

BOREALIS ITALIA

OSSERVAZIONI AI SENSI DELLA LR 12/2005, ART. 14.3 s.m.i. “PIANO ATTUATIVO “EX FIERA” IN VIALE STUCCHI -SICILIA”

1. PREMESSA

Borealis Italia ha partecipato attivamente al tavolo di confronto organizzato dall'Amministrazione Comunale di Monza, richiesti da Assolombarda e dedicato alla risoluzione di alcune criticità relative alle dotazioni infrastrutturali e allo stato manutentivo della viabilità esistente del comparto produttivo Pompei-Ercolano. Le previsioni del Piano attuativo “Ex Fiera” si inseriscono in un contesto già caratterizzato da criticità, che verranno aggravate dall'intervento adottato.

A tal proposito si segnala che, contrariamente a quanto scritto nella documentazione relativa al Piano (DOC 01 - Relazione tecnico illustrativa), la viabilità a sud del lotto non è stata condivisa né con gli attuatori del PA confinante (concessionaria Audi), né con le altre aziende presenti al Tavolo di lavoro del comparto produttivo Pompei-Ercolano, le quali hanno sempre espresso perplessità in merito alle soluzioni previste dal Piano Attuativo con particolare riferimento al tema degli impatti sulla mobilità e sulla circolazione dei mezzi.

Borealis Italia, quindi, presa visione del procedimento relativo al “PIANO ATTUATIVO “EX FIERA” IN VIALE STUCCHI -SICILIA” adottato con delibera di Giunta Comunale n. 222 del 20 giugno 2024, formula, nell'interesse generale e delle aziende associate aventi sede nel territorio comunale, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della legge regionale n. 12/2005 e successive modifiche e integrazioni, le osservazioni di seguito riportate.

2. OSSERVAZIONI

2.1. Classificazione dell'intervento ai sensi della normativa regionale commerciale

Nel DOC 01 - Relazione tecnico illustrativa si legge che *“Il progetto prevede due ambiti distinti di intervento per la realizzazione di due distinte ed indipendenti medie strutture di vendita, aventi rispettivamente SV di 1100 mq. e 1.400 mq. ed SL pari a 2430 mq e 2500 mq.. Non sono inoltre previsti collegamenti pedonali diretti tra le due proprietà. Come si può evincere dalla tavola 4 per ognuno dei due lotti è previsto un proprio ed autonomo accesso da aree pubbliche e non sono previsti spazi comuni o gestioni condominiali, spazi e servizi sono gestiti autonomamente così come gli allacci alla rete pubblica. Ciascuna struttura quindi verrà realizzata in forma indipendente sia dal punto di vista della richiesta delle necessarie autorizzazioni sia sotto il profilo temporale”*.

Tuttavia, come si evince chiaramente dalla Tav. 05 - Planimetria generale urbanizzazioni per lotti funzionali, il parcheggio delle due MSV non è completamente separato. Solleviamo, quindi, dubbi sulla classificazione stessa dell'intervento ai fini del rispetto della normativa commerciale vigente (si veda la definizione di centro commerciale all'art. 2 dell'Allegato A alla DGR 28 dicembre 2023 - n. XII/1699).

2.2. Aggiornamento dello stato di fatto e di progetto

2.2.1. La metodologia seguita per la ricostruzione dello scenario dello stato di fatto ha tenuto in conto dei flussi ottenuti da precedenti rilievi di traffico, in particolare i rilievi contenuti nello studio di traffico “Lombarda Motori 2 spa”. Questi rilievi sono stati effettuati prima del 2020, pertanto, non fotografano correttamente l'attuale regime di circolazione in essere all'interno del comparto territoriale

oggetto di analisi. Inoltre, il post Covid ha registrato un incremento dei parametri occupazionali e produttivi, il che si traduce in un incremento della mobilità veicolare e del trasporto delle merci. L'insediamento Lombarda Motori risulta, infatti, ad oggi pienamente concluso. Ulteriori interventi che insistono sul comparto produttivo Pompei-Ercolano sono già stati approvati (si pensi al Piano attuativo Elesà), altri sono attualmente in istruttoria e altri ancora riguarderanno le aree di proprietà comunale inserite dall'Amministrazione nel Piano delle Valorizzazioni e Alienazioni 2024. Sia lo stato di fatto che quello di progetto, quindi, a nostro avviso, dovrebbero tenere in debita considerazione il quadro programmatico aggiornato delle previsioni insediative nel contesto di riferimento, analogamente a quanto richiesto dall'7 comma 11 delle NTA del PdR per i Piani attuativi relativi ad Ambiti di Trasformazione (AT) ed Ambiti compatibili con la Trasformazione (AcT) del Documento di Piano.

2.2.2. Per quanto riguarda le modifiche alla rete viaria riportate nell'analisi dello scenario di progetto, nello studio di traffico si afferma che verrà realizzata una rotonda in sostituzione dell'attuale impianto semaforico all'intersezione Viale Sicilia/Via Pompei con contestuale ampliamento a due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale di Viale Sicilia compresa tra le due rotonde. Nello studio si dichiara che *"tale rotonda verrà da subito realizzata, in compatibilità con il previsto proseguimento verso Concorezzo della riqualificazione a carreggiate separate del viale Sicilia"*. Tuttavia, i tempi di attuazione e le modalità di reperimento delle risorse necessarie alla realizzazione di tali interventi (incluse le procedure di acquisizione di aree esterne all'attuale sedime stradale) non sono noti e sono completamente slegati dall'attuazione del piano attuativo in esame, dal momento che l'attuatore si assume solo - a scomputo degli oneri di urbanizzazione - la progettazione delle opere extracomparto relative all'attraversamento aereo ciclo pedonale di Viale Sicilia e la rotonda di Viale Sicilia angolo via Pompei fino all'importo complessivo di euro 101.400,00 (si veda DOC 09 - Bozza di convenzione, art. 6 comma 2). È quindi necessario prevedere uno scenario intermedio al fine di verificare il livello di congestione aggiuntivo che si avrebbe nel tratto di Viale Sicilia interessato in assenza delle opere sopraccitate.

2.3. Ampliamento delle simulazioni di traffico

2.3.1. Nel DOC 08 - Studio trasportistico si afferma che sono stati considerati due scenari elaborati modellisticamente nelle ore di punta del venerdì e del sabato sera, in cui la quota di veicoli pesanti risulta molto bassa (considerando il traffico indotto dalle strutture commerciali, senza nemmeno eseguire approfondimenti rispetto agli approvvigionamenti delle strutture stesse). Tuttavia, si rileva che il comparto in cui si realizzerà il piano attuativo è prettamente un comparto produttivo che segue prevalentemente gli orari canonici delle attività produttive, ovvero dal lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 18.00, con movimentazioni rilevanti di autoveicoli dei dipendenti delle

numerose aziende presenti e di mezzi pesanti da e per le stesse aziende in queste fasce orarie.

In Borealis Italia si registra un traffico di mezzi pesanti (motrice con rimorchio) di circa 20-25 unità al giorno, con picchi nelle fasce orarie 8:00-10:00 e 13:30-15:30. Il passo carrabile di fronte alla rotonda rappresenta l'unico accesso per tali mezzi. Un rallentamento del traffico e delle operazioni di ingresso dei camion impatterebbe significativamente sulla capacità del sito di mantenere i volumi di produzione attuali. Oltre ai TIR, si registrano almeno 10 camion al giorno che utilizzano il passo carrabile interessato. Si sottolinea inoltre che Borealis lavora a ciclo continuo 24/7, 365 giorni l'anno. L'assetto viabilistico proposto andrebbe quindi verificato anche assumendo l'indotto della attività produttive esistenti e di previsione per valutare l'eventuale insorgenza di ulteriori elementi di criticità che possano penalizzare le attività produttive del comparto territoriale oggetto di analisi. Allo stesso modo, il modello non tiene conto del traffico generato in occasione delle partite del Monza Calcio, elemento anch'esso imprescindibile dal momento che i parcheggi del comparto sono destinati alle tifoserie durante le partite casalinghe del Monza, con aumento della pressione del traffico sulla rete stradale del comparto. È, quindi, del tutto evidente che modelli costruiti sulla base di rilevazioni di traffico nelle ore di punta serali del venerdì e del sabato e che non tengono conto del traffico generato da altri attrattori (vedi stadio di calcio) non sono realistici. Si chiede pertanto di aggiornare i modelli di traffico considerando anche altri giorni della settimana che non siano solo il venerdì e il sabato così come di riformulare gli orari di punta serali a partire dalle 17.30 e di introdurre gli orari di punta del mattino, dalle 7.30 alle 9.30. Ciò al fine di valutare l'efficacia degli interventi viabilistici previsti e prevederne di nuovi o di diversi se necessario.

- 2.3.2. Lo studio trasportistico non prende in esame l'impatto che la nuova rotatoria che sarà realizzata su Via Ercolano - dichiarata nella relazione tecnica "parzialmente sormontabile" - avrà sui mezzi pesanti in circolazione da e per le attività produttive dell'area nonché delle manovre di accesso e uscita dei mezzi pesanti dai passi carrai esistenti e che insisteranno sulla nuova rotatoria, anche con riferimento al tema della sicurezza rispetto alla commistione con il traffico automobilistico che inevitabilmente andrà ad interessare la rotatoria. Chiediamo, quindi, un approfondimento su questo punto al fine di valutare la bontà della soluzione proposta oppure la necessità di individuare una soluzione alternativa, che potrebbe essere quella di una intersezione a T e di consentire l'uscita su Viale Stucchi da Via Ercolano, quest'ultimo intervento già previsto dallo studio trasportistico del 2022. Lo stesso studio del 2022 prevedeva anche il mantenimento del braccio di innesto dedicato su Viale Sicilia da Viale Stucchi per bypassare l'attuale rotatoria, una delle più congestionate e trafficate della città. Con l'aggiornamento dello studio trasportistico del 2024 tale braccio viene eliminato, ma non sono chiare le motivazioni che hanno portato a tale scelta, così come quella di non prevedere l'uscita da Via Ercolano su Viale Stucchi. Si chiede pertanto di rendere evidenti nell'attuale studio trasportistico le analisi che dimostrano i vantaggi

per la fluidificazione del traffico delle soluzioni scelte rispetto a quelle prospettate nello studio del 2022.

2.4. Considerazioni conclusive dell'impatto del Piano sul traffico

Nelle considerazioni conclusive dello studio trasportistico si afferma che “dalle analisi condotte nello scenario di progetto, pur a fronte di un significativo aumento dei veicoli circolanti (+15%), gli interventi infrastrutturali previsti sono in grado di mitigare gli effetti della presenza delle due nuove strutture di vendita sulla qualità della circolazione. I livelli di fluidità del traffico, anche se non ottimali rimangono paragonabili a quelli attualmente esistenti sia in termini di velocità media che di accodamenti. La realizzazione degli interventi viabilistici, soprattutto la riorganizzazione delle intersezioni Stucchi-Sicilia e Sicilia-Pompei e della sede stradale di Viale Sicilia nella tratta tra queste comprese, permette il mantenimento di simili caratteristiche di deflusso dei veicoli”.

Ebbene, dal momento che le analisi di traffico non sono state fatte in un giorno e in un orario tipo (si veda punto 2.3.1 delle osservazioni) e che per alcune delle opere citate non sono definiti i tempi di realizzazione (si veda punto 2.2.2 delle osservazioni), si può tranquillamente sostenere che le considerazioni conclusive non siano attendibili in termini di livelli di fluidità del traffico e che, pertanto, necessitano di una profonda revisione.

Monza, 02/08/2024