

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 Preliminare Ambientale
Sezione 1 - Introduzione

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	28/02/2023	EMISSIONE	R. Vezzani	M. Tomasin	M. Mariani
B	-	-	-	-	-
C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
E	-	-	-	-	-

Codifica elaborato

5	0	2	3	E	S	I	A	0	0	2	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 VERIFICA DI VIA	2
2	LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E AREE INTERESSATE.....	4
2.1	ELEMENTI DEL CONTESTO INTERESSATO.....	4
2.2	VINCOLI E TUTELE AMBIENTALI	7
3	STRUTTURA E CONTENUTI DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	11

1 MOTIVAZIONI DELL'ISTANZA DI VERIFICA DI VIA

La Legge regionale lombarda n. 9 del 04/05/2020 recante "*Interventi per la ripresa economica*" e s.m.i., all'art. 1 istituisce il Fondo "*Interventi per la ripresa economica*" per sostenere il finanziamento degli investimenti regionali e dello sviluppo infrastrutturale quale misura per rilanciare il sistema economico sociale e fronteggiare l'impatto negativo sul territorio lombardo derivante dall'emergenza sanitaria da COVID-19.

Con Deliberazione n. 3531 del 05/08/2020 la Giunta regionale lombarda ha approvato il "*Programma degli interventi per la ripresa economica*" di cui alla citata L.r. n. 9/2020. Negli allegati della Delibera sono elencati gli interventi per i quali viene identificato il finanziamento regionale complessivo ed i correlati beneficiari; in tali elenchi è inserito l'intervento denominato "*Potenziamento svincolo A52 Monza Sant'Alessandro*", con beneficiario la Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., che gestisce in concessione l'A52 "*Tangenziale Nord di Milano*".

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota del 18/09/2020 (prot.U.0036679) ha trasmesso a Regione Lombardia la proposta di decreto interministeriale di individuazione delle opere infrastrutturali per le Olimpiadi Milano-Cortina 2026; in Allegato 4 tra le "*opere connesse e di contesto*" è inserito il suddetto "*Potenziamento svincolo A52 Monza Sant'Alessandro*", qualificato come "*opera di contesto*".

Con Delibera di Giunta Regionale n. 3674 del 13/10/2020, Regione Lombardia ha deliberato di formulare favorevole volontà di intesa sulla suddetta proposta di decreto interministeriale.

In riferimento a tale previsione infrastrutturale, Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. ha sviluppato il progetto del potenziamento dello svincolo A4-A52 inserito negli atti di cui sopra.

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 peraltro 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;
- la realizzazione di un grande parcheggio di interscambio in corrispondenza della grande struttura di vendita Milanord 2 a Cinisello Balsamo;
- il prolungamento della Linea metropolitana M5, con realizzazione di nuove stazioni tra Ciniselli B. e Monza.

In aggiunta, se all'interno del contesto precedentemente descritto si prende in considerazione il noto completamento dei lavori di costruzione della quarta corsia dinamica della Autostrada A4 con connessa riqualifica degli svincoli autostradali e le prossime Olimpiadi Invernali 2026, si comprende come l'obiettivo del progetto in esame abbia ricadute funzionali su tutta l'interconnessione, con miglioramento della fluidità delle correnti veicolari lungo gli assi autostradali e dell'accessibilità dei siti individuati per l'evento olimpico.

Il progetto propone di canalizzare e fluidificare il flusso di traffico in arrivo dalla A4 che si innesta sulla A52 in direzione Rho 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.

L'intervento nello specifico prevede (progressivamente da est, dalla A4, a ovest, alla SS36):

- lo spostamento, all'interno dello svincolo di S. Alessandro, del 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 Rho 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.

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

Il progetto proposto è pertanto riconducibile alla fattispecie di cui al punto 2.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 (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)*" dell'Allegato II-bis del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., che elenca i progetti sottoposti alla procedura di Verifica di assoggettabilità di competenza statale.

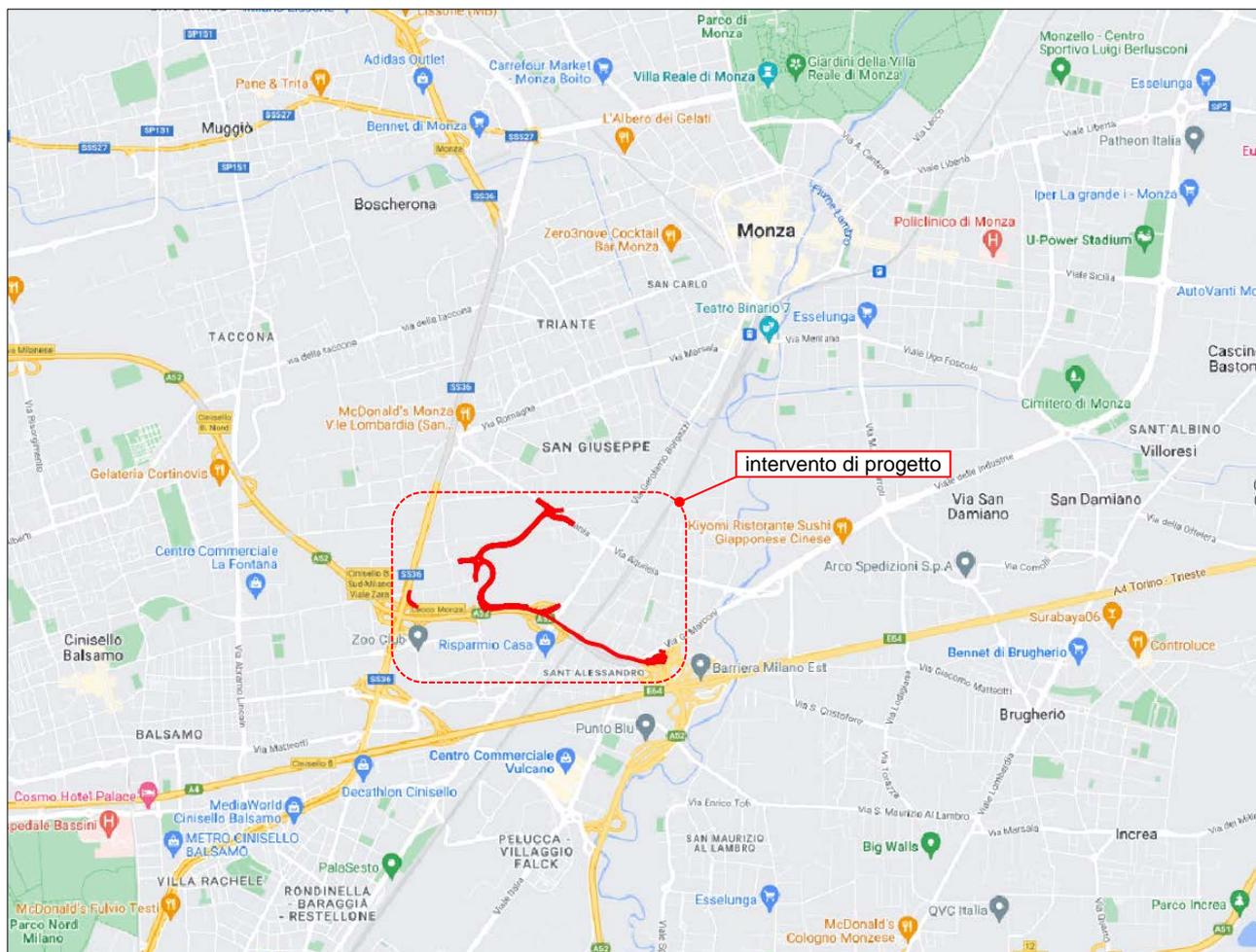
In relazione a tale evidenza è stato redatto il presente Studio preliminare ambientale ai sensi dell'art. 19, comma 1, del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

2 LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO E AREE INTERESSATE

2.1 ELEMENTI DEL CONTESTO INTERESSATO

L'intervento interessa la porzione meridionale del Comune di Monza e parte del Comune di Cinisello Balsamo (MI).

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



Gli interventi stradali di progetto interessano tre differenti ambiti:

- l'ambito urbano del quartiere Sant'Alessandro 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 agricolo dell'area del Casignolo a Monza, a confine con Cinisello Balsamo, in cui è previsto un nuovo tratto stradale di raccordo con la viabilità locale esistente;
- l'ambito urbano della porzione orientale del quartiere Robecco 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 carreggiate.

Figura 2.2 – Ambiti territoriali interessati e riferimenti di contesto in cui si inserisce l'intervento (fonte base: Google Satellite)



Nel quartiere di S. Alessandro, 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.

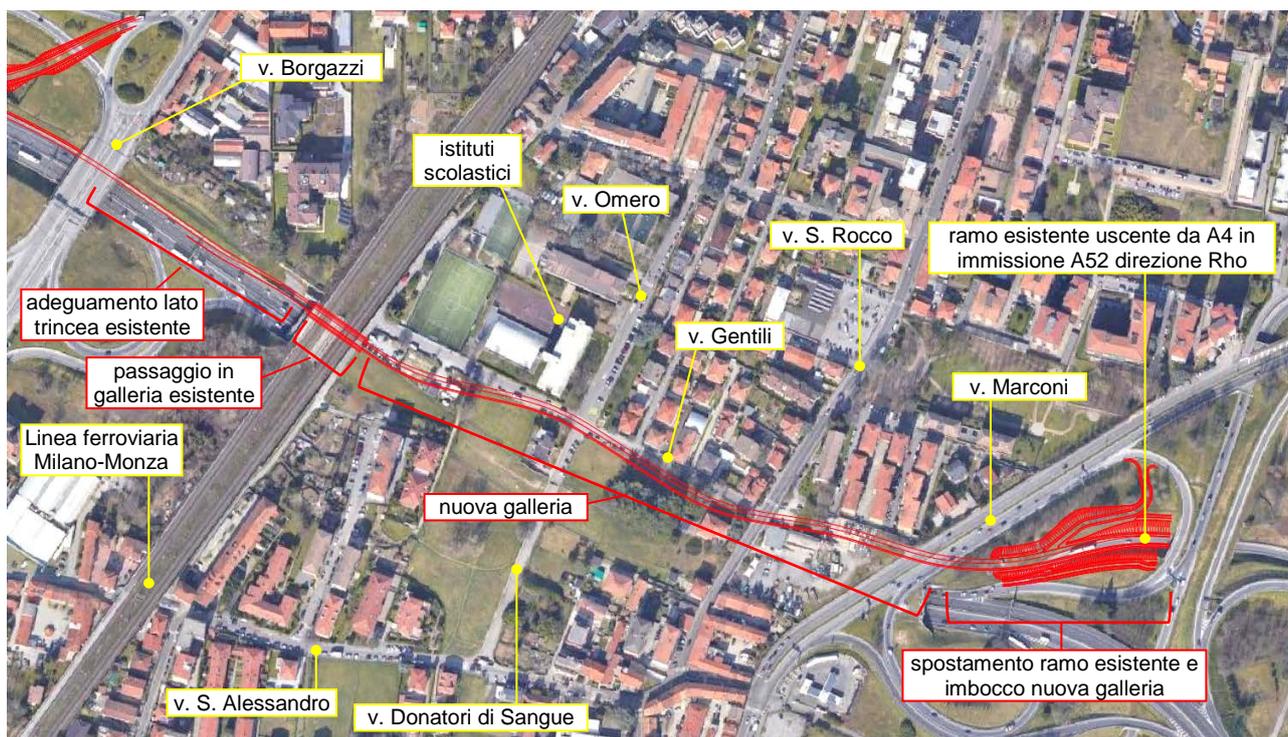
L'ambito urbano del quartiere Sant'Alessandro è caratterizzato da un tessuto edificato, prevalentemente residenziale. A nord della via, il tessuto risulta più denso, in cui si inseriscono anche istituti scolastici e aree sportive pertinenziali. A sud della via Gentili, il tessuto è più rado, in cui le 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 longitudinale.

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 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 Rho esistente.

Figura 2.3 – Riferimenti del quartiere di S. Alessandro interessato dell'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 isolata da tessuti edificati e da viabilità ad elevato scorrimento presenti lungo l'intero perimetro.

In tale ambito il progetto prevede la realizzazione di un tracciato stradale di tipo urbano, che sostituisce l'attuale uscita A52 di via Borgazzi e permette di collegarsi alla rete viabilistica locale (via Edison e viale Campania).

Il primo tratto monodirezionale uscente dall'A52 è inizialmente in trincea per poi attestarsi alla quota dell'attuale piano campagna per il raccordo in rotatoria con via Edison. Viene generata un'area interclusa tra il nuovo tracciato e il tratto di via Edison a confine dell'area del Casignolo, in cui il progetto prevede il completo riempimento con una unità boschiva.

Il secondo tratto (Categoria E "strada urbana di quartiere") si estende nella porzione nord-occidentale dell'area del Casignolo, tra la suddetta rotatoria di via Edison e viale Campania, in corrispondenza di cui verrà realizzata una ulteriore rotatoria.

Le aree di cantiere sono distribuite lungo la prevista occupazione permanente del tracciato e in aree laterali ad esso.

Lungo entrambi i lati della nuova viabilità il progetto prevede dense fasce arboreo-arbustive e una pista ciclo-pedonale all'esterno, lungo il lato esposto ad ovest.

Il margine urbano di Robecco, 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 2.4 – Riferimenti dell'area del Casignolo a Monza interessata dell'intervento (fonte base: Google Satellite)



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.

Le aree di intervento non interessano Aree protette e altre aree di particolare rilevanza naturale e ambientale, tra cui i Parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS) di cui alla L.r. n. 86/1983 e s.m.i. (secondo ultimo aggiornamento disponibile del Geoportale di Regione Lombardia di settembre 2022).

L'intervento non interessa beni paesaggistici di cui agli artt. 136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

Non sono, inoltre, segnalati beni culturali riconosciuti ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. nelle aree di intervento e in prossimità.

Figura 2.5 – Siti Natura 2000 presenti nella fascia dell'alta pianura briantea a distanza a nord delle aree di intervento



ZSC IT2050001 Pineta di Cesate

ZSC IT2050003 Valle del Rio Pegorino

ZSC IT2050002 Boschi delle Groane

ZSC IT2050004 Valle del Rio Cantalupo

Figura 2.6 – 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 disponibile: settembre 2022)

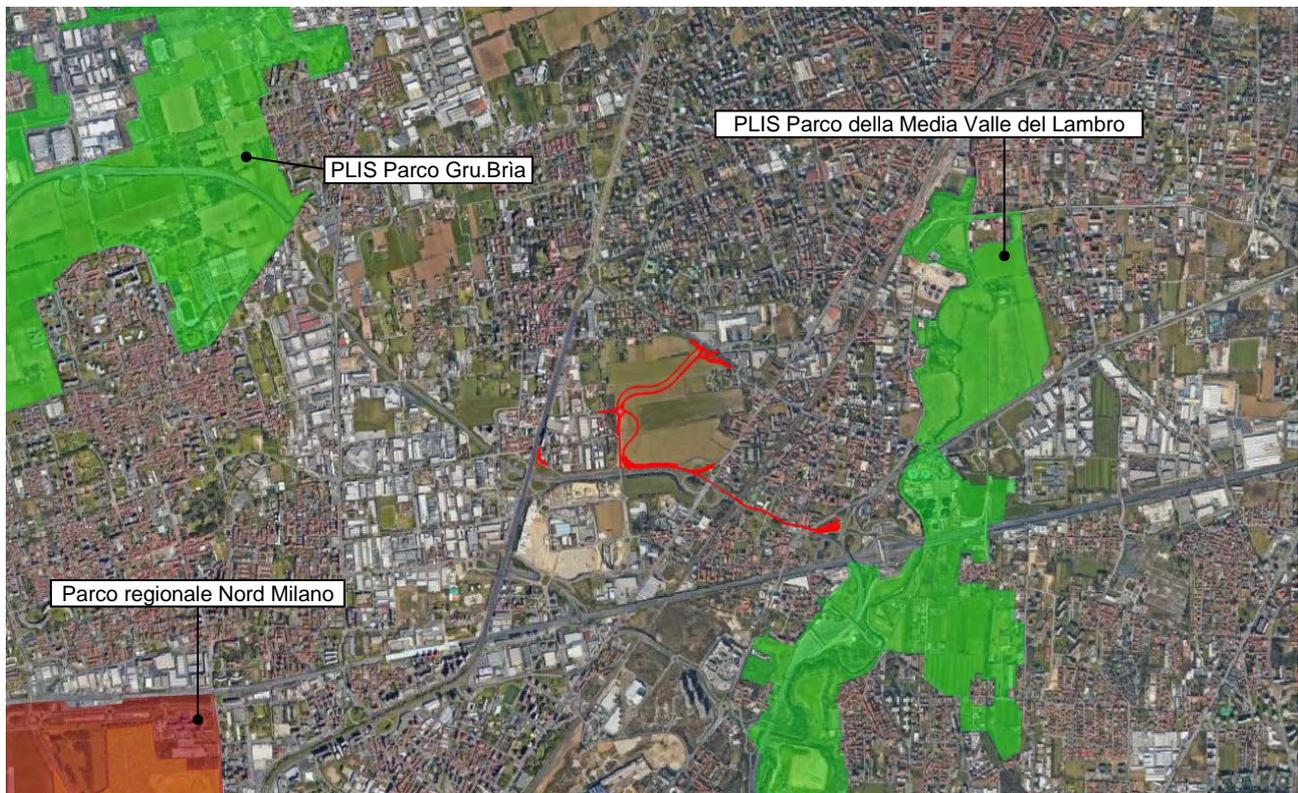
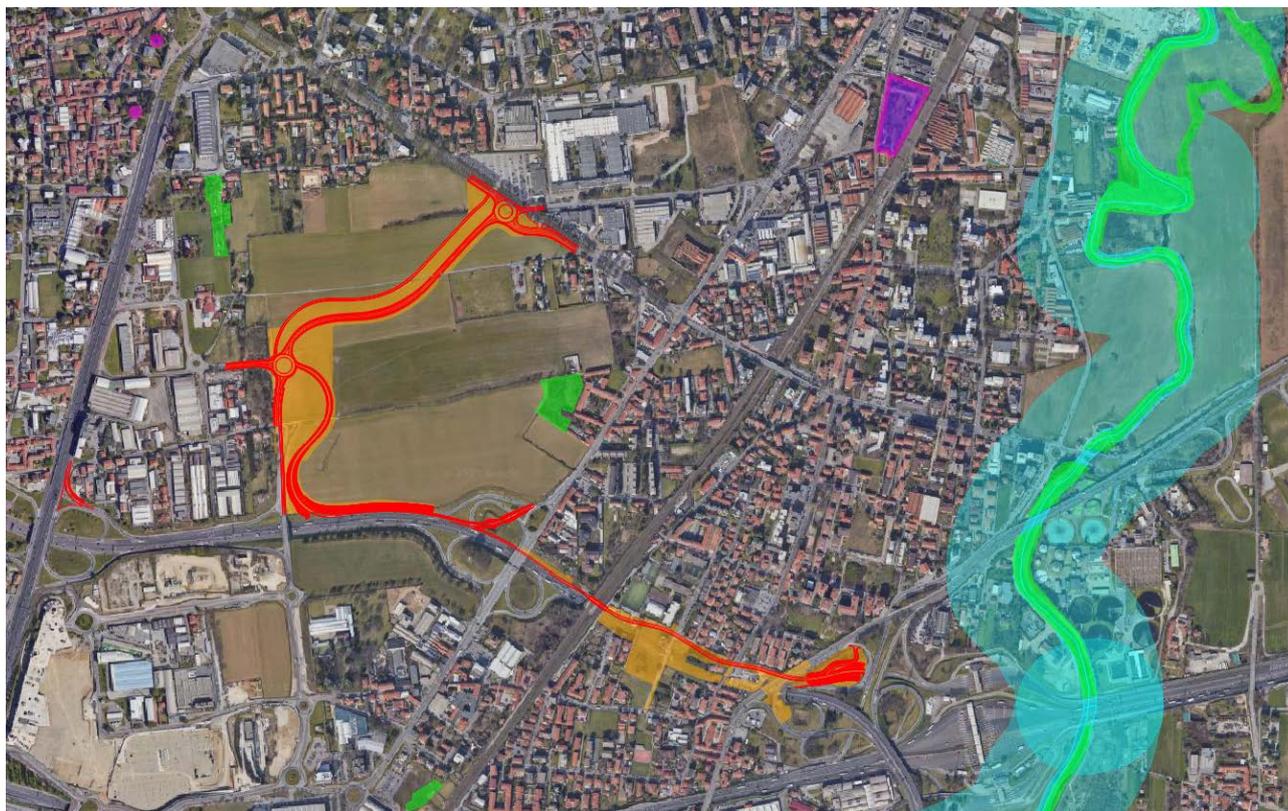


Figura 2.7 – Beni paesaggistici (fonte SIBA e Carta forestale regionale) segnalati nel contesto territoriale in cui si inserisce l'intervento oggetto di analisi



beni e immobili di notevole interesse pubblico tutelati ai sensi dell'art. 136 del Codice



corsi d'acqua e relative fasce tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c), del Codice



unità boschive tutelate ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. g), del Codice



Intervento in progetto e aree di cantiere

A est delle aree di intervento (oltre i 500 m di distanza), in un contesto fortemente urbanizzato, si estende in senso longitudinale il corso del Fiume Lambro, tutelato ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c), del Codice, insieme alle relative fasce di 150 m di ampiezza calcolate da entrambe le sponde idrografiche.

Lungo il corso d'acqua, le unità vegetazionali ripariali identificate dalla cartografia sono riconosciute come bosco e quindi tutelate ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. g), del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

E' da segnalare la presenza di una unità arboreo-arbustiva, localizzata lungo la via Edison. L'unità non è riconosciuta come bosco né dal Piano di Indirizzo Forestale (PIF) di Città Metropolitana di Milano (approvato con Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 8 del 17/03/2016), né dalla Carta dei tipi forestali reali della Lombardia, disponibile tramite Geoportale della Lombardia.

Da una analisi diretta di campo sono emerse condizioni strutturali e dimensionali per le quali sia possibile qualificare l'unità come bosco ai sensi del D.lgs. n. 34/2018.

L'intervento non prevede la trasformazione dell'unità boschiva segnalata.

Figura 2.8 – Unità forestali (con perimetro verde) secondo la Carta forestale regionale nell'area del Casignolo ove è previsto l'intervento



3 STRUTTURA E CONTENUTI DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

In relazione agli Allegati IV-bis e V del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., il presente Studio preliminare ambientale (SPA) stima e valuta i potenziali effetti attendibili dall'intervento proposto attraverso le seguenti Sezioni analitiche:

- **Sezione 1 [Introduzione]:** (la presente) introduce l'intervento, definisce le motivazioni dell'istanza di Verifica di assoggettabilità alla VIA, illustra le caratteristiche del contesto interessato e descrive la struttura del presente SPA;
- **Sezione 2 [Quadro progettuale di riferimento]:** descrive gli elementi del progetto di specifico interesse per la presente analisi ambientale;
- **Sezione 3 [Quadro pianificatorio di riferimento]:** identifica gli elementi di attenzione riconosciuti e definiti dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale di livello regionale, provinciale e comunale nell'ambito in cui si inseriscono gli interventi proposti e analizza la loro relazione col progetto; l'analisi include anche i piani di settore di livello sovraregionale e regionale direttamente connessi alla pianificazione territoriale (i piani settoriali di maggior specificazione sono integrati nella successiva Sezione 4 in corrispondenza delle componenti ambientali pertinenti);
- **Sezione 4 [Quadro ambientale di riferimento]:** identifica gli elementi di attenzione delle diverse componenti ambientali e analizza la loro relazione col progetto;
- **Sezione 5 [Quadro conclusivo]:** sviluppa le considerazioni conclusive in merito all'attesa di potenziali impatti sull'ambiente e ne qualifica il grado di significatività.

Nella Sezione 2, dedicata al **Quadro progettuale di riferimento**, è illustrata la soluzione progettuale, i cui contenuti descrittivi sono ripresi dalla documentazione progettuale che accompagna il presente Studio preliminare ambientale.

Nello specifico sono illustrati seguenti contenuti:

- l'analisi viabilistica sviluppata in una fase iniziale propedeutica alla definizione progettuale, finalizzata a verificarne il grado di efficacia alla risoluzione delle criticità evidenziate nell'ambito territoriale in cui l'opera interviene;
- la descrizione degli elementi strutturali costituenti la proposta di intervento e la loro distribuzione spaziale;
- la descrizione delle modalità di realizzazione delle opere;
- il bilancio dei materiali e le modalità gestionali.

L'ultimo capitolo della Sezione è dedicato all'illustrazione delle Misure di compatibilità ambientale che il progetto prevede per la fase sia di cantiere, sia di esercizio.

Le Misure sono state definite dagli approfondimenti ambientali svolti a supporto del progetto e per la redazione del presente Studio preliminare ambientale, e fornite al gruppo di progettazione per una loro completa integrazione nel quadro economico ed operativo dell'opera proposta.

Nella Sezione 3, dedicata al **Quadro pianificatorio di riferimento**, è sviluppata l'analisi del rapporto tra l'opera proposta ed il quadro degli strumenti di pianificazione di riferimento per l'ambito territoriale interessato.

L'analisi è sviluppata in riferimento ai seguenti piani di governo del territorio:

- Piano Territoriale Regionale;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza;
- Piano di Governo del Territorio del Comune di Monza.

L'analisi comprende la ricerca ed il confronto col quadro dei vincoli ambientali (tra cui anche i beni paesaggistici di cui agli artt. 136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) integrati negli strumenti di pianificazione territoriale sopra elencati.

Si evidenzia che per quanto attiene all'analisi delle relazioni tra intervento e piani e programmi settoriali, il PTR di Regione Lombardia integra in sé i seguenti strumenti rispetto a cui sono state sviluppate specifiche considerazioni relazionali con il progetto stradale:

- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA);
- Piano di Gestione Distrettuale del distretto idrografico del fiume Po (PdGPO);
- Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) regionale;
- Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT);
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC);
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

Per quanto attiene, invece, al rapporto tra intervento e strumenti di pianificazione di riferimento per specifici settori ambientali pertinenti al caso in oggetto (es. Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, Piani di classificazione acustica, ecc.) le analisi specifiche sono state svolte nella Sezione 4 relativa al Quadro ambientale di riferimento, in corrispondenza delle singole componenti ambientali interessate.

Per quanto attiene alla pianificazione urbanistica locale, il progetto prevede l'interessamento marginale del territorio del Comune di Cinisello Balsamo (MI), in relazione alla realizzazione di una nuova rotatoria in prossimità della curva di via Edison in affaccio all'area del Casignolo in territorio del Comune di Monza e alla previsione di una lieve modifica della rampa di uscita dall'A52 sulla SS36. In riferimento a ciò, è stato pertanto analizzato anche il vigente Piano di Governo del Territorio del Comune di Cinisello Balsamo, per quanto attiene agli elementi di attenzione e di disciplina definiti per le aree interessate e presenti in prossimità delle opere in progetto.

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: Natura e 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. Tali Linee guida, pur dedicate a contesti procedurali differenti (VIA), sono state comunque assunte a riferimento per una maggior completezza ed efficacia analitico-valutativa del presente progetto.

Per ciascuna componente ambientale considerata:

- sono definiti i pertinenti fattori di pressione potenzialmente generabili dagli interventi e derivati gli specifici ambiti spaziali e temporali di influenza potenziale in cui tali fattori di pressione possono manifestarsi;
- sono individuati gli elementi di attenzione riferiti alle sensibilità presenti nei suddetti specifici ambiti di influenza potenziale;
- sono analizzati gli effetti ambientali specifici potenzialmente attendibili dalla fase di cantiere e dalla fase di esercizio;
- è valutato il livello di significatività degli effetti individuati;
- sono indicate le misure di contenimento delle eventuali criticità emerse dalle analisi condotte, da integrare nel progetto.