



CONSULTA DI QUARTIERE SAN ROCCO

Incontro del 22 Gennaio 2025 ore 21:00
presso il Centro Civico San Rocco

INCONTRO N. 2

OdG:

- 1) Breve informativa su M1/M5, passerella pedonale via Aquileia, parco Sant'Alessandro;
- 2) Condivisione aggiornamento/stato dell'arte su Serravalle e PEBA (Piano di abbattimento delle barriere architettoniche).

PRESENTI N. 24

ASSENTI N. 20

INTRODUZIONE/PREMessa

Introduce il Coordinatore salutando tutti i presenti, comunicando che da marzo e per tutto il mese sono aperte le iscrizioni in Consulta. Ringrazia l'Assessora Zappalà, il tecnico dell'Amministrazione e i tecnici di Monza Mobilità che è la società partecipata del Comune di Monza, per la presenza in Consulta.

2. CONDIVISIONE AGGIORNAMENTO/STATO DELL'ARTE SU SERRAVALLE E PEBA (PIANO DI ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE)

L'Assessora ringrazia per l'invito in Consulta entrando subito nel concreto dell'opera Serravalle.

È stata effettuata una valutazione preliminare di fattibilità dell'opera da parte di Regione Lombardia che risale all'anno 2019, successiva la delibera del maggio 2020 relativamente all'ipotesi di finanziamento dell'opera e l'inserimento all'interno della programmazione regionale relativamente all'importanza strategica di questo asse. La legge regionale del 2020 "elementi relativi all'opera e in particolare alle fonti di finanziamento dell'opera" parla in maniera esplicita del fatto che sia stato destinato un finanziamento di quaranta milioni di euro per l'intervento in oggetto che copre il costo complessivo dell'opera, così come definito in fase di sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica, per poi seguire negli anni successivi, sulla base di questi input e delle deliberazioni prese dalla Giunta Regionale lombarda, gli atti conseguenti che devono portare alla definizione della progettazione vera e propria dell'opera. L'Amministrazione ha una richiesta regionale di recepimento dell'opera nel PTCP della Provincia che è il documento della programmazione della Provincia di Monza

e Brianza, al fine anche di poter variare quello che era previsto negli strumenti di pianificazione territoriale; qui c'è un primo elemento importante da sottolineare: con il contributo che Monza ha dato in relazione a questa variante, il Comune è riuscito a portare la Provincia a non recepire il raccordo rispetto alla prima proposta di opera, con l'attraversamento Casignolo/viale Campania. L'ipotesi prevedeva il coinvolgimento dell'area fino al tratto di viale Campania compreso.

Il primo coinvolgimento formale nei confronti del Comune di Monza è datato 2019, successivamente c'è stato un approfondimento di ipotesi progettuale nel 2021, la messa a disposizione del progetto da parte di Serravalle nel gennaio 2022, l'elaborazione della bozza di PFTE (che è il documento che dà gli elementi di carattere tecnico ed economico preliminari non ancora esecutivi), la richiesta regionale di PTCP del 2022, ulteriore analisi di flussi di traffico tra il 2022 e il 2023, contributi a varianti infrastrutture del 2023 con l'avvio dei procedimenti di esproprio sempre nel 2023.

Dalle slide presentate si evince l'ipotesi progettuale del tratto iniziale, cui segue il tratto intermedio e, sempre sul tema della definizione del PFTE c'è una slide relativa agli scambi che il Comune ha avuto con tutti i soggetti coinvolti con i vari atti formali protocollati. Un'opera così straordinariamente impattante su un tessuto come il quartiere di San Rocco e la città di Monza, aveva degli elementi che meritavano un'attenzione particolare, quindi tecnicamente si parla di una verifica di assoggettabilità a VIA che è la valutazione dell'impatto ambientale di competenza ministeriale. C'è stata una evoluzione in relazione a questo procedimento che ha portato alla necessità di avviare il procedimento di VIA. Il contributo che il Comune di Monza ha dato, è stato un contributo importante che ha permesso alcune modifiche non irrilevanti e che ha messo in evidenza quali fossero gli elementi di massima criticità nello sviluppo dell'opera: impatto con area di Casignolo, rumori di impatti acustici, impatti vibrazionali, qualità dell'aria, suolo, tema del consumo e delle impermeabilizzazioni, monitoraggio ambientali, introduzione di fattori di pressione antropica, mancanza di comprovata efficacia delle misure di mitigazione, rischi per la salute della popolazione. È interessante notare come il parere che è stato dato dalla sottocommissione VIA, richiami in maniera molto esplicita le osservazioni che il Comune ha formulato in relazione ai rilievi ambientali e successivamente ripresi i pareri espressi dalla sottocommissione stessa.

Il fatto che siano state formalizzate prima le osservazioni e che successivamente siano state recepite, sono elementi non irrilevanti da un punto di vista formale che si spera si traducano in sostanziale.

La successiva fase amministrativa è quella della presentazione del progetto ai fine della VIA (valutazione di impatto ambientale); serve a conseguire elevati livelli di protezione e qualità dell'ambiente valutando preventivamente le possibili conseguenze derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio di progetti/interventi. Si ribadisce che il Comune si è espresso in sede di VIA e della conferenza dei servizi per la valutazione del progetto e che con nota del 29 gennaio 2024 richiamando il proprio parere del giugno 2023 si chiede di rivedere l'andamento del tracciato dell'infrastruttura attraverso l'eliminazione del tratto in trincea prevista sul ramo uno e la relativa copertura. Egregia l'attività di verifica tecnica svolta da Monza Mobilità che ha supportato l'Ente anche nell'espressione dei propri pareri tecnici. Venendo alla pubblicazione dell'istanza vera e propria, si è avuta la fase di consultazione aperta nell'aprile del 2024 e successivamente il Comune di Monza ha espresso il proprio parere tecnico in fase di VIA con deliberazione di Giunta Comunale n. 241 del 13 giugno 2024. All'interno della delibera della Giunta Comunale approvata, si evincono gli elementi esplicitamente richiesti a titolo prescrittivo da parte del Comune in relazione a tutto il tratto. Relativamente al tratto iniziale - ramo di connessione con la A52 direzione ovest, risolvere le criticità ambientali, connesse ad inquinamento acustico, cesura del territorio, impatto paesistico, ambientale e acustico eliminando il tratto in trincea e realizzando il raccordo completamente in tunnel sotterraneo possibilmente

evitando soluzioni che comportino la realizzazione di occupazione di suoli in superficie per uscite di sicurezza, accessi ed impianti di esalazioni e fumi, mitigare e risolvere le criticità ambientali connesse sia alla fase di cantieramento che alla fase di esercizio. Si chiede di verificare differenti alternative di tracciato che portino alla minimizzazione degli impatti sui recettori residenziali e sensibili previsti nello scenario di progetto alternativo. Risolvere le criticità ambientali posti dalla presenza dei pozzi, tutela dell'edificato esistente, limitare le eventuali demarcazioni fisiche a quanto strettamente necessario. Invece in relazione al tratto intermedio finale, risolvere le criticità ambientali connesse sia alla fase di cantieramento che alla fase di esercizio. Questo al momento è ciò che pende sulle nostre teste.

L'Amministrazione è davanti ad una fase cruciale, a brevissimo si saprà, in relazione a questo progetto e alle osservazioni fatte, consegnate, deliberate in Giunta, quale sarà il progetto definitivo che verrà depositato. Tra la fine del mese di gennaio e inizio febbraio la procedura si concluderà. Le interlocuzioni sono in corso per fare in modo che vengano recepiti il più possibile gli elementi che l'Amministrazione ha trasmesso. Il Comune di Monza era a conoscenza di questa progettualità dal 2019 e a partire poi da un'azione che formalmente è riscontrabile in tutti i documenti ufficiali, ha determinato a partire dall'ottobre del 2022 prima di tutto il fatto che venisse sottoposta a VIA l'intera procedura, che venisse sottoposta a VIA su un progetto migliore rispetto a questo ed ora si vedrà quale sarà l'epilogo. L'Assessora si impegna qualora avrà delle notizie definitive in merito, di venire in Consulta per condividerle.

Seguono i seguenti interventi:

- Le preoccupazioni del quartier e della Consulta sono quelle indicate nei pareri presentati in fase di valutazione impatti ambientali;
- Più di una volta è stato sottolineato nelle riunioni in Comune che eliminare lo svincolo di uscita dalla 52 su via Borgazzi avrebbe danneggiato la città di Monza soprattutto per chi abita nella zona di Casignolo, soprattutto essendo lo svincolo già esistente, non si capisce l'utilità di toglierlo;

L'Assessore specifica che questo punto è all'interno della delibera ma non fra punti indicati con carattere prescrittivo ma all'interno delle valutazioni e delle richieste che il Comune avanza.

Inoltre, nell'azione ripercorsa oggi, si sente di poter dire che il Comune di Monza sia riuscito a fornire, a partire dall'ottobre 2022, tutti gli elementi di carattere tecnico e i pareri supportati anche da professionalità che si sono resi disponibili a costruire un'ipotesi alternativa. Si spera che tutto questo venga accolto. Ritiene che questa comunità, complessivamente, non possa rimpiangersi nulla in termini di tentativi attraverso gli strumenti che aveva per poter proporre le proprie migliorie. Poi cosa farà Serravalle e Regione Lombardia lo si vedrà a breve.

L'Amministrazione è speranzosa che il lavoro di presidio politico, supportato da competenze e professionalità tecniche, messo in campo per provare a scardinare almeno parzialmente il progetto che è stato presentato in ultima istanza, possa vedere un'accoglimento totale, parziale, comunque più significativo possibile degli elementi che il Comune ha dato come spunto progettuale.



Il Coordinatore richiede che la Consulta sia aggiornata appena la commissione si esprimerà e successivamente organizzare un altro incontro in cui verrà presentato il progetto per capire come Serravalle ha acquisito le varie istanze.

- Un cittadino interviene chiedendo cosa potrà dire la commissione di VIA essendo un organismo ministeriale, nazionale, sopra a tutto.

Risponde un tecnico precisando che la Commissione valuta a livello normativo e di impatto ambientale l'opera e le osservazioni che sono state fatte e formula delle prescrizioni che come tali devono essere adottate. L'opera non può essere fatta se non adeguando il progetto alle prescrizioni dell'esito della Commissione di VIA. Di fatto già nelle interlocuzioni si è espressa valutando che l'opera ha un forte impatto, quindi ci si augura che la Commissione di VIA prenda in considerazioni le osservazioni formulate dal Comune e le tramuti in prescrizioni per il progetto.

- Alcuni cittadini vorrebbero sapere se sono state ricevute le osservazioni presentate dal Comitato Serravalle

L'Assessora risponde precisando che tutto quello che è emerso in termini di discussione come richiesta da parte delle interlocuzioni che ci sono state con il quartiere, sono state a vari titoli accolte e recepite all'interno della delibera che ha dato le indicazioni. Alcuni elementi con carattere prescrittivo e altri con richiesta di valutazione.

Precisa inoltre che al tempo stesso, a livello istituzionale non si hanno le medesime responsabilità relativamente al progetto. Non è corretto generalizzare nei confronti del lavoro che il Comune ha fatto a tutela del proprio territorio. Il progetto è stato calato dall'alto nel 2019, i primi atti che per tante ragioni, anche di carattere tecnico, segnalano un alert e una richiesta di modifica risalgono a ottobre 2022, il progetto è stato approvato da delibera regionale. Il Comune di Monza in relazione alla possibilità di intervento o meno su questa opera non ha lo stesso potere di Regione Lombardia, così come del Ministero, nel produrre le proprie valutazioni. Si stanno subendo delle decisioni che non sono state prese qui, si è cercato di tutelare nel miglior modo possibile l'interesse di questo quartiere e di tutta la città di Monza. Si confida che le interlocuzioni che sono state aperte, gli approfondimenti e la saldatura tra parte politica e parte tecnica per provare ad opporsi, dove era permesso farlo, vengano accolte, ma generalizzare tutto non è rispettoso di quelli che sono i processi decisionali all'interno del nostro sistema paese. Il Comune subisce delle decisioni che qualcuno prende.

Un cittadino propone, dato che se si parla di dare per avere e che si deve fare perché calata dall'alto, che si tolga allora la barriera dell'autostrada in modo che San Rocco abbia più respiro, considerato che doveva essere tolta trent'anni fa.

Un tecnico precisa che non è possibile in sede di VIA del progetto specificare che occorre togliere la barriera. Relativamente al fatto che occorra fare un ragionamento rispetto alla localizzazione delle barriere, i cittadini hanno ragione, ed è un tema che il Comune si è posto sia all'interno del piano urbano della mobilità sostenibile che nelle interlocuzioni con Serravalle. È un tema che al di là di quello che determina la barriera in sé, è un dato di fatto che parliamo di un traffico parassita (cioè persone che non



utilizzano l'autostrada ma la viabilità urbana per risparmiare ogni giorno); questo è determinato dal posizionamento dei caselli del sistema autostradale ed è stato posto all'interno del Comune, posto a Serravalle e deve esser affrontato con il Ministero e la Regione. Non si può porre come contropartita perché sono partite diverse anche se incidono sullo stesso fenomeno.

Si ritiene che la chiarezza delle esposizioni e l'approfondimento del tema trattato non richiedano ulteriori indicazioni.

2. BREVE INFORMATIVA SU M1/M5, PASSERELLA PEDONALE VIA AQUILEIA, PARCO SANT'ALESSANDRO

L'Assessora illustra che alla fine del 2024 è stata approvata da parte della giunta comunale una delibera di un milione di euro complessivamente sulla parte degli investimenti al cui interno è stata inserita una parte specifica di 145 mila euro relativa al PEBA, piano per il superamento delle barriere architettoniche, che consiste in una mappatura all'interno di una città di tutte quelle che sono le barriere architettoniche presenti, sulle strade, sui marciapiedi, negli edifici pubblici. La città di Monza parte proprio da strade e marciapiedi perché è proprio su questi assi che si rileva la maggior presenza di barriere architettoniche. Per poter intervenire in maniera puntuale e per poter programmare gli interventi la prima cosa importante è avere una mappatura complessiva e precisa della città. È stato inoltre impegnato oltre a questo un milione e novecentomila euro di opere specifiche all'interno della città ed è compresa la passerella di via Aquileia. Sulla parte specifica di PEBA, l'Assessora lascia la parola a Monza Mobilità perché la scelta che l'Amministrazione Comunale ha fatto è quella di affidare questo tipo di progettazione alla propria società partecipata che si sta già muovendo per individuare le soluzioni migliori affinchè il PEBA, che è uno strumento di cui gli enti si devono dotare da un punto di vista tecnico burocratico, non sia soltanto per Monza un momento per adempiere formalmente a quello che è un obbligo di legge, ma diventi un'opportunità e un'occasione per ripensare e mappare in maniera puntuale lo spazio pubblico per riuscire ad incidere concretamente per migliorare la vita delle persone.

Il tecnico di Monza Mobilità precisa che si è deciso di ottemperare ad un onere di legge e sviluppare il classico documento dove sono contenute le linee guida introducendo anche elementi innovativi, una sorta di carta delle soluzioni che si possono adottare; come detto dall'Assessora, fondamentale è creare uno strumento che da un lato vada a mappare tutte quelle che sono le criticità, dall'altro che dia la possibilità a tutta la cittadinanza di diventare una hub che contribuisca a segnalare ed implementare quelle che sono le criticità sul territorio. Questo verrà fatto attraverso un'applicazione specifica, uno strumento per i cittadini che funzioni anche come strumento di guida su determinati percorsi. Obiettivo è di sei/sette mesi per raggiungere un primo livello, una mappatura interna, le linee guida e sperare di lanciare poi questo strumento di condivisione alla cittadinanza.

Monza sarà la prima città ad implementare una cosa di questo tipo.

Lo strumento delle segnalazioni che rilascia un ticket in apertura della stessa, chiude la segnalazione e permette di tracciare la richiesta, è uno strumento che vale la pena perseguire perché è quello che, in relazione all'operatività quotidiana degli uffici, permette di avere un rapporto diretto tra amministrazione e cittadino anche nel segnalare interventi urgenti. Mentre l'app di cui si è parlato è



uno strumento che serve in un'ottica di pianificazione degli interventi.

L'Assessore precisa che la politica deve dare gli strumenti a livello organizzativo perché le cose funzionino a prescindere che una persona abbia o non abbia il contatto della parte politica. Ritiene che i cittadini all'interno di una comunità abbiano dei diritti, e come tali ritiene che sia sbagliato far passare il principio per cui bisogna dire grazie a qualcuno. Si rende disponibile per ricevere tutto quello che la Consulta riterrà di mandare, ma crede che sia stato più corretto da parte dell'Amministrazione fare in modo che ci fosse uno strumento tecnico che permetesse di mappare in entrata le richieste e che faccia sì che il Comune, indipendentemente dalla mediazione politica, porti avanti le richieste.

Breve informativa su Metropolitana M1 e M5, Passerella pedonale via Aquileia e il parco di Sant'Alessandro.

Passerella pedonale via Aquileia

L'Assessore affronta il tema passerella spiegando che è stato stabilito dall'Amministrazione Comunale, con una propria deliberazione specifica, lo stanziamento di cinquecentomila euro per il superamento delle barriere architettoniche in relazione alla passerella di via Aquileia. Questa cosa è stata stabilita in prima battuta tra ottobre e novembre in quello che tecnicamente si chiama DIP, documento di indirizzo alla progettazione. Per riuscire però ad impegnare economicamente le risorse stanziate a bilancio, la normativa prevede che debba essere redatto un documento ulteriore di progettazione definito PFTE, senza questo non si possono impegnare le cifre a bilancio in corso ma si va nel bilancio successivo. È successo che gli uffici comunali per fare in modo che i soldi venissero impegnati entro il 2024 hanno dato incarico ad un progettista che si è impegnato di fare un primo progetto tecnico ed economico tale da permettere di impegnare i soldi a bilancio. Il progetto che è stato approvato non è il progetto definitivo che riguarda la passerella. Non è una progettazione di carattere esecutivo che è invece quella finale messa a base di gara sia in termini di valutazione di entità di costi sia dal punto di vista della struttura progettuale. Per la passerella di via Aquileia si è al punto che entro la fine dell'anno si è riusciti ad avere il PFTE, sono state impegnate le risorse di 500 mila euro, ora si entra nella fase in cui si deve lavorare sulla parte di progettazione esecutiva che ha un elemento di complicazione di tipo amministrativo non irrilevante per cui l'Amministrazione sta intervenendo su un'area che è parzialmente di competenza dell'Amministrazione e parzialmente di competenza di RFI. Sulla base dell'approvazione del PFTE, inizia per l'Amministrazione una fase in cui con RFI si ragiona insieme per l'effettiva realizzazione dell'opera sulla base della disponibilità economica e della progettazione preliminare. Quando si entrerà nel vivo della definizione esecutiva del progetto è intenzione dell'Amministrazione condividere lo sviluppo, prima che diventi esecutivo, con chi vive nel quartiere per non rischiare di fare una cosa che non sia funzionale per chi utilizza la struttura tutti i giorni.

Parco di Sant'Alessandro.

L'Assessora precisa che sono stati presentati ad inizio settimana in conferenza stampa tutti gli interventi previsti per il miglioramento dei parchi e giardini della città. Per l'area di Sant'Alessandro si ha l'aggiudicatario della gara, si è prossimi alla firma del contratto, l'ufficio ha condiviso il progetto



e ci terrebbe a verificare insieme, prima di far partire i lavori, quello che al momento è stato messo a gara ed è prossimo alla realizzazione perché prima che partano i lavori ci sono sempre dei margini, ma una volta partiti non più. Vorrebbe quindi essere sicura che il progetto così come è andato in gara sia quello che è stato condiviso, in particolare il dubbio proposto dai tecnici è in relazione alla compresenza nella stessa area sia dell'area cani che del gioco dei bambini.

Viene illustrato tramite slide il progetto.

Il Coordinatore fa presente che come Consulta era stato dato un suggerimento di partire momentaneamente destinando l'area in parte a giochi bambini ed in parte ad area cani per poi un domani spostare l'area cani in uno o due spazi chiusi a cento metri, che sono le aree delimitate di Serravalle sopra il tunnel esistente.

In ogni caso non è una decisione che occorre prendere questa sera. L'Assessora fa presente che può consegnare il progetto alla Consulta in modo tale che la stessa possa fare una riflessione approfondita e riconsegnare in tempi rapidi un riscontro in una decina di giorni. C'è ancora margine di modifica che non vuol dire ovviamente stravolgere il progetto.

La Consulta stabilisce di mantenere il progetto momentaneamente così come proposto facendo due ingressi separati come è per il giardino di Casignolo.

Metropolitana M1 e M5

L'Assessora precisa che la questione prioritaria per la Consulta è il tema del deposito e dell'impatto/evoluzione etc. In realtà su questo fronte questo elemento non va in maniera distaccata rispetto a M1 e M5, la condivisione di informazione viene fatta su questo perché si porta inevitabilmente anche la questione deposito.

La situazione per quanto riguarda la progettazione e l'arrivo effettivo della Metropolitana a Monza è la seguente:

M1: è stata fatta nel corso dell'anno 2024 da parte del Comune di Milano la gara relativamente al prolungamento di M1 in direzione Baggio che prevedeva tra le opzioni di gara la possibilità che il vincitore estendesse il prolungamento fino a Bettola. La gara bandita dal Comune di Milano è andata deserta. È stato fatto nel corso del 2024 l'aggiornamento del prezzario sulla base delle indicazioni regionali, ci si è incontrati con l'Assessora alla Mobilità e Trasporti del Comune di Milano, in questo momento la gara relativa al lotto verso Baggio è nuovamente fuori con il prezzario aggiornato e all'interno della gara è prevista la possibilità all'operatore di proporsi anche come realizzatore dell'estensione fino a Bettola. Nel frattempo il Ministero, essendo andata deserta la gara, ha tolto i soldi per completare il nostro tratto e quindi al momento occorre trovare i soldi. L'Amministrazione vuole essere ottimista immaginando e lavorando affinchè, qualora dovesse essere individuato da parte di MM il soggetto realizzante M1 fino a Baggio e questo stesso soggetto si renda disponibile all'opzione di gara, si lavorerà perché le risorse che c'erano e che sono state tolte, possano essere nuovamente

Per il discorso deposito, precisa che esiste già uno stanziamento importante nei capitoli di bilancio del nostro paese relativamente a questa infrastruttura; attualmente, essendo andati avanti con i tempi rispetto alle stime dei costi iniziali, il progetto ha avuto una lievitazione di costi importante, che in questo momento non è stimata in maniera definitiva da chi sta seguendo la progettazione ma si aggira tra i 450 e 500 milioni di euro di delta costi tra lo stanziato e quello che attualmente è disponibile. Si sta lavorando con il Comune di Milano per arrivare alla definizione e chiusura della fase di progettazione in tempi più rapidi possibili; settimana scorsa in Giunta sono state chiuse le questioni progettuali che riguardavano Monza, e attualmente da parte dell'Amministrazione si sta solo aspettando che venga chiusa la progettazione perché non ci sono più elementi da integrare. Su questo i dirigenti sono in costante contatto con il Comune di Milano e le riunioni che si stanno svolgendo sono frequenti anche con il coinvolgimento dei Comuni della tratta; si sta lavorando per chiudere nel più breve tempo possibile la progettazione definitiva dell'opera in modo tale che sia possibile stimare con esattezza quale sia il delta costi che al momento c'è per l'effettiva realizzazione dell'opera. Questo comprende anche il deposito.

La Consulta aveva chiesto che il deposito fosse interrato perché l'area verde di Casignolo è uno dei pochissimi spazi verdi presenti in quella zona.

L'Assessora è disponibile in separata sede a conoscere ed essere informata rispetto a certe delusioni da parte dei cittadini perché è interessata a comprendere bene per essere più efficace possibile nell'azione. Conferma che tutti gli elementi di criticità sono stati presi in carico precedentemente, sono stati posti e condivisi per recepire i pareri e avere le valutazioni tecniche. In questo momento la riflessione non è specifica solo sul deposito perché complessivamente c'è tutto il discorso più ampio sull'arrivo o meno della metropolitana in città che in questo momento sulla carta c'è ma sui fatti no.

Alcuni cittadini pongono dei quesiti:

il progetto del deposito è già stato approvato e definitivo oppure ci sono margini per poter cercare di ottenere qualcosa, perché gli stessi vorrebbero costituirsi in comitato ma avere una finalità collegata al Comune, seria e che proceda con il Comune per avere un po' più di peso.

Voci sulle compensazioni: la compensazione che la M5 potrebbe dare deve essere della stessa entità di quello che viene tolto? Viene tolta un'area per un'altra area e quest'altra area verrà data a San Fruttuoso?

Si parla di un deposito di sessanta convogli, sono previste anche delle infrastrutture attorno al deposito all'aperto? Che possibilità ci sono di avere una finalità che cauteli i cittadini?

L'Assessora precisa che a questo punto l'argomento merita un approfondimento tale da dedicare una serata coinvolgendo anche la parte tecnica. Si impegna nei confronti della Consulta a ritagliarsi un momento con l'Assessora alla Mobilità e Trasporti del Comune di Milano per la città di Monza e il quartiere di San Rocco; in particolare può essere importante ritagliarsi un momento con i tecnici che stanno facendo la progettazione complessiva in relazione a questo punto. Da realizzare questo incontro non appena si avranno degli elementi concreti su cui ragionare perché la progettazione è ancora in una fase evolutiva. In merito alla questione della preoccupazione sull'arrivo o meno poi della infrastruttura metropolitana su Monza, su questo il livello di progettazione su cui si sta ragionando



Centro Civico San Rocco

non prevede il multi lotto dell'appalto dei lavori che tradotto vuol dire che attualmente la progettazione sta procedendo immaginando che nel momento in cui l'opera verrà messa a bando di gara e successivamente partiranno i cantieri, partirà tutto il lotto e non sarà spezzettato. Questo è un elemento che sta incidendo sul fatto stesso che la gara non parta. Per il momento per il Comune di Monza l'ipotesi del lotto unico è convincente proprio per questa ragione.

Sul tema della progettazione, su un approfondimento di merito sulle compensazioni ambientali, così come delle procedure tecniche che devono accompagnare l'opera, si può mettere in cantiere un incontro compatibilmente con i tempi di evoluzione della progettazione.

Il Coordinatore ringrazia l'Assessora per la sua preziosa presenza in Consulta, per la sua disponibilità e per tutti i preziosi contributi avuti nella serata, nonché la presenza dei tecnici e di tutti i partecipanti.

L'incontro si chiude alle ore 23.50

PROGRAMMA DI LAVORO

COSE DA FARE	CHI LO FA	TEMPI/SCADENZE	NOTE
Convocazione Consulta	Coordinatrice Centro Civico	Una settimana prima	