

Tronco

A52 - TANGENZIALE NORD DI MILANO

Oggetto

Potenziamento interconnessione A4-A52 ramo di svincolo tra A4 dir. Torino e A52 dir. Rho e svincolo Monza S. Alessandro - Opera connessa Olimpiadi 2026

CUP: -

Fase progettuale

PROGETTO ESECUTIVO

LA CONCEDENTE



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

LA CONCESSIONARIA



MILANO SERRAVALLE
MILANO TANGENZIALI S.p.A
IL DIRETTORE TECNICO
dott. ing. Giuseppe Colombo

Il progettista



Descrizione elaborato

SIA - STUDIO AMBIENTALE

-
Studio di Impatto Ambientale
Sezione 1 Introduzione
-

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	29/02/2024	EMISSIONE	R. Vezzani	M. Tomasin	M. Mariani
B	-	-	-	-	-
C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
E	-	-	-	-	-

Codifica elaborato

5	0	2	3	E	S	I	A	0	0	1	R	0	X	X	X	X	X	X	A	
Codice				Fase	Ambito			Progressivo				Tipo	Lotto	Zona		Opera			Tratto	Rev

Scala

-

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA MILANO SERRAVALLE MILANO TANGENZIALI S.P.A.
OGNI UTILIZZO NON AUTORIZZATO SARA' PERSEGUITO A NORMA DI LEGGE.

THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART OR IN ITS ENTIRETY, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF MILANO SERRAVALLE MILANO TANGENZIALI S.P.A.
UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTE BY LAW.

INDICE

1	MOTIVAZIONI DELL'ISTANZA DI V.I.A.....	2
2	LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E AREE INTERESSATE.....	6
2.1	INTERVENTI PREVISTI E CONTESTO INTERESSATO	6
2.2	VINCOLI E TUTELE AMBIENTALI	10
3	STRUTTURA E CONTENUTI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	13

1 MOTIVAZIONI DELL'ISTANZA DI V.I.A.

La situazione attuale della A52 "Tangenziale Nord di Milano" in corrispondenza del tratto tra lo svincolo con l'Autostrada A4 a sud del Comune di Monza (MB) e la SS36 a Cinisello Balsamo (MI) è contraddistinta da un elevato stato di congestione del traffico, dovuta all'inadeguatezza dei nodi e ai consistenti flussi veicolari circolanti, che determinano ricadute negative sul territorio e sulla popolazione, sia in termini di efficienza trasportistica, sia di vivibilità del contesto territoriale circostante.

In tale ambito geografico sono, inoltre, previsti diversi sviluppi infrastrutturali che influiranno direttamente e cumulativamente sulle attuali condizioni ambientali e territoriali:

- il nuovo capolinea della linea metropolitana M1 di Milano, in località Monza-Bettole, a sud A4;
- la realizzazione di un grande parcheggio di interscambio in corrispondenza della grande struttura di vendita Milanord 2 a Cinisello Balsamo, a sud A4;
- il prolungamento della Linea metropolitana M5, con realizzazione di nuove stazioni tra Cinisello Balsamo e Monza;
- completamento dei lavori di costruzione della quarta corsia dinamica della Autostrada A4 con connessa riqualifica degli svincoli autostradali.

Tale quadro infrastrutturale rende l'intervento di progetto funzionale a tutta l'interconnessione, con miglioramento della fluidità delle correnti veicolari lungo gli assi autostradali e dell'accessibilità ai principali assi stradali connessi.

Il progetto propone, infatti, di canalizzare e fluidificare il flusso di traffico in arrivo dalla A4 che già oggi si innesta sulla A52 in direzione ovest attraverso una nuova galleria monodirezionale indipendente ed in affiancamento alla galleria esistente, permettendo lo smistamento del traffico sulla viabilità locale e sulla SS36 alleggerendo così il flusso lungo la carreggiata esistente dell'A52.

Gli interventi proposti apportano una modifica al quadro strutturale complessivo del tratto autostradale A52 in oggetto.

Il progetto proposto è pertanto riconducibile alla tipologia elencata nell'Allegato II bis della Parte seconda del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., al punto 2, let. h), "Modifiche o estensioni di progetti di cui all'Allegato II (nello specifico il punto 10 opere relative ad autostrade) o al presente allegato, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)", sottoposta alla procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'articolo 19 del Decreto, e di competenza statale.

In relazione a ciò, la Società autostradale Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A. ha presentato istanza di Verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con nota del 05/04/2023, acquisita al prot. MASE-57424 del 12/04/2023.

Il progetto depositato ai fini della procedura di Verifica VIA ha previsto nello specifico (progressivamente da est, dalla A4, a ovest, alla SS36):

- lo spostamento, all'interno dello svincolo di S. Alessandro, dell'attuale ramo di uscita dal casello A4 a lato dell'esistente per canalizzare il traffico dell'A52 in direzione Rho univocamente nella nuova galleria;
- la realizzazione di una nuova galleria di 400 m a canna singola in aderenza alla galleria A52 esistente, senza apportare modifiche al manufatto esistente;
- la riconfigurazione a 3 corsie di marcia con verticalizzazione dell'attuale versante nord della trincea tra l'uscita dalla galleria e lo svincolo di Monza centro;

- l'eliminazione del ramo di uscita dall'A52 ed il rifacimento del ramo di ingresso direzione ovest dello svincolo di Monza centro;
- la realizzazione di un nuovo ramo di uscita e la realizzazione di un tratto di viabilità locale (Categoria E "strada urbana di quartiere") per la riconnessione alla rete urbana in relazione alle modifiche proposte allo svincolo di Monza centro;
- la riconfigurazione dell'innesto dall'A52 sulla SS36 direzione Lecco.

Figura 1.1 – Proposta progettuale sottoposta a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA



Nell'ambito istruttorio del progetto con parere n. 767 del 23/06/2023 la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS – Sottocommissione VIA ha valutato che la proposta di intervento determinasse potenziali impatti ambientali negativi significativi e che pertanto dovesse essere sottoposta al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte seconda del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

Con Decreto della Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MASE n. 368 del 28/07/2023 è stato pertanto decretato l'assoggettamento a VIA del progetto presentato, riprendendo le valutazioni espresse della Commissione Tecnica con parere n. 767/2023:

“il progetto non risulta in contrasto con le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico esistente, ad eccezione dell'ambito agricolo dell'area del Casignolo, dove è prevista una consistente parte dei lavori di progetto e dove sarà localizzato un ampio deposito per il ricovero e la manutenzione dei treni in corrispondenza della nuova fermata della Linea Metropolitana M5 di Milano, è stato chiesto dal Comune di Monza l'inserimento nel PLIS Parco Grugnotorto Villorosi e Brianza centrale (Gru-Bria). Inoltre, è rilevata la sussistenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto, per i quali non è altresì previsto un apposito e ben strutturato Piano di Monitoraggio Ambientale da redigere secondo le “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA). Circa il Piano preliminare di Utilizzo Terre e Rocce da scavo è richiesto al

proponente di fornire chiarimenti al fine di poter effettuare correttamente le verifiche istruttorie tecniche e amministrative sulla base di quanto previsto dal DPR 120/2017 e di presentare il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, redatto in conformità alle disposizioni di cui all'allegato 5°.

Nell'ambito procedurale svolto sono pervenute osservazioni e contributi dai seguenti soggetti:

- pubblico, nello specifico cittadini di Monza residenti in via Gentili (acquisito registro ufficiale MASE-2023-0095754 del 12/06/2023)
- Provincia di Monza e Brianza - Settore Territorio e Ambiente (acquisito registro ufficiale MASE-2023-0098591 del 16/06/2023);
- Comune di Monza - Settore Mobilità e Viabilità, Patrimonio - Servizio Mobilità (acquisito registro ufficiale MASE-2023-0099089 del 16/06/2023).

Le osservazioni pervenute hanno portato in evidenza la necessità di aggiornare il progetto prioritariamente in riferimento a quanto nel seguito:

1. nell'area urbana di S. Alessandro a Monza prevedere soluzioni di minimizzazione delle potenziali condizioni di criticità inducibili dal cantiere sugli edifici presenti in affaccio alle aree ove sono previste le lavorazioni funzionali alla realizzazione della nuova galleria;
2. nell'area urbana di S. Alessandro a Monza prevedere soluzioni di minimizzazione delle potenziali condizioni di criticità connesse ai fattori di possibile disturbo generabili dal traffico veicolare in corrispondenza della trincea posta in prossimità degli Istituti scolastici di via Gentili;
3. nell'area agricola del Casignolo a Monza prevedere soluzioni di minimizzazione del consumo di suolo e della frammentazione ambientale.

In riferimento al primo punto sopra in elenco, sono state definite specifiche misure di monitoraggio finalizzate alla verifica dell'insorgenza di eventuali problematiche di tipo sia sensoriale per la popolazione residente, sia strutturale degli immobili presenti lungo i cantieri, in riferimento agli effetti vibrazionali di cantiere. Sono poi state previste ulteriore misure di controllo delle eventuali condizioni di disturbo ed inquinamento potenzialmente generabili dal cantiere.

In riferimento al secondo punto sopra in elenco, sono state aggiunte ulteriori misure di contenimento dei potenziali disturbi acustici derivanti dal traffico di passaggio lungo il tratto in trincea, nonché specifiche misure di monitoraggio, rivolte anche alla qualità dell'aria in fase di cantiere e di esercizio.

In riferimento al terzo punto sopra in elenco, è stata assunta la proposta del Comune di Monza, che in sede di Verifica VIA ha fornito graficamente una soluzione progettuale nell'area del Casignolo, con affiancamento e sovrapposizione alla via Edison del ramo uscente dall'A52, la riduzione del diametro della rotatoria di intersezione e l'eliminazione del ramo stradale tra via Edison e viale Campania e annessa rotatoria.

Il progetto così aggiornato è stato, pertanto, depositato ai fini della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, integrato nelle scelte strutturali, mitigative e di monitoraggio complessivo.

Figura 1.2 – Proposta progettuale suggerita dal Comune di Monza in sede di osservazione del progetto sottoposto a procedura di Verifica VIA



Figura 1.3 – Confronto tra versione progettuale sottoposta a procedura di Verifica VIA (in rosso) e attuale proposta progettuale (in azzurro), con evidenza delle parti eliminate rispetto alla prima versione oggi superata

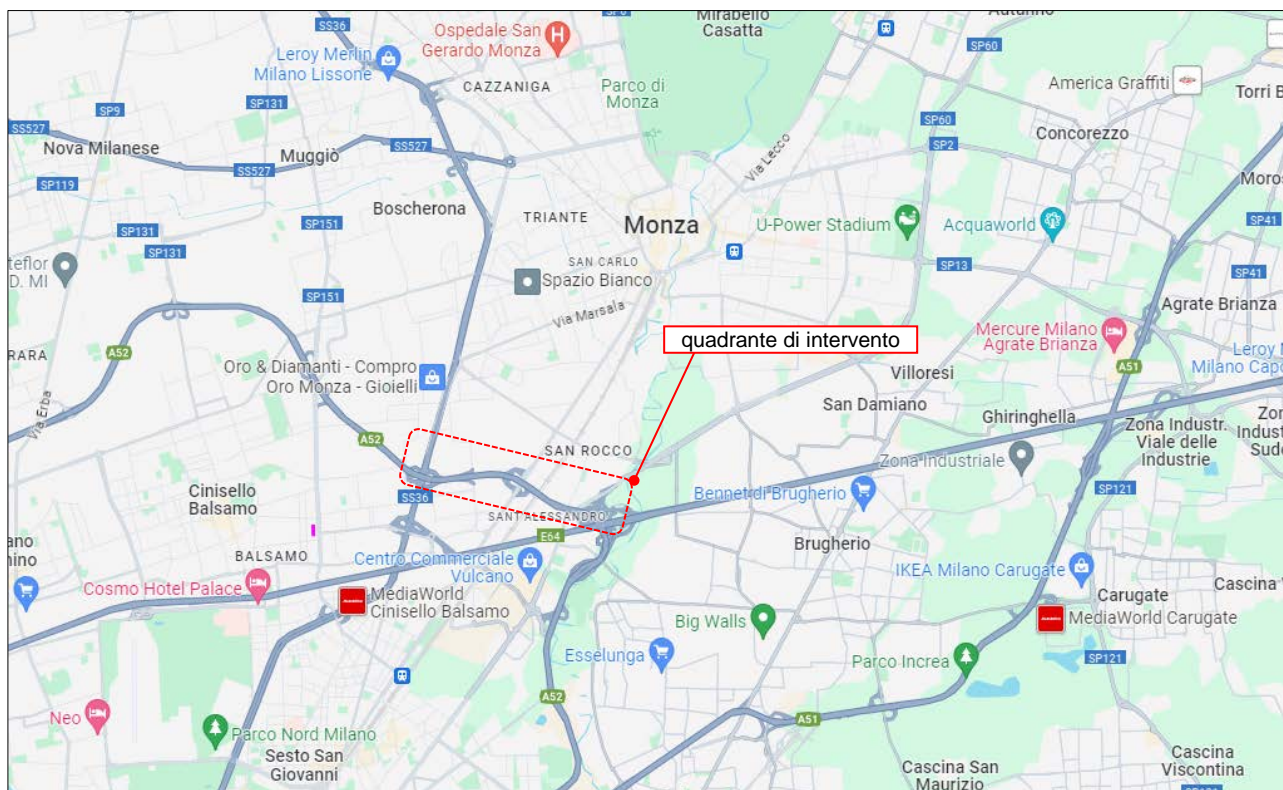


2 LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E AREE INTERESSATE

2.1 INTERVENTI PREVISTI E CONTESTO INTERESSATO

Nel territorio comunale di Monza (MB) sono previste le opere principali di progetto, mentre nel territorio di Cinisello Balsamo (MI) sono previsti esclusivamente interventi in corrispondenza delle sedi stradali esistenti, con sistemazione del tratto di via Edison connesso alla nuova rotatoria e un lieve allargamento della curva della rampa di uscita A52 sulla SS36, coinvolgendo un'area a lato di proprietà di Milano Serravalle, e con un prolungamento della corsia di immissione sulla Strada statale, con interventi in carreggiata esistente.

Figura 2.1 – Corografia dell'intervento (fonte base: Google Road)



Gli interventi stradali di progetto interessano il tratto di A52 e i relativi svincoli compresi tra l'A4 e la SS36, e aree in prossimità estese nei seguenti ambiti territoriali:

- l'ambito urbano del quartiere Sant'Alessandro - San Rocco a Monza (MB), in prevalenza in zona via Gentili, in cui sono previsti i cantieri funzionali alla realizzazione della galleria di progetto in affiancamento alla galleria esistente lungo la A52;
- l'ambito peri-urbano lungo via Edison tra la frazione Casignolo Cinisello Balsamo e l'ampia area agricola residuale ricadente in territorio di Monza, dove è previsto un nuovo tratto stradale di raccordo con la viabilità locale esistente;
- l'ambito urbano della porzione orientale del quartiere Casignolo di Cinisello Balsamo (MI), in cui è previsto una lieve modifica della rampa di uscita dell'A52 sulla SS36 e la sistemazione degli innesti attuali tra le corsie.

Figura 2.2 – Ambiti territoriali interessati dall'intervento (fonte base: Google Satellite)



Nel **quartiere di Sant'Alessandro - San Rocco**, gli interventi di progetto interessano le aree interne allo svincolo nella porzione in uscita dal casello autostradale A4 e l'ambito urbano compreso tra via Marconi, a est, e la via Borgazzi a ovest.

Nella porzione centrale di tale ambito è prevista la realizzazione della nuova galleria, il cui cantiere si svolgerà interessando le aree urbanizzate a lato di via Gentili, tra via Marconi e la linea ferroviaria Milano-Monza.

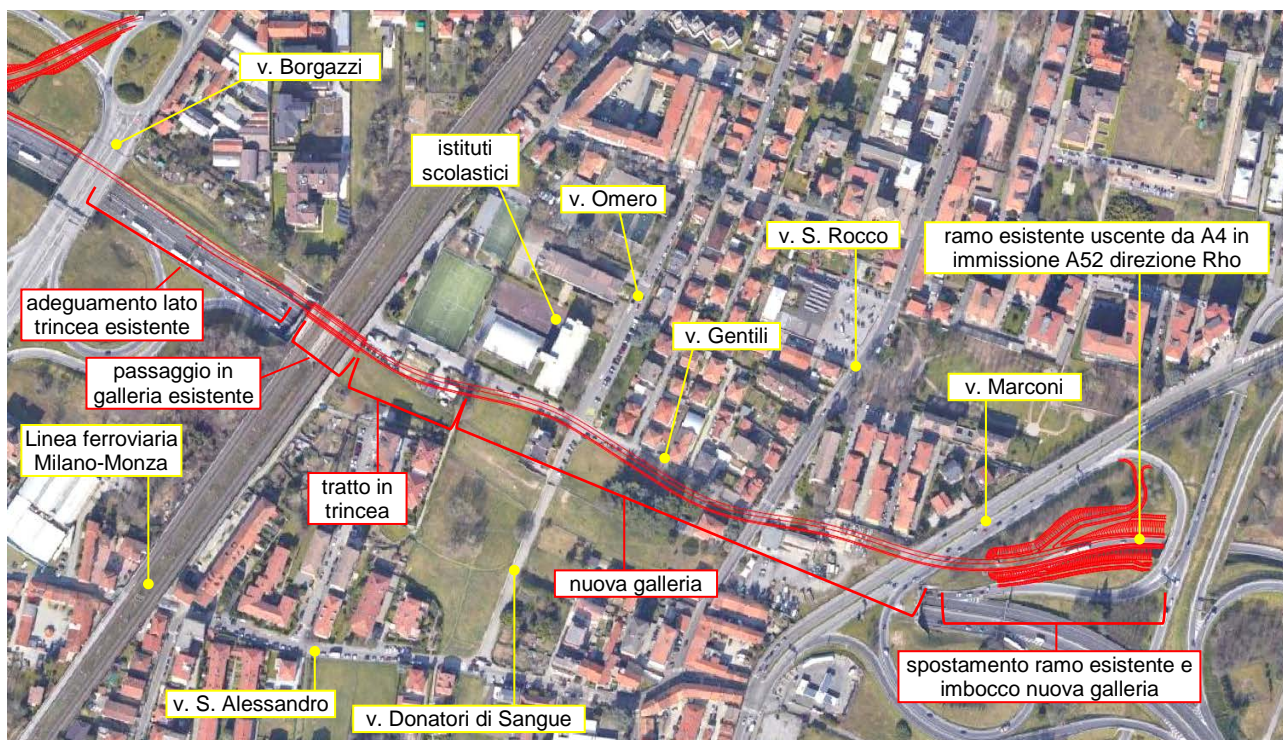
L'ambito urbano del quartiere è caratterizzato da un tessuto edificato, prevalentemente residenziale. A nord della via, il tessuto risulta più denso, in cui si inseriscono anche istituti scolastici e aree sportive pertinenziali. A sud della via Gentili, il tessuto è più rado, in cui le unità edilizie risultano separate da ampi spazi di verde urbano; parte di queste aree verdi corrispondono alle pertinenze in superficie della galleria autostradale A52 esistente che attraversa l'area in senso pressoché latitudinale.

In tale porzione il progetto prevede fasi successive di scavo per la realizzazione della galleria, con strutturazione delle pareti laterali, chiusura sommitale con realizzazione della soletta e riporto di terra in copertura (tranne che per un breve tratto scoperto previsto nella porzione ovest lungo via Gentili). Per tali attività le aree verdi urbane presenti a sud della via Gentili saranno occupate temporaneamente per i campi base e per il deposito delle terre e dei materiali di cantiere.

Nella porzione occidentale, l'intervento in progetto prevede l'attraversamento dell'attuale linea ferroviaria Milano-Monza nella galleria di servizio già esistente affianco all'attuale galleria A52.

Nel tratto immediatamente successivo è prevista la realizzazione di un muro di sostegno che di fatto arretrerà il piede della scarpata dell'attuale trincea autostradale per permettere la configurazione a 3 corsie della carreggiata A52 direzione ovest esistente.

Figura 2.3 – Riferimenti del quartiere di Sant’Alessandro - San Rocco interessato dall’intervento (fonte base: Google Satellite)



L'area del Casignolo è caratterizzata da un ampio ambito agricolo, in cui le superfici sono coltivate a seminativo intensivo (prevalentemente frumento). L'area è interclusa tra tessuti edificati e viabilità ad elevato scorrimento presenti lungo l'intero perimetro.

In tale ambito il progetto prevede la realizzazione di un tratto stradale uscente dall'A52 e collegato alla via Edison tramite una nuova rotonda. Il sedime del nuovo asse stradale di collegamento è previsto in affiancamento e in parte sovrapposto alla via Edison.

Le aree di cantiere sono estese in corrispondenza del tracciato da realizzare a est e a nord della via Edison.

Le superfici interessate dai cantieri saranno ripristinate nella struttura pedologica funzionale alla conduzione delle attività agricole attuali; parte di tali superfici saranno invece convertite in unità ecosistemiche permanenti ai fini di riequilibrare da un punto di vista ecologico le occupazioni previste e di incrementare in zona la dotazione di unità vegetazionali stabili (con i conseguenti benefici in fatto di servizi ecosistemici).

Figura 2.4 – Perimetro (in rosso) delle aree di prevista occupazione dei cantieri funzionali alla realizzazione del tratto stradale di collegamento con via Edison (in azzurro) nell'area del Casignolo e superfici destinate dal progetto a nuovi ecosistemi vegetazionali permanenti



Figura 2.5 – Vista “a volo d’uccello” da sud-est dell’area del Casignolo ove è previsto il nuovo tratto stradale (fonte: base Google Earth)



Il margine urbano del **quartiere Casignolo**, in Comune di Cinisello Balsamo, interessato dall'intervento è caratterizzato da aree in parte degradate intercluse tra edifici residenziali e artigianali.

L'area direttamente interessata dallo spostamento della rampa di uscita dell'A52 a lato dell'esistente sedime stradale è caratterizzata da elementi di abbandono e di degrado. L'area è di proprietà di Milano Serravalle ed il progetto prevede una completa riqualificazione ambientale dell'area, con demolizione degli elementi edilizi abbandonati (frammenti di muri e pavimentazioni) e realizzazione di un'area verde prativa con copertura arborea.

Figura 2.6 – Vista “a volo d’uccello” da sud dell’area dello svincolo A52-SS36 ove è previsto lo spostamento a lati della rampa di uscita esistente (fonte Google Earth)



2.2 VINCOLI E TUTELE AMBIENTALI

L'intervento non si colloca all'interno o in prossimità di Siti Natura 2000; sono presenti Siti a distanze superiori ai 10 km ed in contesti ecosistemici strutturalmente e funzionalmente indipendenti dall'ambito territoriale interessato dalle opere in progetto.

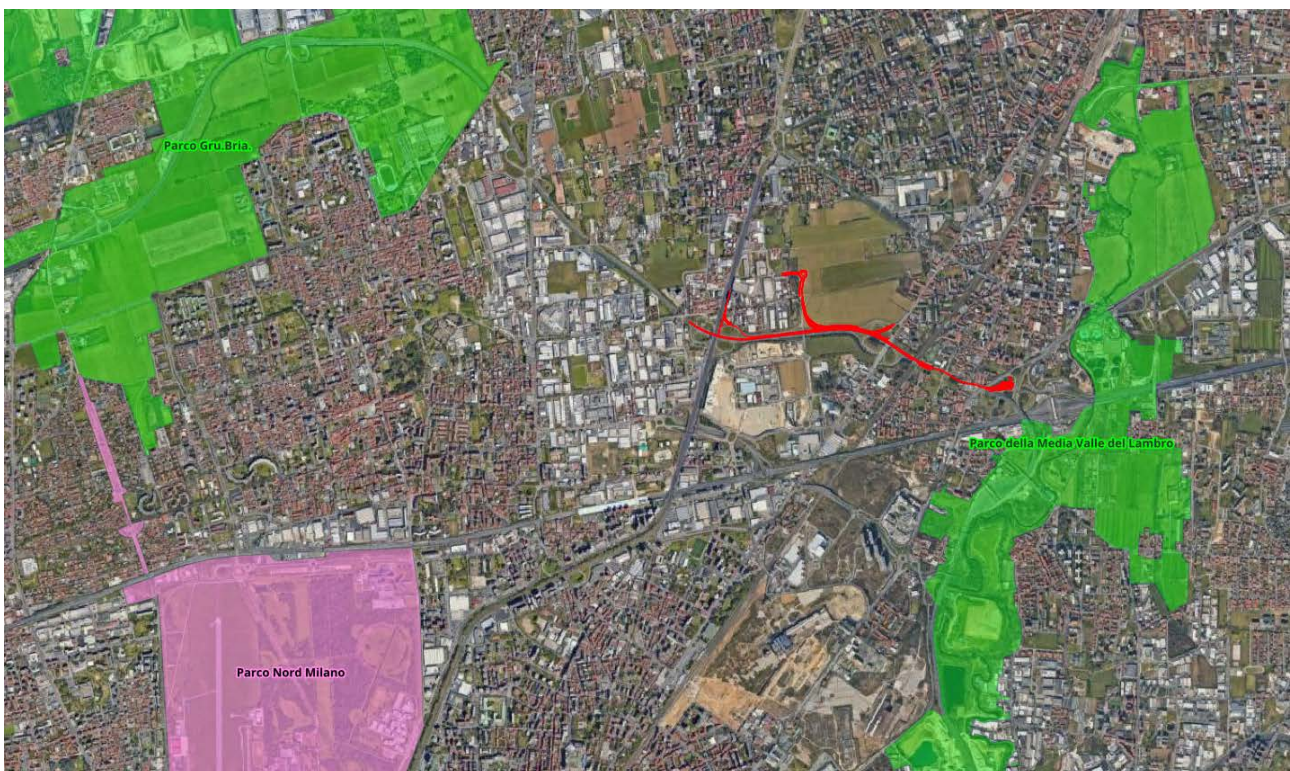
Figura 2.7 – Siti Natura 2000 presenti nella fascia dell'alta pianura brianza a distanza a nord delle aree di intervento



In coerenza con Le Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza, come recepite in Regione Lombardia con DGR n. 4488/2021, successivamente modificata ed integrata con DGR n. 5523/2021, è stato predisposto specifico modulo di Screening di VInCA, che trova nella Sezione 4.6 “Biodiversità” del Quadro ambientale del presente SIA tutti gli approfondimenti specialistici a supporto.

L'intervento non interessa Aree protette designate ai sensi dell'art. 1 della L.r. n. 86/1983 e s.m.i., ossia parchi naturali e regionali, riserve, monumenti naturali e altre zone di particolare rilevanza naturale e ambientale sottoposte a regime di protezione, né Parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS) di cui all'art. 34 della medesima Legge regionale (il dato cartografico pubblicamente disponibile è aggiornato al 19/05/2023 secondo fonte Geoportale Lombardia).

Figura 2.8 – Aree protette e altri istituti di tutela ai sensi della L.r. n. 86/1983 e s.m.i. presenti nel più ampio contorno delle aree di intervento (fonte Geoportale della Lombardia; ultimo aggiornamento ufficiale: maggio 2023)



L'intervento non interessa Beni culturali riconosciuti ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

La cartografia ministeriale di riferimento (portale web “Vincoli in rete”) segnala la Chiesa di San Rocco quale bene architettonico di interesse culturale “non verificato”. L'edificio è in realtà posto più a nord rispetto alla segnalazione puntuale della cartografia ministeriale e si localizza a circa 650 m dall'area di intervento.

Non sono interessati Beni paesaggistici di cui agli artt. 136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

Tale condizione permette di evidenziare che l'intervento non sia da sottoporre a procedura di Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs n. 42/2004 e s.m.i.

Figura 2.9 – Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. segnalati nel contesto territoriale in cui si inserisce l'intervento oggetto di analisi (fonte: portale web "Vincoli in Rete" del MiC)

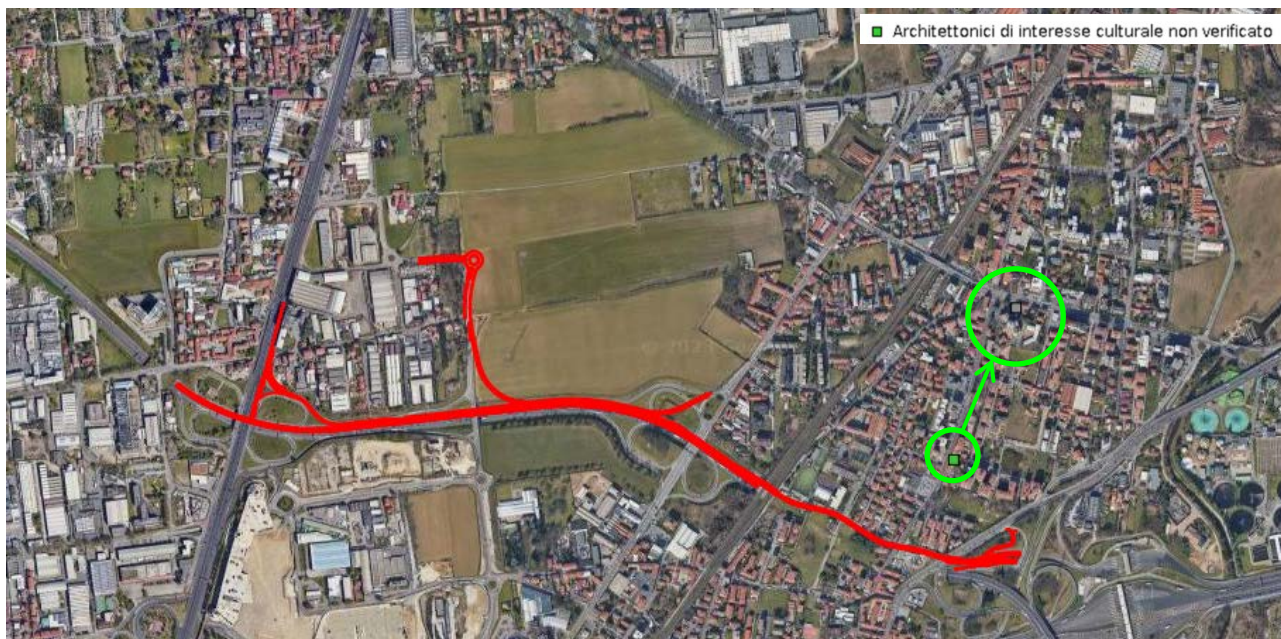


Figura 2.10 – Beni paesaggistici ai sensi degli artt. 136 e 142 D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. segnalati nel contesto territoriale in cui si inserisce l'intervento oggetto di analisi (fonte: SIBA Regione Lombardia e Carta forestale regionale)



beni e immobili di notevole interesse pubblico tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

corsi d'acqua e relative fasce tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c), del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

unità boschive tutelate ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. g), del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

3 STRUTTURA E CONTENUTI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente Studio di Impatto Ambientale (SIA) è stato sviluppato in coerenza con le disposizioni di cui al Titolo III del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., sviluppando nello specifico i contenuti richiesti all'art. 22 e all'Allegato VII alla Parte seconda del suddetto Decreto.

Costituisce parte integrante del SIA, il **Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA)** e la **Sintesi Non Tecnica**.

Il presente SIA stima e valuta i potenziali effetti attendibili dall'intervento proposto attraverso le seguenti Sezioni analitiche:

- **Sezione 1 [Introduzione]:** (la presente) introduce l'intervento e definisce le motivazioni dell'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale, descrive in modo sintetico le caratteristiche principali nella nuova soluzione, presenta il contesto territoriale ed ambientale interessato e descrive la struttura del presente SIA;
- **Sezione 2 [Quadro progettuale]:** descrive gli elementi del progetto di specifico interesse per la presente analisi ambientale;
- **Sezione 3 [Quadro pianificatorio e programmatico]:** identifica gli elementi di attenzione riconosciuti e definiti dai vigenti strumenti di programmazione della mobilità e dei trasporti e della pianificazione territoriale di livello regionale, provinciale e comunale nell'ambito in cui si inseriscono gli interventi proposti e analizza la loro relazione col progetto;
- **Sezione 4 [Quadro ambientale]:** identifica gli elementi di attenzione delle diverse componenti ambientali e analizza la loro relazione col progetto;
- **Sezione 5 [Quadro conclusivo]:** riassume tutte le considerazioni conclusive in merito all'attesa di potenziali impatti sull'ambiente.

Nella **Sezione 2**, dedicata al Quadro progettuale, è illustrato l'intervento proposto, i cui contenuti descrittivi sono ripresi dalla documentazione progettuale che accompagna il presente SIA.

Nello specifico sono sviluppati i seguenti contenuti:

- descrizione degli elementi strutturali costituenti la proposta di intervento e la loro distribuzione spaziale;
- descrizione delle modalità di realizzazione delle opere;
- evidenza del bilancio dei materiali e delle relative modalità gestionali;
- illustrazione delle misure di compatibilità ambientale che il progetto prevede per la fase sia di cantiere, sia di esercizio; le misure ambientali principali sono state per la maggior parte definite dagli approfondimenti ambientali svolti a supporto del progetto e per la redazione del presente SIA, e fornite sin da subito al gruppo di progettazione per una loro completa integrazione nel quadro economico ed operativo dell'opera proposta;
- analisi delle alternative, attraverso il confronto multisettoriale tra l'alternativa "zero", la proposta progettuale sottoposta a Verifica VIA e la presente proposta progettuale.

Nella **Sezione 3**, dedicata al Quadro pianificatorio e programmatico, è sviluppata l'analisi del rapporto tra l'opera proposta, il quadro vincolistico ed i contenuti degli strumenti di pianificazione e programmazione di riferimento per il contesto territoriale e settoriale in cui si inserisce l'intervento.

Sono, pertanto, sviluppate specifiche analisi riferite:

- agli strumenti di pianificazione e programmazione della mobilità, quale settore di riferimento per il progetto infrastrutturale in oggetto;
- al quadro delle tutele e dei vincoli ambientali;
- agli strumenti di pianificazione territoriale, al fine di determinare gli elementi di condizionamento ed attenzione ambientale riconosciuti alle diverse scale di governo e interessati dall'intervento.

Per quanto attiene agli strumenti di pianificazione e programmazione della mobilità, l'analisi è sviluppata in riferimento ai seguenti elementi contenuti negli strumenti di pianificazione e programmazione dei diversi livelli di governo territoriale di riferimento:

- livello regionale: Programma degli interventi per la ripresa economica "*Piano di Lombardia*" e Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT);
- livello provinciale: Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia (PTCP) di Monza e Brianza, nello specifico per i contenuti in materia di infrastrutture per la mobilità, e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Per quanto attiene al quadro delle tutele e dei vincoli ambientali è fatto riferimento ai seguenti elementi di attenzione:

- tutele naturalistiche ed ambientali;
- beni culturali e paesaggistici tutelati ai sensi del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.;
- vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/1923;
- condizionamenti idraulici e di dissesto definiti ai sensi del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).

Per quanto attiene agli strumenti di pianificazione territoriale, l'analisi è sviluppata rispetto ai seguenti piani di riferimento per il governo del territorio interessato dalla proposta di intervento:

- Piano Territoriale Regionale (PTR); il PTR, in applicazione dell'art. 19 della L.r. n. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) e contiene, pertanto, il Piano Paesaggistico Regionale (PPR);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Monza e Brianza;
- Piani di Governo del Territorio (PGT) dei comuni interessati: Monza e Cinisello Balsamo.

Per quanto attiene ai piani di specifici settori ambientali di riferimento pertinenti al caso in oggetto (es. Piani di classificazione acustica, ecc.), si fa rimando alle correlate componenti del Quadro ambientale analizzate nella successiva Sezione 4 del presente Studio di Impatto Ambientale.

Nella **Sezione 4**, dedicata al Quadro ambientale di riferimento, sono state considerate le seguenti componenti pertinenti per il caso in oggetto ed effettivamente coinvolte dalle opere in progetto:

- Sezione 4.1: Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare;
- Sezione 4.2: Geologia ed Acque;
- Sezione 4.3: Qualità dell'aria e Clima;
- Sezione 4.4: Rumore e Vibrazioni;
- Sezione 4.5: Salute umana;
- Sezione 4.6: Biodiversità;
- Sezione 4.7: Paesaggio.

Per ciascuna componente ambientale considerata:

- sono definiti i pertinenti fattori di pressione potenzialmente generabili dagli interventi e individuate le aree interessate in cui tali fattori di pressione possono manifestarsi;
- sono individuate le sensibilità interessate dalle pressioni attese;
- sono analizzati gli effetti ambientali potenzialmente attendibili dalla fase di cantiere e dalla fase di esercizio;
- sono indicate le misure di contenimento delle eventuali criticità emerse dalle analisi condotte;
- sono indicate le misure di monitoraggio dei potenziali effetti emersi dall'analisi o comunque di controllo complessivo a titolo cautelativo.

Le componenti ambientali considerate e i contenuti di analisi svolti riprendono le Linee Guida n. 28/2020 relative alle norme tecniche per la redazione degli Studio di Impatto Ambientale approvate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) con riunione ordinaria del 09/07/2019.

La **Sezione 5** conclude il SIA illustrando in un quadro sinottico le analisi svolte e gli effetti attesi.