

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 4 Quadro ambientale
Sezione 4.0 Premessa

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

Codifica elaborato



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 PROSECUTED BY LAW.

INDICE

1	STRUTTURA E CINTENUTI DEL QUADRO AMBIENTALE	2
1.1	COMPONENTI AMBIENTALI INTERESSATE	2
1.2	EFFETTI CUMULATIVI.....	3

1 STRUTTURA E CONTENUTI DEL QUADRO AMBIENTALE

1.1 COMPONENTI AMBIENTALI INTERESSATE

La Sezione 4 del SIA costituisce il Quadro ambientale di riferimento.

Tale sezione è stata strutturata in sotto-sezioni, dedicate singolarmente alle componenti ambientali interessate dall'intervento, ossia:

- 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.

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.

Rispetto agli agenti fisici indicati nelle Linee Guida non sono stati sviluppati approfondimenti in merito:

- ai “*Campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici*”, in quanto l'opera (infrastruttura stradale) non rappresenta elemento emissivo di radiazioni non ionizzanti; il progetto prevede i necessari impianti elettrici per il funzionamento delle opere di regolazione idraulica e di illuminazione (quadri e cabine), tutti posizionati in corrispondenza del corpo autostradale e non in prossimità di ricettori antropici;
- alle “*Radiazioni ottiche*”, in quanto come illustrato nella precedente Sezione 2 “*Quadro progettuale*” sono previsti impianti di illuminazione sia rispondenti ai requisiti di cui alla Legge regionale n. 31/2015, relativa al risparmio energetico e alla riduzione dell'inquinamento luminoso, sia capaci di evitare qualsiasi dispersione di irradiazione di luce artificiale al di fuori delle aree cui essa è funzionalmente dedicata ed in particolare oltre il piano dell'orizzonte; lungo i tratti del tracciato stradale ove sono necessari per norma impianti di illuminazione (svincoli), il progetto prevede *guard-led* integrati nelle barriere di sicurezza al posto dei pali, rivolgendo così i fasci luminosi direttamente ed esclusivamente sulla piattaforma stradale;
- alle “*Radiazioni ionizzanti*”, in quanto non pertinenti alla tipologia progettuale oggetto di analisi.

Per ciascuna componente ambientale considerata nel presente SIA:

- 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 individuati gli elementi di attenzione riferiti alle sensibilità interessate dall'intervento;
- sono analizzati gli effetti ambientali specifici potenzialmente attendibili dalla fase di cantiere e dalla fase di esercizio;
- sono indicate le misure di contenimento delle eventuali criticità emerse dalle analisi condotte, da integrare nel progetto;
- sono indicate le misure di monitoraggio dei potenziali effetti emersi dall'analisi o comunque di controllo complessivo a titolo cautelativo.

1.2 EFFETTI CUMULATIVI

In corrispondenza dell'area del Casignolo a Monza, ove è previsto il raccordo della viabilità di progetto a via Edison, è in previsione il deposito-officina della linea metropolitana M5.

Come riportato sul sito web istituzionale del Comune di Monza, (fonte: <https://www.comune.monza.it/it/aree-tematiche/Lavori-pubblici/progetto-prolungamento-M5/>) la Società MM SpA (Metropolitana Milanese) consegnò nell'ottobre del 2005 lo Studio di Fattibilità del Prolungamento M5 Bignami-Monza, 6,3 km con 5 stazioni ed interscambio a Bettola M1, con parcheggio di interscambio collegato ad A4, Tangenziale Nord e Superstrada Valassina. Anche nell'ambito di questo prolungamento risultava tuttavia difficoltoso il reperimento dell'area funzionale al deposito, da realizzarsi tra i Comuni di Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza e la cui area risultava gravata da numerosi vincoli urbanistici ed infrastrutturali. Nel 2011 il Comune di Monza, Settore Pianificazione Territoriale, affidò a MM l'incarico per la redazione dello studio di fattibilità del prolungamento a Monza della rete metropolitana di Milano. A marzo 2017 è stato consegnato lo studio di fattibilità Prolungamento della linea metropolitana M5 da Bignami a Monza. In data 13 novembre 2019 stata firmata la Convenzione per l'erogazione del finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti (MIT) in relazione all'Accordo siglato tra gli enti territoriali e trasmesso al Ministero per il prolungamento della linea M5.

Il progetto "Prolungamento della linea M5 a Monza, da realizzarsi in Comune di Milano, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza" è attualmente (febbraio 2024) sottoposto a procedura di VIA regionale.

La documentazione è pubblicata sul portale web regionale SILVIA dedicato alle procedure di VIA (codice procedimento VIA1166-RL) al seguente indirizzo specifico:

<https://www.silvia.servizirl.it/silviaweb/#!/scheda-sintesi?idTipoEnte=7&idTipoProcedura=3&idProgetto=9851&idProvenienza=2>

Nell'area del Casignolo a Monza è previsto un tratto di prolungamento della Linea metropolitana M5 di Milano ed un deposito per il ricovero e la manutenzione dei treni. La superficie complessiva del deposito è di circa 13 ettari, dei quali circa un quarto coperti (edifici e capannoni), mentre la parte restante, all'aperto, accoglie il piazzale ferroviario, le aree pedonali, carrabili e a verde. Le principali aree funzionali del deposito sono il rimessaggio dei treni, le officine di manutenzione, le aree di pulizia dei treni, gli uffici con la mensa, il posto centrale di comando e controllo, i locali apparati e tecnologici, il parco ferroviario, i servizi generali.

Figura 1.1 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DP-TR-99-0502 "Planimetria d'assieme con identificazione delle principali opere" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL

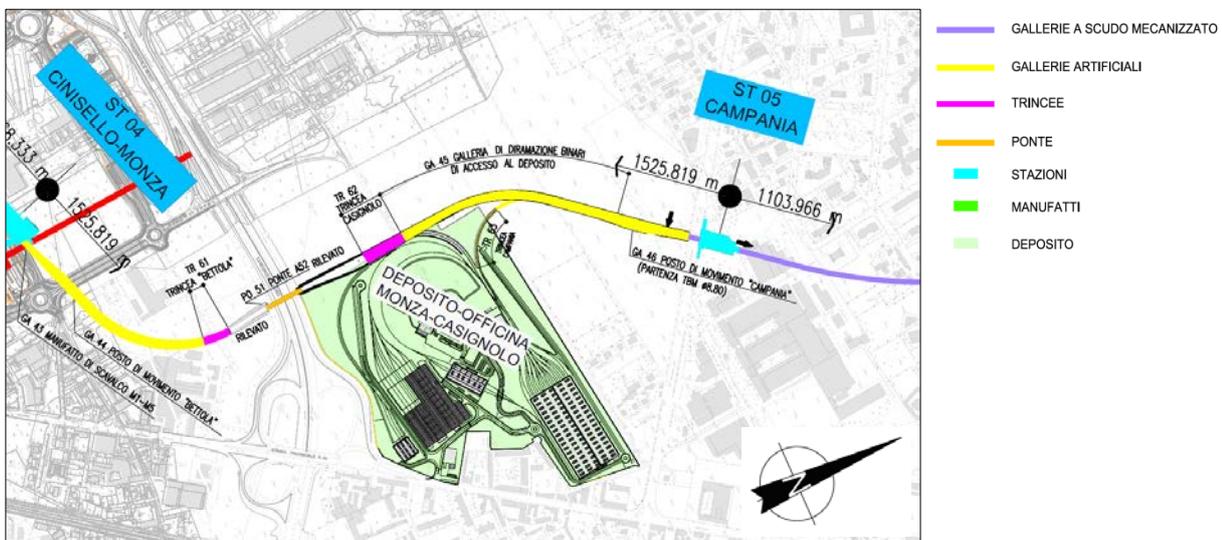


Figura 1.2 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DP-DP-70-0629 "Deposito Monza Casignolo - Planimetria generale" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL



Come si evince dall'estratto cartografico della Planimetria d'assieme precedentemente riportata (DM-0-DP-TR-99-0502), a sud dell'area del Casignolo, la linea metropolitana sovrappasserà in ponte l'attuale trincea dell'autostrada A52 e si estenderà nell'area del Casignolo in parte in trincea e in parte in galleria artificiale.

La proposta progettuale stradale oggetto del presente Studio è stata verificata e confrontata con MM per la compatibilità tra le due previsioni.

Figura 1.3 – Estratto dell’Elaborato DM-0-DR-PO-51-2472 “Viadotto di scavalco A52 – Inquadramento - Planimetria” del Progetto definitivo pubblicato nell’ambito della procedura di VIA1163-RL

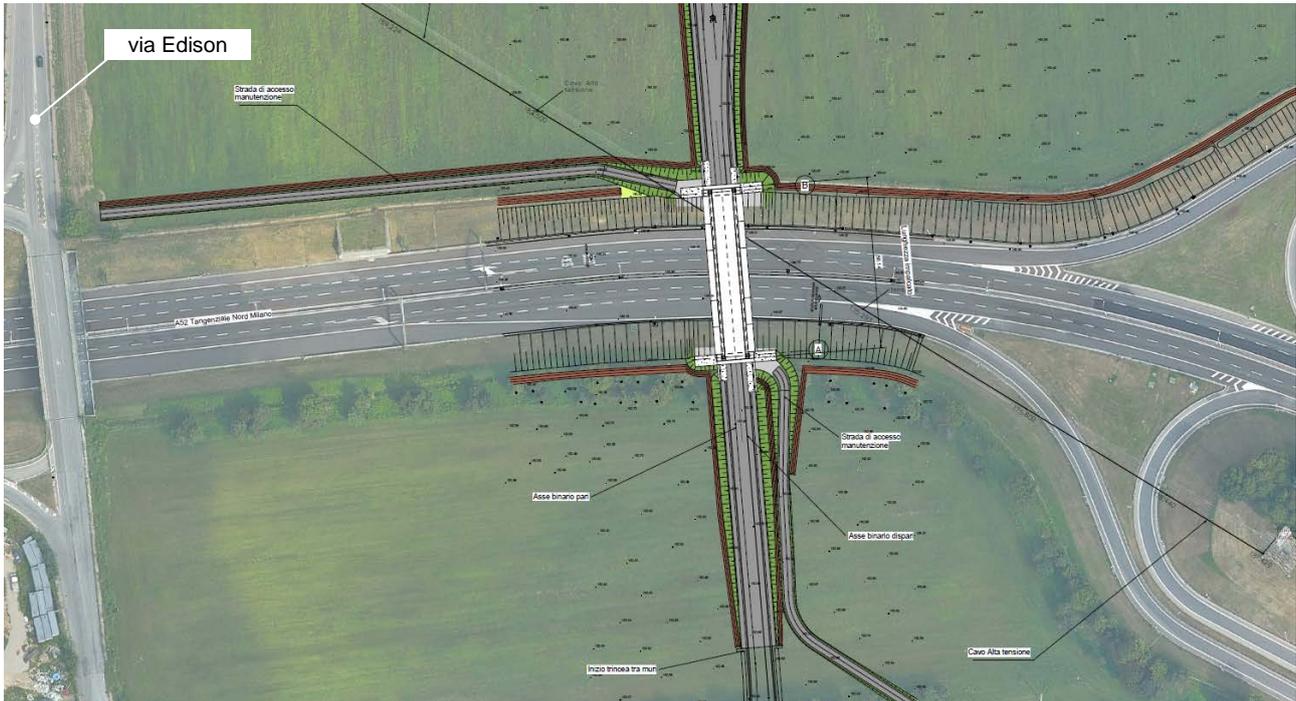
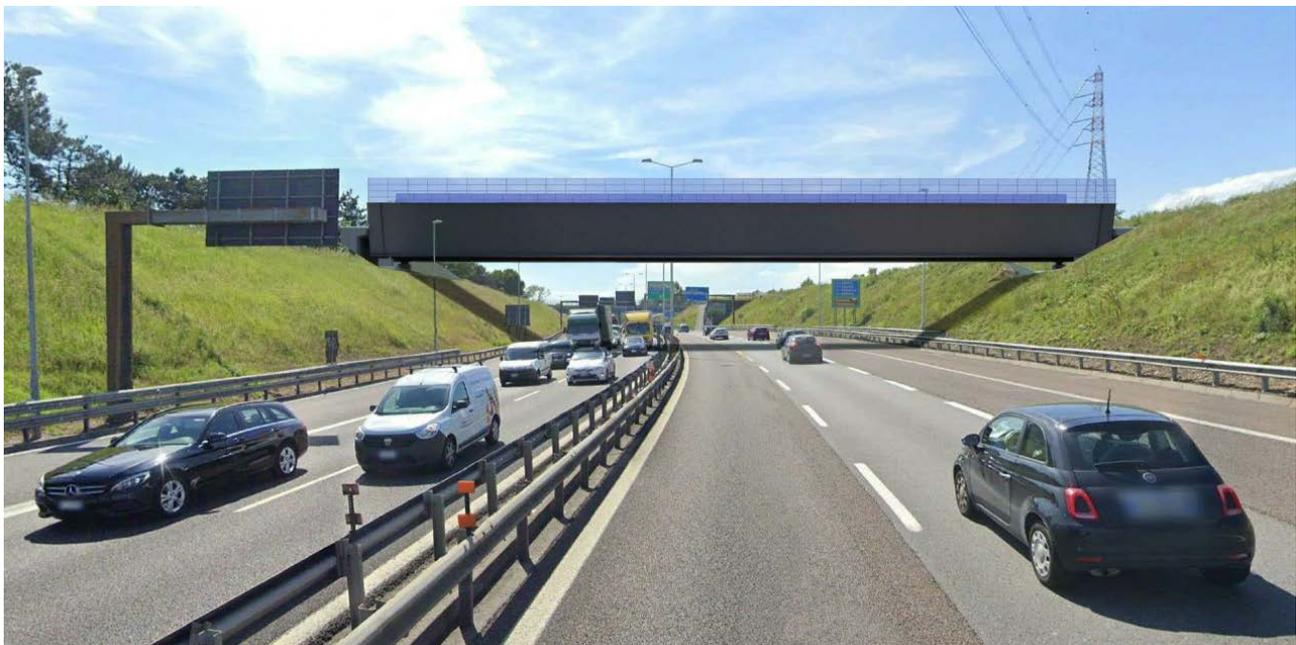
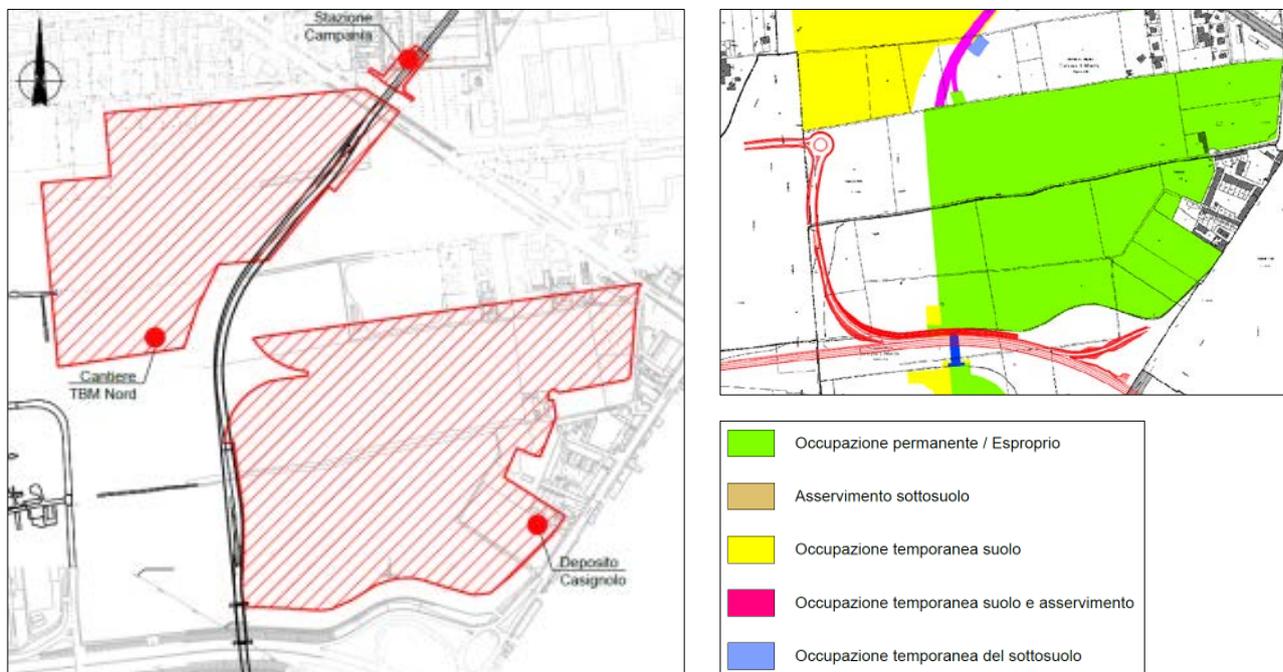


Figura 1.4 – Estratto dell’Elaborato DM-0-DR-PO-51-2486 “Viadotto di scavalco A52 – Intera opera – Render e fotoinserimento” del Progetto definitivo pubblicato nell’ambito della procedura di VIA1163-RL (ponte ripreso da est, in carreggiata A52 direzione Rho)



Per la realizzazione del deposito è previsto un cantiere esteso all'esterno, in corrispondenza delle aree agricole della porzione nord-occidentale dell'area del Casignolo.

Figura 1.5 – Occupazioni di cantiere e piano particellare di esproprio dell'intervento di MM con sovrapposizione del nuovo Ramo 3 stradale oggetto del presente progetto (estratti degli elaborati DM-0-DG-CN-99-0405 e DM-0-DP-ES-99-0485 del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL della Linea M5)



Dall'analisi della documentazione progettuale messa a disposizione dell'intervento della linea metropolitana non risultano sovrapposizioni temporali col cantiere stradale.

Figura 1.6 – Sovrapposizione del progetto stradale (in rosso) e degli elementi del progetto di prolungamento della Linea metropolitana M5 e del relativo deposito (in viola)

