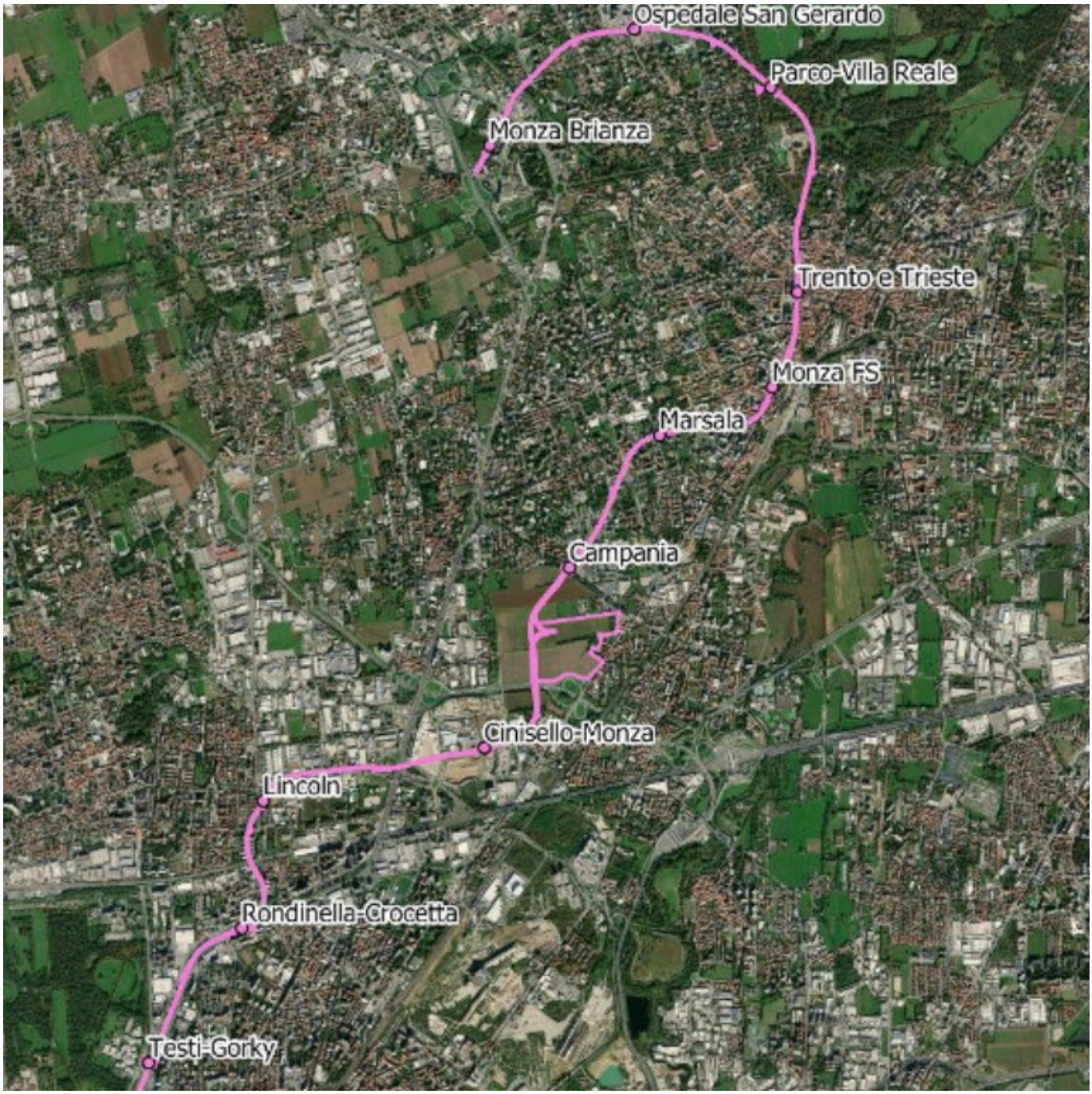
Domenica, 26 Marzo 2023 22:18
Di Giorgio Majoli



Presentate una decina di osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA regionale) sul progetto della M5 da Bignami a Monza. Ne riportiamo alcune. Si resta in attesa delle risposte della Regione

Il prolungamento della Metro a Monza è questione annosa e controversa. Nel corso degli ultimi 40 anni tale prolungamento veniva escluso (anche dalla stessa MM S.p.A.) in quanto **non ritenuto competitivo con la ferrovia esistente**. Come noto, **Monza è attraversata da diverse**

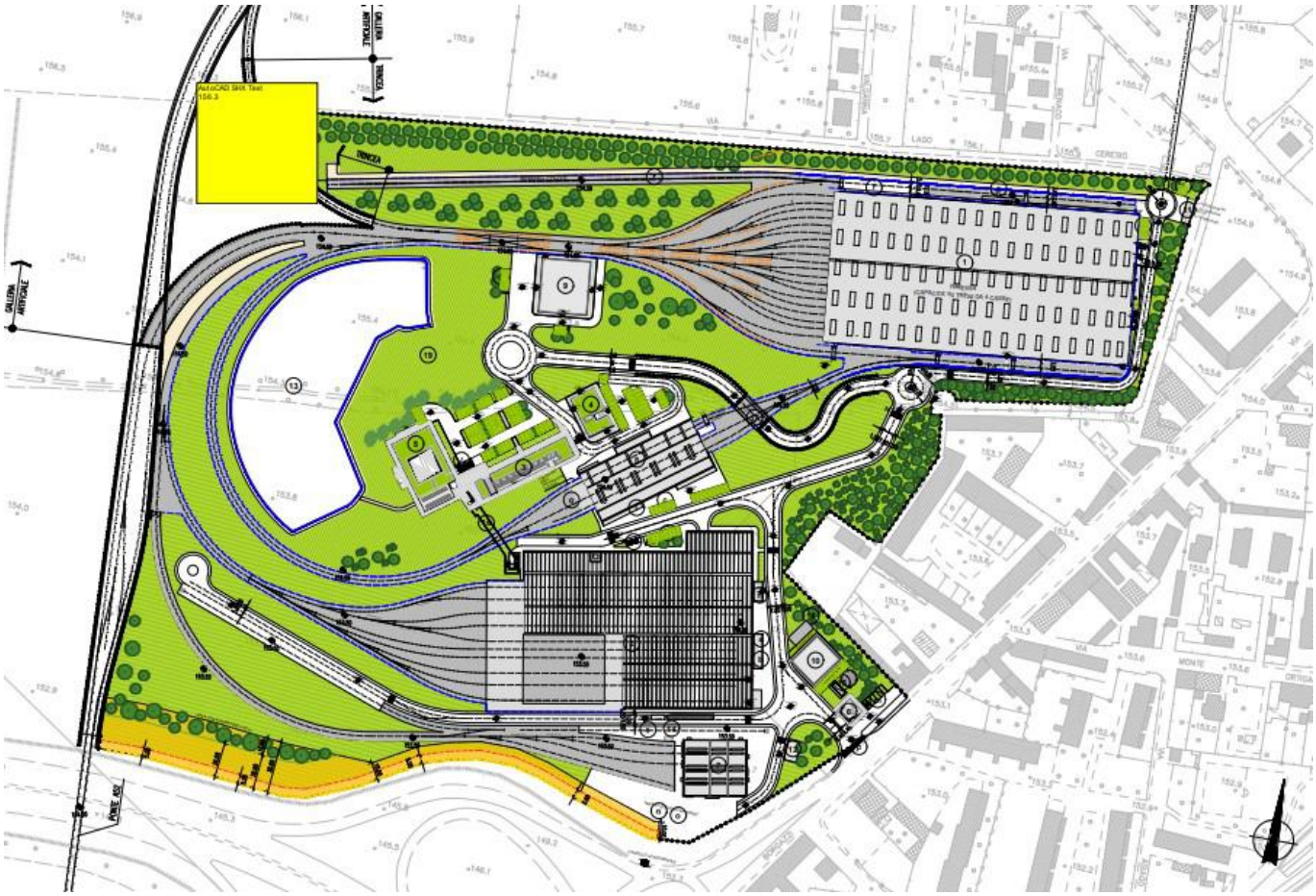
Phoca PDF

linee ferroviarie che, a partire da Milano, **formano in Città una sorta di "Y",** portando a Seregno - Como - Chiasso - Lugano (a ovest), con diramazione verso Saronno e l'aeroporto di Malpensa; Lecco - Sondrio e la Valtellina (a est), con diramazione verso Bergamo e il previsto prolungamento all'aeroporto di Orio al Serio; verso Lecco attraverso Besana Brianza (al centro). **Il servizio per ogni singola linea potrebbe essere migliorato senza grossi investimenti**, come richiede invece la M5 a Monza, (1,25 miliardi di euro), mediante: 1) **La realizzazione di tre fermate ferroviarie**: a nord-ovest di Monza (viale Elvezia), a nord-est (Via Einstein) e a sud (tra via Borgazzi e la A52); 2) **Il miglioramento dell'infrastruttura,** ripristinando o realizzando le connessioni a Villasanta, Monza Sobborghi e alla radice nord-est della stazione di Monza, oltre alla elettrificazione del terzo binario tra Monza e Villasanta.

Il Coordinamento dei comitati e della associazioni di Monza ha chiesto quindi che nell' "Analisi e proposte delle alternative" (Cap. 3.2 di pag. 87 della SIA) venga valutata anche "l'alternativa zero", cioè la non realizzazione dell'opera, a favore del potenziamento e la razionalizzare delle linee ferroviarie esistenti. Nello Studio di impatto ambientale (SIA) non viene riportato alcun dato sugli spostamenti casa - lavoro e casa - studio, **che indichino l'origine e la destinazione, il mezzo finora utilizzato nonché i tempi di percorrenza**. A tale riguardo esiste un rapporto redatto dall'Ufficio statistica del Comune di Monza che, pubblicato nel 2014 (su dati Istat del Censimento 2011) può fornire alcune utili indicazioni anche per le previsioni dei possibili utenti della M5 a Monza. In tale studio **si stimano i pendolari da Monza a Milano in circa 11.000 al giorno**, mentre la capacità di trasporto in normale esercizio della M5 sarà di **11.700 persone/ora** (scenario 2 dello SIA – pag. 93).

L'elemento più impattante del prolungamento della M5 a Monza - così come progettato - risulta essere il deposito officina in località Casignolo di Monza. Si tratta di circa **20 ettari di aree agricole attualmente coltivate che saranno definitivamente compromesse dalla realizzazione di alcuni capannoni e materiale rotabile su piastroni in cemento. Sono 200.000mq di terreno agricolo** che le ultime limitazioni nell'approvvigionamento agricolo hanno reso strategiche. Inoltre il suolo assorbe e immagazzina carbonio, azoto e polveri sottili provenienti dall'atmosfera molto più di quanto possano fare "quattro" filari di alberi posti sul perimetro del deposito; ed a poca distanza abbiamo la A4 ed A52 importanti fonti di inquinanti.

Phoca PDF



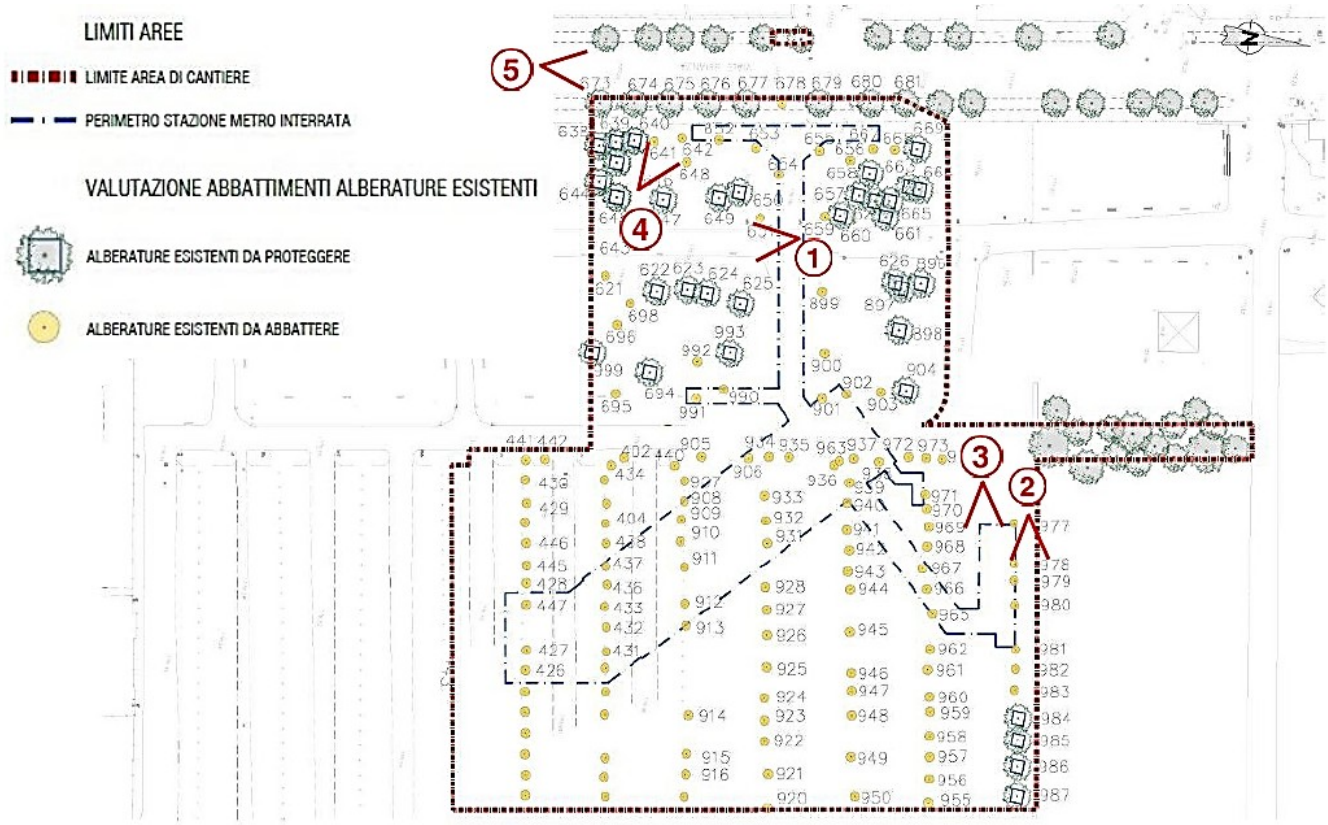
Il deposito officina previsto al Casignolo di Monza

Pertanto quella previsione del deposito officina va sostanzialmente rivista e, in merito, si formulano due proposte alternative: 1) E' stato chiesto di spostare quella previsione su area dismessa. Ricordiamo che a meno di 2 km, raggiunta anche dalla M1, esiste il sito della **ex Falck di Sesto San Giovanni** che, abbandonata da anni e poi bonificata, ha notevoli dimensioni (circa 120 ettari) e quindi potrebbe facilmente ospitare quel deposito officina senza compromettere preziose e residue aree libere da edificazioni; **2) Qualora si voglia realizzare il deposito officina nel quartiere Casignolo di Monza, si chiede che venga realizzato in interrato,** coperto da almeno 10 metri di terreno dal piano dei binari, prevedendo che la M5 sottopassi l'A52 e quindi attraversi quel luogo in sotterranea.

Si nutrono poi pesanti dubbi sul tracciato scelto a nord di Monza con una stazione nel Parco e il passaggio sotto i giardini a est della Villa Reale, prima di piegare verso l'Ospedale San Gerardo. Riteniamo che quel tratto possa avere un **forte impatto ambientale, anche sulla flora (abbattimento di oltre 100 alberi) e la fauna nel Parco e che potrebbe interferire pesantemente con la falda acquifera che**, come noto, correndo da nord a sud, nel Parco è molto alta (a volte emergendo in risorgive). Inoltre, nel tratto est - ovest (Ospedale - Provincia), il progetto rischia di interferire pesantemente con la falda esistente. **Per la minimizzazione dell'impatto in tale contesto si può suggerire di utilizzare per la stazione**

Phoca PDF

l'esistente edificio di "portineria" alla Porta Monza del Parco, con gli ingressi sui due lati del Viale Brianza, esterni alla recinzione. In tal modo, inoltre, la stazione sarebbe utilizzabile anche nelle ore di chiusura del Parco stesso, cosa invece assai problematica con una stazione interna all'area protetta.



Planimetria stato di fatto stazione Parco-Villa Reale

La stazione della M5 nel Parco

In definitiva, l'approvazione di un progetto come questo non può essere ridotta al mero svolgimento della Conferenza di Servizi, giungendo alla emanazione del Provvedimento unico regionale (p.a.u.r.) senza coinvolgere i cittadini se non a cose fatte e decise dall'alto.

Si chiede poi all'amministrazione comunale di Monza di organizzare specifiche iniziative per il coinvolgimento di associazioni e delle realtà di quartiere ai fini della raccolta di proposte e suggerimenti da trasferire sui tavoli della Conferenza di Servizi.

Hanno sottoscritto le osservazioni alla VIA della M5: **Legambiente Circolo di Monza - CCR: gruppo Ambiente e territorio - Comitato Aria Pulita Monza - Comitato via Blandoria - Comitati per il Parco A. Cederna – Comitato La Villa Reale è anche mia - Comitato quartiere Sant'Albino - Comitato quartiere San Donato Regina Pacis - Comitato via Boito**

Phoca PDF

Monteverdi - Comitato Ospedale Umberto 1° - Comitato Triante - Comitato Pro Buon Pastore - Comitato salvaguardia Buon Pastore - Comitato Bastacemento - Presidio ex Macello - Comitato San Fruttuoso Bene Comune - Comitato di via Gallarana - Comitato Viale Lombardia 246 - Comitato antimafia MB Peppino Impastato - Utenti del Trasporto Pubblico (UTP).

Il testo integrale delle osservazioni:

Osservazioni_VIA_della_M5_MONZA-26_febbraio_2023.pdf

Phoca PDF