

Tronco

A51 - TANGENZIALE EST DI MILANO

Oggetto

NUOVA ZONA DI SCAMBIO DELLA A51, CARREGGIATA SUD, TRA L'INGRESSO DALLO SVINCOLO "FORLANINI" E LA NUOVA USCITA "MECENATE-CAMM" - OLIMPIADI 2026 -

CUP:

D21B14000010005

Fase progettuale

PROGETTO DEFINITIVO

LA CONCEDENTE



Mims
Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

LA CONCESSIONARIA



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

IL DIRETTORE TECNICO



IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI
SPECIALISTICHE



IL PROGETTISTA SPECIALISTICO



Descrizione elaborato

SIA - STUDIO AMBIENTALE

-
-

Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	03/02/2023	EMISSIONE	-	-	-
B	-	-	-	-	-
C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
E	-	-	-	-	-

Codifica elaborato

-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Codice	Fase	Ambito	Progressivo	Tipo	Lotto	Zona	Opera	Tratto	Rev		

Scala

-

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

NUOVA ZONA DI SCAMBIO DELLA A51, CARREGGIATA SUD, TRA L'INGRESSO DALLO SVINCOLO "FORLANINI" E LA NUOVA USCITA "MECENATE-CAMM" - OLIMPIADI 2026 – Progetto definitivo

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2/h	<i>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 (modifica o estensione non incluse nell'allegato II).</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il progetto di ampliamento della carreggiata sud della tangenziale est tra Viale Forlanini e l'uscita Mecenate – C.A.M.M. è una necessaria conseguenza correlata all'iniziativa di terzi denominata "PROGETTO DI VARIANTE DEL PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO MONTECITY – ROGOREDO" IN COMUNE DI MILANO. PROPONENTI: MILANO SANTA GIULIA S.P.A.; ESSELUNGA S.P.A" nel seguito (P.I.I.). L'ambito del P.I.I. interessa una lottizzazione proposta da privati la quale, oltre a prevedere un complesso di trasformazioni residenziali, terziari e commerciali, prevede la costruzione di un'arena denominata "Pala Italia – S. Giulia". Tale arena rappresenta una delle infrastrutture previste nel dossier di candidatura ai Giochi Olimpici Milano – Cortina 2026, e con essa le opere viabilistiche connesse alla accessibilità del sito così come individuate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro delle Economie delle Finanze n. 564 del 7. 12.2020.

Il P.I.I. Montecity-Rogoredo ha ottenuto il PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) ai sensi dell'art. 27 – bis del d.lgs. 152/2006 [RIF. nel sistema informativo regionale "S.I.L.V.I.A.": VIA1135 – RL].

Nell'ambito di quest'ultimo procedimento il MINISTERO delle INFRASTRUTTURE e il concessionario autostradale hanno richiesto l'individuazione e l'adozione di misure correttive ai progetti presentati, in quanto i risultati degli studi di traffico, condotti considerando le esigenze di accesso ai nuovi insediamenti del P.I.I., hanno evidenziato nelle ore di punta e con evento di massimo afflusso presso l'arena "Pala Italia – S. Giulia" - una riduzione non accettabile della funzionalità (livelli di servizio) lungo la carreggiata in direzione sud della "Tangenziale Est di Milano A51", in particolare nel tratto compreso tra lo svincolo "Forlanini" e la nuova uscita "Mecenate-CAMM" come evidenziato nella relazione istruttoria al PAUR.

Tuttavia il predetto PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR), rilasciato con atto n.9465 del 12/07/2021 della Direzione Generale Ambiente e Clima della REGIONE, ha prescritto, tra l'altro, che "le eventuali problematiche derivanti dall'indotto di traffico del P.I.I. sulla rete primaria di adduzione al comparto, con particolare riferimento alla "Tangenziale Est" [...] dovranno essere oggetto di approfondimento e risoluzione in sede di progettazione di dettaglio da sviluppare nell'ambito dei relativi procedimenti approvativi".

In ragione di ciò i soggetti pubblici interessati (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ora

MIT, la Regione Lombardia, il Comune di Milano e la Città Metropolitana di Milano) hanno considerato che l'intervento di adeguamento della nuova zona di scambio nel tratto sopra citato (Forlanini e nuova uscita Mecenate-CAMM) è elemento fortemente migliorativo per la funzionalità e la regolarizzazione del deflusso dei veicoli provenienti da nord e diretti al nuovo quartiere di Milano Santa Giulia in cui è presente anche l'arena "Pala Italia – S. Giulia".

Conseguentemente tali soggetti pubblici, nel marzo 2022, hanno sottoscritto un PROTOCOLLO DI INTESA PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA ZONA DI SCAMBIO DELLA A51 TANGENZIALE EST DI MILANO, CARREGGIATA SUD, TRA L'INGRESSO DALLO SVINCOLO "FORLANINI" E LA NUOVA USCITA "MECENATE-CAMM" individuando il concessionario autostradale quale soggetto operativo per la realizzazione dell'opera.

Il presente progetto si pone, pertanto, come ulteriore misura di mitigazione ed è da ritenersi:

- essenziale per la fruibilità per il sito destinato ai giochi Olimpici Miano-Cortina 2026 come dimostrato dagli studi di traffico del PAUR e dallo studio viabilistico appositamente predisposto per il progetto;
- migliorativo dal punto di vista della congestione, come ampiamente argomentato nello studio ambientale ed in quello viabilistico;
- migliorativo anche dal punto di vista ambientale e della salute pubblica come evidenziato nell'analisi costi benefici e nello studio ambientale.

La mancata realizzazione dell'intervento pregiudica la funzionale accessibilità al sito Olimpico come evidenziato anche nel Protocollo di Intesa sopra citato.

Le caratteristiche del progetto e le analisi ambientali condotte sono meglio rappresentate nello Studio Preliminare Ambientale allegato dal quale si rileva che le modifiche e gli adeguamenti tecnici previsti dal progetto concorrono a migliorare anche le prestazioni ambientali nell'area in fase di esercizio e che non sono emersi potenziali impatti ambientali significativi negativi in fase di cantiere.

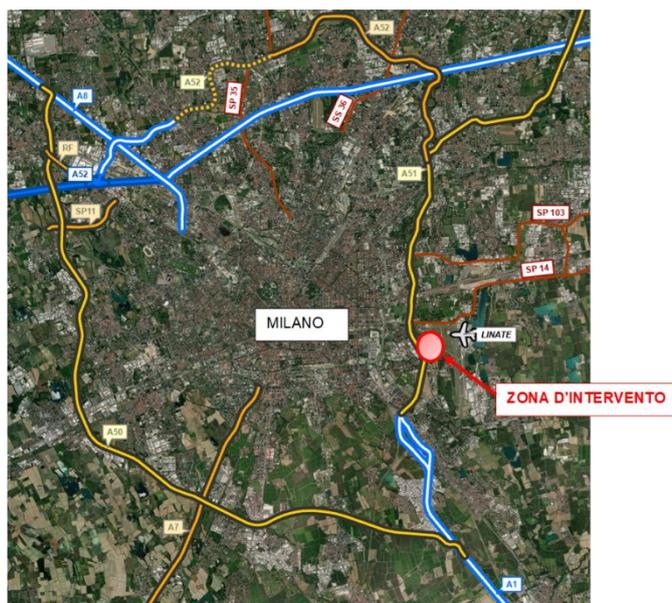
Si segnala inoltre che, nell'ambito della Analisi Costi Benefici condotta da soggetto terzo indipendente (Politecnico di Milano), è emerso come le esternalità ambientali (inquinamento atmosferico, acustico, emissioni gas serra), che sono state oggetto di valutazione a livello aggregato, sono risultate come esternalità positive ovvero il progetto ne produce benefici (Riduzione emissioni inquinanti dirette, Riduzione inquinamento acustico, Riduzione emissione gas serra)

4. Localizzazione del progetto

La proposta progettuale è localizzata nella zona-sud est della città di Milano e riguarda l'ampliamento della carreggiata Sud dell'autostrada A51 Tangenziale Est di Milano tra gli svincoli di Forlanini e Mecenate. Tale tratta autostradale è oggetto di una riprogettazione nell'ambito della riqualificazione del quartiere di Santa Giulia, che prevede nuovi insediamenti produttivi, tra cui la nuova Arena (inclusa nel dossier olimpico Milano-Cortina 2026) e nuovi insediamenti residenziali da realizzarsi nel prossimo decennio.

Nelle immagini si riportano:

- ✓ la localizzazione del progetto
- ✓ la rappresentazione degli interventi programmatici già autorizzati con il provvedimento PAUR regionale.



Zona d'intervento in progetto



Interventi programmatici già autorizzati nel PAUR

Programma Integrato di Intervento - Montecity-Rogoredo (quartiere S Giulia)



Viabilità connessa al PII
Programma Integrato di Intervento - Montecity-Rogoredo



5. Caratteristiche del progetto

L'intervento si configura come ampliamento di una viabilità esistente e nello specifico consiste nell'ampliamento di due corsie costituenti il nuovo tratto di scambio lungo la carreggiata sud della Tangenziale Est tra lo svincolo di Forlanini e lo svincolo di "Mecenate-CAMM" per un tratto di scambio di circa 600 metri. L'intervento ha inizio dalla rampa di immissione dello svincolo di Forlanini, in corrispondenza del tratto di quest'ultima dove è configurata a 2 corsie di marcia, per proseguire mantenendo le due corsie di marcia nel tratto di scambio fino ad oltre il viadotto Fantoli, oggetto di ampliamento, dove la corsia di scambio costituita da due corsie di marcia, oggetto del progetto, si collega con l'uscita per la complanare del nuovo svincolo di "Mecenate-CAMM" oggetto di progettazione da parte di altro operatore (P.I.I.). Le opere d'arte necessarie alla realizzazione dell'intervento sopra descritto sono descritte nei paragrafi successivi.

L'intervento prevede inoltre, ai fini della mitigazione ambientale, oltre alla sostituzione parziale della barriera acustica esistente, la realizzazione di una barriera acustica integrata posta sulla carreggiata nord, in corrispondenza della corsia di sorpasso.

L'ampliamento della carreggiata Sud della A51 prevede l'allargamento della piattaforma esistente con due nuove corsie da 3,75 m e banchina in destra pari a 2,50 m come previsto dalla normativa presa a riferimento (DM2006).

L'attuale infrastruttura esistente che presenta nel tratto interessato dall'intervento 3 corsie di marcia presenta dimensioni variabili e non coerenti con le attuali normative. A tal riguardo nell'ampliamento sopra definito si è operato in maniera tale che la piattaforma autostradale presenti una configurazione geometrica coerente con quanto prescritto dalle normative vigenti, ovvero banchine in sinistra da 0,70 m, corsie di deflusso da 3,75 m con banchina in destra da 2,50 m.



L'intervento in progetto prevede la sostituzione dell'impalcato del viadotto di via Fantoli esistente collocato lungo la carreggiata in direzione sud. Di seguito sintesi descrittiva dell'intervento in progetto.

Descrizione di massima dell'intervento:

- Demolizione impalcato esistente;
- Realizzazione impalcato in acciaio calcestruzzo e messa in opera per fasi;
- Realizzazione nuovi appoggi;
- Realizzazione collegamenti longitudinali fra gli impalcati per realizzare catena cinematica.

Descrizione impatti e incidenza sui parametri di valutazione:

- Difficoltà tecnico/esecutive basse:
 - Realizzazione impalcato ex-novo, con ottimizzazione del numero delle travi e sistema costruttivo/posa in opera
 - Vantaggi legati al fatto che non si realizzeranno interventi impattanti sulle strutture esistenti e non saranno necessari interventi di sostituzione dei cordoli/barriere e regimentazione delle acque
- Impatto sulla viabilità esistente medio:
 - 2 fasi di lavoro

- *Impatto sulle sottostrutture bassi:*
 - *la massa sismica verrà ridotta in maniera sostanziale*
 - *interventi sulle spalle rinforzo fusti e pali meno impattanti vista la riduzione delle azioni sismiche (masse ridotte)*
 - *interventi sui pali delle pile centrali meno impattanti vista la riduzione delle azioni sismiche (masse ridotte)*

L'ampliamento della carreggiata autostradale oggetto del presente intervento di progetto comporta l'adeguamento del sottopasso ciclopedonale esistente di via Monluè e nel tratto terminale dell'intervento, in prossimità del Viadotto Fantoli esistente, oggetto del progetto, un'opera di sostegno per il contenimento del nuovo rilevato autostradale in modo da evitare di occupare aree esterne al limite di proprietà esistente della Milano Serravalle – Milano Tangenziali.

La fase di esecuzione dei lavori è costituita da un insieme di attività prettamente operative, con una durata complessivamente stimata in 12 mesi e struttura organizzativa articolata come segue:

- *Operazioni propedeutiche: operazioni iniziali ed installazione dei cantieri.*
- *Realizzazione barriera acustica verde e barriera acustica fonoassorbente FOA: pali, strutture, FOA e barriera acustica verde;*
- *Realizzazione muro di sottoscarpa: pali, strutture e riempimento;*
- *Barriera acustica FOA integrata: pali, strutture, FOA, ripristino pavimentazione;*
- *Ampliamento carreggiata: demolizione pavimentazione, rilevati, pavimenti ed impianti di illuminazione;*
- *Vasche idrauliche di laminazione;*
- *Viadotti: cantierizzazione, demolizione, realizzazione impalcati, approvvigionamento, assemblaggio, varo, solette, pavimentazioni, barriere e finiture;*
- *Ripiegamento cantiere.*

L'area di campo base risulta appartenente al Parco Agricolo Sud Milano, anche se inserita all'interno dello svincolo autostradale, mentre l'area di deposito sarà collocata in ambito urbanizzato.

Per quanto riguarda le risorse utilizzate durante la fase di cantiere si evidenzia che:

- *Suolo e sottosuolo: le aree di cantiere verranno successivamente ripristinate allo status quo;*
- *Fabbisogno idrico e di materie: per quanto riguarda il fabbisogno idrico, esso è riconducibile ad acque potabili e non potabili: le prime sostanzialmente per usi fisiologici, le seconde per usi lavorativi. Il prelievo si concentra nelle aree di cantiere dove si svolgono le principali attività idro-esigenti e di preparazione inerti, calcestruzzi e bitumi. Per quanto riguarda le materie, è stato determinato parametricamente a partire dai fabbisogni di calcestruzzo, per un totale di:*
 - *Cemento: 3,193 mc;*
 - *Sabbia: 5,588 mc;*
 - *Ghiaia: 10,518 mc;*
 - *Acqua: 1.788 mc.*

Relativamente alla gestione dei materiali prodotti dalle attività di scavo e costruzione le principali operazioni previste dal progetto sono:

- *rimozione dell'asfalto e dei sottofondi stradali;*
- *demolizione pavimentazioni di varia natura e massetti;*
- *escavazione in corrispondenza delle opere da realizzare con produzione di terre e rocce da scavo.*

I materiali derivanti dalle demolizioni saranno inviati a impianto esterno di smaltimento/recupero, mentre le terre e rocce da scavo saranno riutilizzate in sito in quanto le indagini eseguite ne hanno attestato la conformità ai requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Nel caso in cui, in sede di progettazione esecutiva, le quantità di terreno provenienti dagli scavi dovessero risultare superiori ai quantitativi necessari per rinterri e riempimenti, le quantità eccedenti che non possono essere riutilizzate in cantiere, saranno gestite ai sensi del DPR 120/2017 art. 22.

Allo stato attuale, alla luce delle risultanze delle analisi del materiale campionato durante le attività Geotecniche, lo stesso risulta conforme ai requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, consentendone l'adeguato riutilizzo in sito. Complessivamente, per la realizzazione delle opere il progetto, allo stato attuale della progettazione, prevede:

Comlessivo	SCAVO - S (mc)	RITOMBAMENTO - R (mc)	ECCEDEENZA (S-R) (mc)	RECUPERO IN SITO PER RILEVATI (mc)	DISCARICA (mc)
Scavo	10.642	7.743	2.899	2.899	-
Demolizione conglomerato bituminoso	606	-	-	-	606
Vegetale	1.703	1.703	-	-	-
TOTALE	12.951	9.446	2.899	2.899	606

Relativamente ai rifiuti, le matrici prodotte dall'attività di cantiere, collegate alle operazioni sopra citate, possono essere rientrare nelle seguenti categorie e identificate con i relativi codici CER:

- codici CER 17.XX.XX: terre e rocce di scavo prodotte nel corso delle attività di costruzione;
- codici CER 17.XX.XX: rifiuti propri dell'attività di demolizione e costruzione;
- codici CER 15.XX.XX: rifiuti prodotti in cantiere derivanti materiali di scarto come imballaggio.

In termini complessivi di bilancio terre il progetto prevede il recupero totale degli scavi all'interno del sito per ritombamenti e formazione rilevati.

Bilancio terre	mc
Fabbisogno per rilevati	6.338
Recupero in sito da scavi	2.899
Approvvigionamento da esterno	3.439

Infine, relativamente alle emissioni in fase di cantiere, le uniche che possono avere impatti, in ogni caso trascurabili visto il contesto e le dimensioni temporali e spaziali delle lavorazioni, sono quelle acustiche e quelle di inquinanti (polveri) in atmosfera, come meglio specificato nello studio ambientale condotto.

Le aree che risulteranno definitivamente impegnate sono aree già urbanizzate e già identificate come area di pertinenza stradale.

Per quanto riguarda le risorse utilizzate nella fase di esercizio si evidenzia quanto segue:

- Suolo e sottosuolo: il consumo diretto di suolo ad opere ultimate è rappresentato dalla nuova viabilità ed opere connesse. Dalla sovrapposizione tra le opere in progetto e l'uso del suolo, emerge che l'opera interessa esclusivamente aree antropizzate. Per quanto riguarda la permeabilità del suolo, il progetto prevede l'impermeabilizzazione di una superficie di circa 9.000 mq.

La fase di esercizio del progetto non prevede generazione di rifiuti, mentre implica, principalmente, le seguenti emissioni/scarichi, in ogni caso di natura trascurabile o nulla in termini di impatti:

- emissioni in atmosfera: in un'ottica di emissioni medie settimanali, non essendoci variazioni di flussi di traffico, l'unico effetto del progetto è snellire la circolazione e quindi aumentare la velocità media nelle ore di punta non si traduce in un incremento significativo delle velocità media giornaliera di un giorno tipo. Tali variazioni delle velocità non comportano variazioni nelle emissioni né di CO né dei VOC e comportano un incremento residuale e non significativo delle emissioni di NO_x. Per tali ragioni, l'impatto del progetto sulla qualità dell'aria può ritenersi trascurabile.
- emissioni acustiche: il progetto non prevede aumento di flussi di traffico, ma solo una modifica viabilistica che comporta una modifica delle velocità che, su un giorno medio, non comporta modifiche nelle emissioni acustiche. Il progetto prevede comunque di risolvere le potenziali non conformità preesistenti e indotte dall'incremento di traffico legato al P.I.I. Montecity-Rogoredo di altro operatore;
- scarichi idrici: non sono previsti scarichi in corpo idrico superficiale. La dispersione delle acque meteoriche nel terreno avviene a valle di un sistema di prima pioggia.

Il progetto non prevede interferenze effettive con aree sensibili: l'unico accorgimento sarà ripristinare allo status quo l'area che verrà utilizzata per il campo base.

Le lavorazioni dovranno in ogni caso tenere conto, in caso di eventi con precipitazioni intense, della presenza di fasce del PGRA che interessano l'area di cantiere.

Infine, il progetto non interferisce con le prescrizioni date dalla Superficie Orizzontale Interna (SOI) dell'aeroporto di Linate.

Da ultimo si segnala inoltre che, nell'ambito della Analisi Costi Benefici condotta da soggetto terzo

indipendente (Politecnico di Milano), è emerso come le esternalità ambientali (inquinamento atmosferico, acustico, emissioni gas serra), sono risultate come esternalità positive ovvero il progetto ne produce benefici (Riduzione emissioni inquinanti dirette, Riduzione inquinamento acustico, Riduzione emissione gas serra).

6. Iter autorizzativo opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<i>L'autorizzazione all'esercizio per la Tangenziale Est di Milano - A51 è stata rilasciata il 6 febbraio del 1970 attraverso convenzione stipulata tra ANAS e Milano Serravalle - Milano Tangenziali spa</i>
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<u>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</u>
Altre autorizzazioni	
Conferenza di servizi per	
<input type="checkbox"/> Conformità urbanistica ed edilizia DPR 383/1994	<input type="checkbox"/> Autorizzazioni/pareri Interferenze _
<input type="checkbox"/> Approvazione progetto definitivo da parte dei soggetti pubblici interessati dal Protocollo d'Intesa	<input type="checkbox"/> Controlli sicurezza stradale - DLgs 35/2011_
<input type="checkbox"/> Verifica preventiva dell'interesse archeologico	<input type="checkbox"/> Approvazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
	<input type="checkbox"/> Deposito sismico prima dei Lavori

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi		X	Non presenti
2. Zone costiere e ambiente marino		X	Non presenti
3. Zone montuose e forestali		X	Non presenti
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)		X	Ad est dell'area di intervento si rileva la presenza del Parco Agricolo sud Milano. A circa 8.5 km ad est: riserva naturale "Sorgenti della Muzzetta" Sorgenti della Muzzetta" (piano approvato con D.G.R. 5/36311 del 18/05/1993).
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	X		Il comune di Milano è compreso nell'Agglomerato di Milano (DGR n. 2605 del 30.11.2011), caratterizzato da una scarsa qualità ambientale, che si riscontra diffusamente all'interno del sistema metropolitano.
6. Zone a forte densità demografica	X		Il comune di Milano è compreso nell'Agglomerato di Milano (DGR n. 2605 del 30.11.2011) ed è costituito da una popolazione superiore a 250.000 abitanti e densità di popolazione per km ² superiore a 3.000 abitanti.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica		X	Nelle vicinanze si segnalano: la Chiesa di S. Lorenzo di Monluè ed il Complesso rurale Monluè. L'area d'intervento confina con il Parco regionale e nazionale - Parco Agricolo Sud Milano (PASM) e non è lontana dall'area di rispetto del fiume Lambro, fiume con alveo fluviale tutelato.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)		X	Non presenti
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)		X	Non presenti
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)		X	Non presenti
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	X		L'area d'intervento è interessata da fasce di pericolosità e rischio alluvioni del fiume Lambro, fiume appartenente al Reticolo Principale. L'area oggetto di studio viene classificata di "Pericolosità RP scenario raro - L".
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	3		Il Comune di Milano ricade in zona sismica 3
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	X		L'area ricade all'interno della Superficie Orizzontale Interna (SOI) dell'aeroporto di Linate e nella fascia di rispetto della A51.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica
 Ministero dell'Ambiente
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali
 Modulistica VIA – 06/09/2022

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Il progetto è l'ampliamento della carreggiata sud della A51, in ambito già urbanizzato ed infrastrutturato</i>		<i>Non si prevedono modifiche dell'ambiente interessato dal progetto</i>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Si stima l'utilizzo di risorse comuni per la sola costruzione dell'opera</i>		<i>Non si stima l'utilizzo di risorse non rinnovabili o scarsamente rinnovabili e anche delle altre risorse se ne stima un utilizzo molto limitato</i>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Non si prevede l'utilizzo di materiali nocivi o tossici</i>		<i>Non si prevede l'utilizzo di materiali nocivi o tossici</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Si prevede la produzione di rifiuti durante la costruzione</i>		<i>Non si prevede la produzione di rifiuti nella fase di esercizio e in quella di costruzione, oltre ad una limitata produzione di rifiuti, non si prevede produzione di rifiuti pericolosi</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Il progetto genererà limitate emissioni di inquinanti in atmosfera relativa alla fase di cantiere. In fase di esercizio, per contro, in un'ottica di emissioni medie settimanali, non essendoci variazioni di flussi di traffico, non ci sono generazioni aggiuntive ma l'unico effetto del progetto è snellire la circolazione e quindi aumentare la velocità media nelle ore di punta non si traduce in un incremento significativo delle velocità media giornaliera di un giorno tipo. Tali variazioni delle velocità non comportano variazioni nelle emissioni né di CO né dei VOC e comportano un incremento residuale e non significativo delle emissioni di NOX</i>		<i>L'impatto sulla qualità dell'aria, nella fase di cantiere e di esercizio, stimato nello Studio Preliminare Ambientale è da ritenersi trascurabile</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni,	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p>Il progetto genererà rumori in fase di cantiere in modo indiretto, per il transito dei veicoli.</p> <p>In fase di esercizio non si genera nuovo inquinamento luminoso ed acustico rispetto alla situazione esistente e di riferimento. Il progetto, infatti, non prevede aumento di flussi di traffico, ma solo una modifica viabilistica che comporta una modifica delle velocità che, su un giorno medio, non comporta modifiche nelle emissioni acustiche.</p>		<p>Non si genera nuovo inquinamento luminoso ed acustico rispetto alla situazione esistente e di riferimento. Per la componente rumore sono previste opere mitigative che vanno a ridurre l'impatto preesistente e programmatico di riferimento, e non solo quello, trascurabile, dovuto al progetto. Il progetto ha pertanto impatto positivo in tal senso. Per la fase di cantieri le barriere acustiche già esistenti costituiscono già un elemento di mitigazione</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Il progetto non prevede utilizzo di sostanze inquinanti		Non si prevedono rischi per tali componenti	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Non si prevedono rischi di incidenti		Non si prevedono rischi di incidenti	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Nelle vicinanze si segnalano: la Chiesa di S. Lorenzo di Monluè ed il Complesso rurale Monluè.</p> <p>L'area d'intervento confina con il Parco regionale e nazionale - Parco Agricolo Sud Milano (PASM) e non è lontana dall'area di rispetto del fiume Lambro, fiume con alveo fluviale tutelato.</p> <p>L'area ricade all'interno di un corridoio regionale primario ad alta antropizzazione della RER</p>		Il progetto non prevede modifiche o interferenze con elementi protetti, tutelati o vincolati	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Non presenti		Non presenti	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	Nessun corpo idrico viene influenzato dal progetto, se non la falda a valle della dispersione delle acque meteoriche negli strati superficiali del sottosuolo previsto trattamento con sistema di prima pioggia		L'impatto sull'ambiente idrico, stimato nello Studio Preliminare Ambientale per la fase di esercizio, è da ritenersi nullo per le acque superficiali e trascurabile per quelle sotterranee	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Il progetto riguarda la A51 e riguarda proprio la riduzione di situazioni trasportistiche critiche durante le ore di punta a causa dell'elevato traffico autoveicolare		Il progetto ha impatto positivo in tal senso	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Il progetto corre lungo la A51, vicino ad uno svincolo autostradale		L'area è fortemente infrastrutturata ed urbanizzata oltre che non di fruizione pubblica	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Non ci sarà perdita di suolo		L'impatto sarà sostanzialmente nullo	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Il comune di Milano e i comuni limitrofi sono compresi nell'Agglomerato di Milano (DGR n. 2605 del 30.11.2011)		Le aree antropizzate limitrofe subiscono effetti positivi dalla realizzazione del progetto	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Le strutture sanitarie, luoghi di culto, scuole o strutture ricreative in aree limitrofe al progetto non verranno interessate dal progetto		Le strutture sanitarie, luoghi di culto, scuole o strutture ricreative in aree limitrofe al progetto non verranno interessate dal progetto	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Il Lambro, a circa 500 m dall'area di progetto, non sarà interessato dalla sua realizzazione		L'impatto su tali componenti è da ritenersi nullo	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
	19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Il comune di Milano è compreso nell'Agglomerato di Milano (DGR n. 2605 del 30.11.2011), caratterizzato da una scarsa qualità ambientale, che si riscontra diffusamente all'interno del sistema metropolitano</i>		<i>L'impatto del progetto su tutte le componenti ambientali è da ritenersi trascurabile, nullo o positivo.</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Il progetto non è ubicato in zone di questo tipo</i>		<i>Il progetto non è ubicato in zone di questo tipo</i>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Non si verificano effetti cumulativi negativi con altri progetti limitrofi</i>		<i>Il progetto viene sviluppato per risolvere una criticità peggiorativa dalla realizzazione del P.I.I. Montecity-Rogoredo attuato da altro soggetto</i>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Il progetto non si colloca in prossimità di confini nazionali</i>		<i>Il progetto non si colloca in prossimità di confini nazionali</i>	

10. Allegati			
<p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p> <p>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</p>			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Studio Preliminare Ambientale	-	3084DSIA001R0XXXXXXXXB
2	Tavole allegate allo Studio Preliminare Ambientale	Variabile	3084DSIA002P0XXXXXXXXA
3	Valutazione Preliminare di Impatto Acustico	-	3084DSIA005R0XXXXXXXXA
4	Tavole allegate alla Valutazione Preliminare di Impatto Acustico	Variabile	3084DSIA006P0XXXXXXXXA

5	<i>Analisi costi benefici</i>	-	3084FGEN005E0XXXXXXXXXA
6	<i>Elenco elaborati del progetto definitivo</i>		3084DGEN001E0XXXXXXXXXB

Il/La dichiarante

*(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴*

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.