



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 8693]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Progetto MIND - Potenziamento rampe dirette A52 Svincolo Mazzo di Rho. Progetto di fattibilità tecnico-economica. Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

La Società Arexpo S.p.a. con nota prot. 1637 del 08/07/2022, acquisita al prot. MiTE-90566 del 20/07/2022, successivamente perfezionata con nota acquisita con prot. MiTE-114832 del 21/09/2022, ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto di fattibilità tecnico-economica “Potenziamento rampe dirette A52. Svincolo Mazzo di Rho”, localizzato lungo l'itinerario autostradale dell'A52, nel Comune di Rho, nella Città Metropolitana di Milano. In data 12/12/2022 la Società Arexpo S.p.a. ha trasmesso per posta elettronica il Protocollo di intesa per la realizzazione degli interventi di adeguamento raccordo A52 e opere connesse, stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, i Comuni di Rho e Milano, la società Autostrade per l'Italia S.p.a., la Società Arexpo S.p.a., la Città Metropolitana di Milano e la Regione Lombardia.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, allegando gli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

Oggetto dell'istanza di valutazione preliminare presentata sono gli interventi di adeguamento funzionale delle rampe dello svincolo a due livelli localizzato lungo l'itinerario autostradale dell'A52, in località Mazzo di Rho, di accesso al Sito MIND (Porta Ovest). Il progetto MIND prevede il riutilizzo delle aree che hanno ospitato EXPO 2015. La porta principale di accesso a MIND per il traffico privato è costituita dal sistema autostradale della A52; in particolare, lo svincolo denominato Mazzo di Rho rappresenta il punto specifico di accesso all'insediamento.

Lo svincolo di Mazzo di Rho si colloca in un ambito metropolitano fortemente infrastrutturato e già interamente urbanizzato. Allo stato attuale, lo svincolo presenta geometria a rotatoria a due livelli con rampe sui quattro quadranti e ulteriori due innesti, uno su Piazza della Costellazione e Cargo 6, l'altro verso MIND e la zona industriale di Rho, in ingresso e uscita. L'autostrada A52 entro i limiti di intervento risulta completamente in viadotto a circa 7,00 m sopra il piano campagna, così come le rampe, in viadotto, in stretto affiancamento al tracciato principale con i tratti di approccio alla rotatoria su muri di sostegno. Ad ovest è presente la viabilità di recente realizzazione (2015) asservita all'accesso EXPO a via Cristina di Belgioioso che sarà oggetto di riprogettazione nell'ambito del PII MIND, come di seguito sinteticamente esposto.

Secondo quanto riportato dal proponente, alla data odierna la domanda di traffico viene smaltita da questo sistema, in quanto lo svincolo è risultato funzionale soprattutto al periodo di EXPO 2015.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, l'intervento in esame prevede il potenziamento delle rampe della A52, in modo da fornire un aumento di capacità al sistema per assorbire l'aumento di traffico conseguente allo sviluppo di MIND. In particolare, gli interventi prevedono il raddoppio di corsia della rampa Nord di collegamento con la A52 e la realizzazione di una corsia in grado di bypassare sulla destra la rotonda esistente consentendo ai veicoli di dirigersi verso piazza Costellazione (in Comune di Rho) senza alcun conflitto, e di analogo intervento per la rampa Sud. Tali adeguamenti portano altresì alla necessità di un ridimensionamento della rotonda esistente che realizza lo svincolo a due livelli sull'A52.



Figura 1: Inquadramento su ortofoto (Stato attuale a sinistra e interventi di progetto a destra) (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

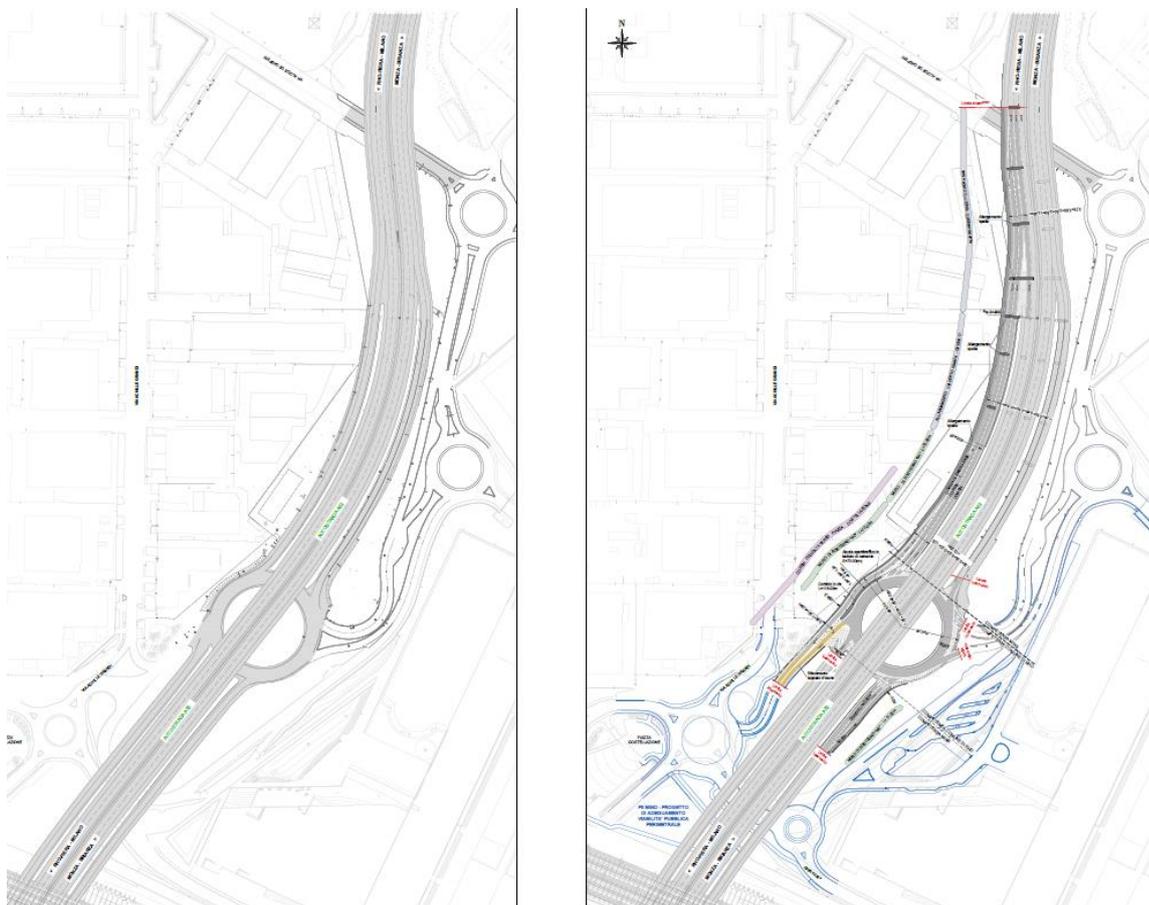


Figura 2: Planimetria di confronto tra stato attuale (sinistra) e interventi di progetto (destra) (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Nella Lista di controllo, la Società proponente rappresenta che l'intervento in valutazione si configura come una condizione di ottemperanza del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (in seguito PAUR), rilasciato dalla Regione Lombardia ai sensi dell'art. 27-bis del d.lgs. 152/2006, per la realizzazione ed esercizio del Progetto MIND (Milano Innovation District), avente oggetto la rigenerazione dell'area utilizzata per l'Esposizione Universale Expo 2015, da attuarsi mediante Programma Integrato di Intervento (PII), nell'area localizzata nei Comuni di Milano e di Rho. Secondo quanto riportato dal proponente, nell'istruttoria del PUAR sono state altresì evidenziate le criticità in relazione alla funzionalità del nodo A52. Il PAUR è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. XI/2826 del 10/02/2020.

Dalla lettura della relazione istruttoria approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la V.I.A. nella seduta n. 2/2020 del 29/01/2020, allegata alla richiamata D.G.R. n. XI/2826, si rileva che è stato esaminato l'aspetto inerente l'incremento del flusso di traffico dovuto alla realizzazione del Progetto MIND. Secondo quanto riportato nella relazione istruttoria, anche la funzionalità dell'accesso da Ovest dovrà essere oggetto di eventuali ulteriori soluzioni migliorative ad esito delle attività di monitoraggio dei flussi di traffico. In particolare, con riferimento allo svincolo di Mazzo di Rho, tra le condizioni ambientali cui è subordinata la pronuncia di compatibilità ambientale positiva sul progetto sopra richiamato, la prescrizione B.3.3, di seguito riportata, richiede: *“In relazione agli esiti dell'analisi svolta all'interno del Piano della Mobilità con riferimento alla cosiddetta “Intersezione 2 – Svincolo con il Raccordo Fiera-Milano”, che evidenziano elementi di attenzione in*

relazione alla funzionalità della stessa, con particolare riferimento alla gestione dei flussi provenienti dal Raccordo Fiera-Milano in ingresso da nord, [...] si chiede che siano realizzate [...] entro l'orizzonte temporale T3 (quindi in corrispondenza dell'attivazione delle prime funzioni private e dell'IRCCS Galeazzi), due corsie di marcia affiancate da banchina per tutta l'estensione della rampa in ingresso da nord di connessione tra la rotatoria e il raccordo Fiera-Milano [...]".

Tra le prescrizioni cui è subordinata la pronuncia di compatibilità ambientale, inoltre, viene richiesto che il monitoraggio ambientale del Progetto sia integrato con una sezione specificamente dedicata al monitoraggio dei flussi di mobilità pubblica e privata nell'area di studio.

Secondo quanto rappresentato dal proponente, la finalità degli interventi oggetto dell'istanza di valutazione presentata è la risoluzione delle criticità in relazione alla funzionalità del nodo A52 in relazione alla realizzazione del progetto MIND, ai fini di aumentare la capacità in adduzione e ottimizzare la gestione dei flussi di traffico attesi. Nella Lista di controllo il proponente riporta che le analisi trasportistiche effettuate dall'approvazione del progetto MIND (inizio 2020) ad oggi, hanno evidenziato la necessità di apportare alcuni interventi di adeguamento infrastrutturale al nodo viabilistico sull'A52 di accesso al sito medesimo, per poter assorbire l'aumento di traffico previsto per lo sviluppo di MIND e ottimizzare la gestione dei flussi di traffico attesi.

Gli interventi interessano opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2, lett. h) *“modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi”*.

Analisi e valutazioni

Rampa Nord

Le aree oggetto d'intervento comprendono il manufatto autostradale della A52 fino al limite nord, in corrispondenza dello scavalco di via De Gasperi, per uno sviluppo complessivo dall'attestazione della rotatoria di circa 300 m.



Figura 3: Planimetria degli interventi rampa Nord (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento alla rampa Nord, gli interventi oggetto della presente valutazione comprendono la rampa di collegamento della rotatoria esistente alla A52 e il raddoppio della corsia della A52 con

la realizzazione di due corsie monodirezionali di larghezza 3,50 m, oltre a corsia di emergenza di larghezza 2,50 m, per una larghezza complessiva 9,50 m.

La rampa di attestazione alla rotatoria ha una larghezza complessiva compresa tra 7,50 e 8,00 m, con banchina in sinistra da 1,00 m, corsia da 4,00 m e corsia di emergenza variabile tra 3,00 m e 2,50 m.

L'intervento sulla rampa Nord interessa tre campate del viadotto autostradale della rampa di uscita vera e propria, denominato Opera 17, di campate 28,00+40,00+27,00 m, oltre all'intero viadotto a cinque luci dello svincolo, denominato Opera 6bis di campate 29,00+40,00+41,00+44,00+31,00 m, per uno sviluppo complessivo di 249 m dalla spalla sud.

Gli interventi sulla rampa Nord prevedono l'adeguamento della carreggiata con raddoppio della corsia e la realizzazione di due corsie monodirezionali di larghezza 3,50 m, oltre a corsia di emergenza di larghezza 2,50 m, per una larghezza complessiva 9,50 m. Longitudinalmente l'intervento è previsto per una lunghezza complessiva pari a 340 m, suddivisi in 300 m di adeguamento della carreggiata e 40 m per l'ago di manovra. Dal punto di vista altimetrico l'adeguamento della rampa ricalca l'andamento della livelletta attuale.



Figura 4: Planimetria degli interventi Rampa Nord (Fonte: Lista di controllo)

Dal punto di vista strutturale, l'adeguamento plano-altimetrico della rampa Nord concerne due manufatti differenti:

- il viadotto del corpo autostradale principale, denominato Opera 6bis, di cui si prevede l'adeguamento di n. 4 campate di luci rispettivamente 29+40+41+44 m e l'implementazione di n. 4 pile;
- il viadotto della rampa di uscita, denominato Opera 17, di cui si prevede l'adeguamento di n. 3 campate di luci 28+40+27 m e l'implementazione di n. 2 pile e della spalla sud.

Rampa Sud

L'area di intervento è individuata a valle della spalla esistente del viadotto della rampa medesima per una lunghezza dalla rotatoria di circa 70 m.

Gli interventi prevedono la realizzazione di una doppia attestazione sulla rotatoria esistente per una lunghezza di 40,00 m; si prevede, pertanto, l'allargamento della carreggiata a Nord della spalla esistente con realizzazione di una seconda corsia di attestazione in affiancamento di larghezza 3,50 m e per uno sviluppo complessivo di 40 m oltre l'ago di raccordo di lunghezza 30,00 m.



Figura 5: Planimetria degli interventi Rampa Sud (a sinistra) e della rotatoria (a destra) (Fonte: Lista di controllo)

Dal punto di vista strutturale, in analogia alla rampa Nord, è prevista la realizzazione sul lato est di un muro di sostegno tradizionale a fondazione diretta, di sviluppo complessivo di 70,00 m per l'ampliamento della carreggiata descritta in precedenza. Il muro previsto prosegue per complessivi 77,00 m fino all'immissione in rotatoria.

Rotatoria esistente

Relativamente alla rotatoria che realizza lo svincolo a due livelli sull'A52, il cui raggio interno allo stato attuale misura 42,00 m con corona giratoria di larghezza 11,00 m circa, se ne prevede un ridimensionamento adeguandone il calibro a 9,00 m, come previsto dalla normativa stradale in caso di rampe con doppia attestazione. Sul lato, est viene realizzata una corsia di by-pass dedicata alle manovre dirette verso Piazza Costellazione di larghezza 5,50 m.

Sul lato est viene realizzata una corsia di by-pass dedicata alle manovre dirette verso Piazza Costellazione di larghezza 5,50 m con corsia di 3,50 m e banchine di 1 m. La separazione con la rotatoria avviene attraverso un'isola non sormontabile con larghezza variabile.

Con riferimento alla modalità di gestione delle terre e rocce da scavo derivanti dalla realizzazione degli interventi in valutazione, stimabili in circa 8000 mc, nella nota di perfezionamento acquisita al citato prot. MiTE-114832 del 21/09/2022, il proponente ha rappresentato che nell'ambito della progettazione definitiva, valutata la fattibilità tecnico-economica, verranno verificate le condizioni previste dall'art. 184 bis del D.Lgs. 152/06 ai fini della gestione di tale materiale in qualità di sottoprodotto; in alternativa, il materiale verrà conferito con la qualifica di rifiuto.

Con riferimento alla fase di cantierizzazione, nella Lista di controllo il proponente riporta che in fase di costruzione saranno adottate tutte le necessarie buone pratiche di cantiere ai sensi della vigente normativa di settore e le più recenti linee guida in materia di gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale.

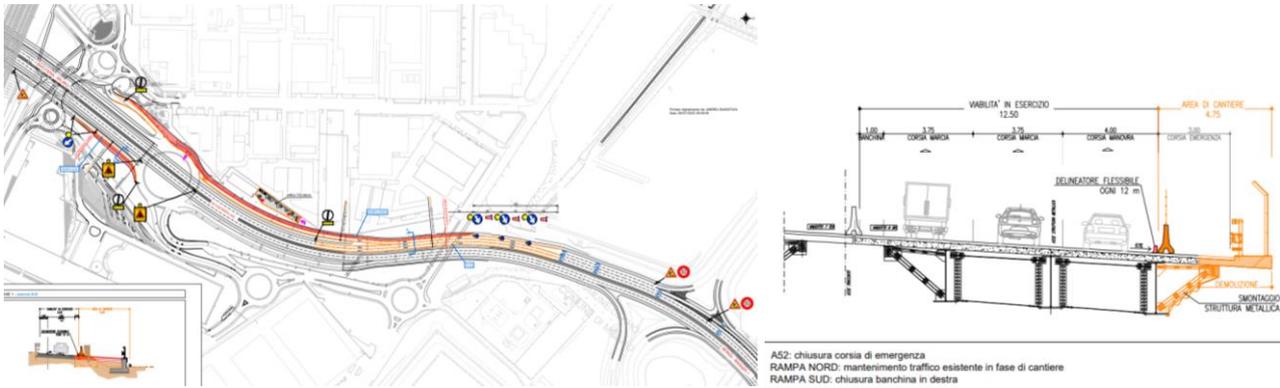


Figura 6: Planimetria delle cantierizzazioni 1/3 (Fonte Allegati alla Lista di controllo)

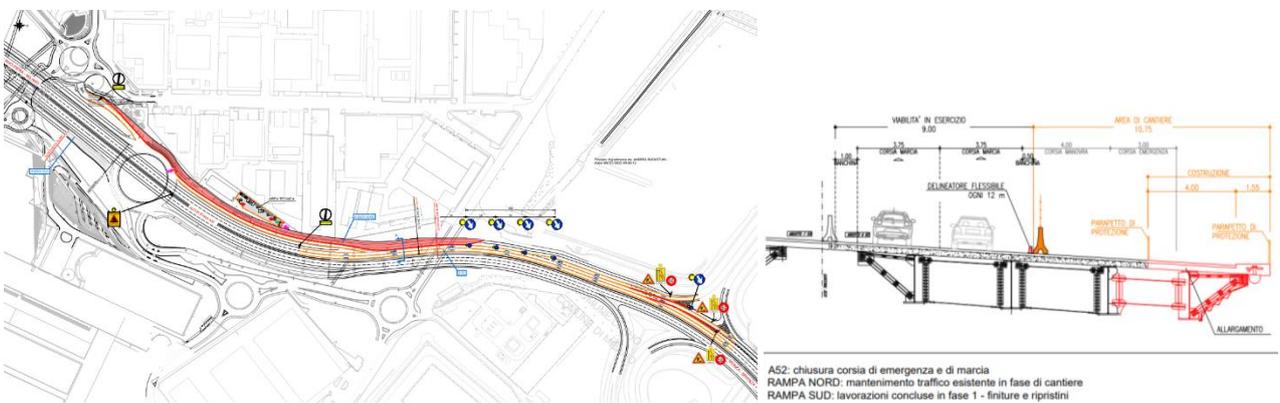


Figura 7: Planimetria delle cantierizzazioni 2/3 (Fonte Allegati alla Lista di controllo)

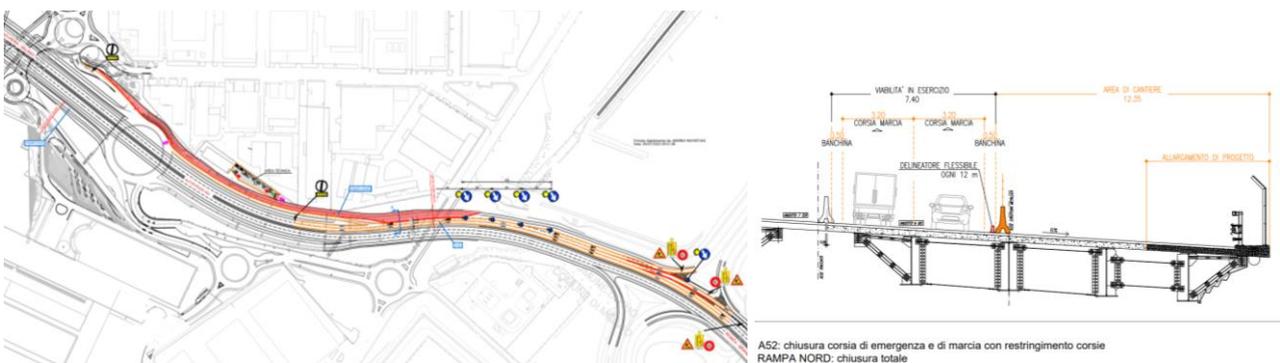


Figura 8: Planimetria delle cantierizzazioni 3/3 (Fonte Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento a “Zone a forte densità demografica”, e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che lo svincolo si colloca in un ambito metropolitano fortemente infrastrutturato ed interamente urbanizzato.

Con riferimento alle “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che secondo la microzonazione sismica della Regione Lombardia, l’area interessata dagli interventi ricade in una zona 4 di bassissima sismicità.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’intervento di adeguamento dello svincolo sulla A52 ricade nella fascia di rispetto dell’infrastruttura autostradale stessa.

Conclusioni

La Società Arexpo S.p.a. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto di fattibilità tecnico-economica “*Potenziamento rampe dirette A52. Svincolo Mazzo di Rho*”, localizzato lungo l’itinerario autostradale dell’A52, nel Comune di Rho. Gli interventi prevedono il potenziamento delle rampe di collegamento con la autostrada, da realizzarsi attraverso il raddoppio di corsia della rampa Nord di collegamento con la A52 e la realizzazione di una corsia in grado di bypassare sulla destra la rotatoria esistente, per uno sviluppo complessivo dall’attestazione della rotatoria di circa 300 m, e di realizzazione, in corrispondenza della rampa Sud, di una doppia attestazione sulla rotatoria esistente per una lunghezza di 40,00 m.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, la finalità degli interventi è la risoluzione delle criticità della funzionalità del nodo A52 in relazione alla realizzazione del progetto MIND, ai fini dell’ottimizzazione della gestione dei flussi di traffico attesi e della conseguente riduzione dell’inquinamento acustico e atmosferico.

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche degli interventi proposti come sopra riportate, considerato altresì che l’analisi del flusso di traffico è stata valutata nell’ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale regionale, compresa nel Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale approvato con Delibera di Giunta Regionale n. XI/2826 del 10/02/2020, così come riportato nella relazione istruttoria precedentemente citata e allegata alla richiamata Delibera n.XI/2826, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell’intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l’acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

In considerazione di quanto indicato nel Protocollo di intesa, sarà cura della Società Autostrade per l’Italia S.p.a., in qualità di concessionario, operare la gestione complessiva dell’opera.

Infine, nel rappresentare l’anomalia riscontrata nella ricognizione dell’iter autorizzatorio progressivo, per cui la Regione Lombardia, in maniera atipica, ha proceduto con l’autorizzazione di un progetto subordinatamente alla realizzazione di un altro progetto, si rimanda alla Regione stessa la

puntuale verifica delle prescrizioni dettate nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto regionale, come riportate nella richiamata relazione istruttoria, con particolare riferimento all'integrazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale con una sezione specificamente dedicata al monitoraggio dei flussi di mobilità pubblica e privata nell'area di studio.

Il Responsabile del procedimento
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

