



Settore Territorio  
e Ambiente

Il Direttore

Spett.le

**Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica**  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS  
[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

e, p.c.  
**Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale  
VIA/VAS**  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

**Regione Lombardia**  
Direzione Generale Ambiente e Clima  
Struttura Valutazioni di Impatto Ambientale  
[ambiente\\_clima@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it)

**Città Metropolitana di Milano**  
[protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it](mailto:protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it)

**Comune di Monza**  
[monza@pec.comune.monza.it](mailto:monza@pec.comune.monza.it)

**Comune di Cinisello Balsamo**  
[Comune.cinisellobalsamo@pec.regione.lombardia.it](mailto:Comune.cinisellobalsamo@pec.regione.lombardia.it)

Data  
13/6/2023  
Fasc. 9.6/2023/3

Pagina  
1

**Oggetto: [ID: 9699] Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19, del D.Lgs. 152/2006. A52 Tangenziale Nord di Milano. Potenziamento interconnessione A4-A52 ramo di svincolo tra A4 dir. Torino e A52 dir. Rho e svincolo Monza S. Alessandro. Opera connessa Olimpiadi 2026**

Con riferimento alla nota trasmessa dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali prot. 0080463.18-05-2023 (assunta al prot. prov. n. 23330 del 18/05/2023) inerente l'istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA - A52 Tangenziale Nord di Milano. Potenziamento interconnessione A4-A52 ramo di svincolo tra A4 dir. Torino e A52 dir. Rho e svincolo Monza S. Alessandro. Opera connessa Olimpiadi 2026, esaminata la documentazione e gli elaborati progettuali, si trasmettono le osservazioni che seguono.

#### **Quadro di coerenza**

Con riferimento alla coerenza rispetto ad altri piani e programmi lo Studio Preliminare Ambientale (SPA) restituisce considerazioni in merito agli strumenti di pianificazione comunale e sovraordinata e al quadro previsionale e programmatico in essi contenuto.

#### *Sistema delle tutele paesaggistico-territoriali*

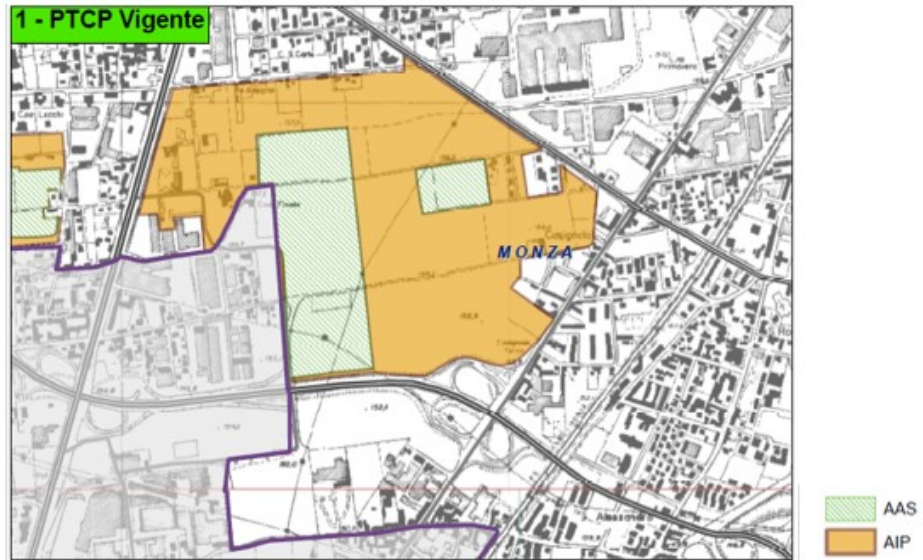
La lettura delle tutele paesaggistico-territoriali effettuata all'interno della Relazione generale e dello Studio preliminare Ambientale (Sezione 3) per l'ambito d'intervento, non risulta attuale nella parte in cui non lo considera parte di Rete verde

Via Grigna 13  
20900 Monza

Telefono 039 975 2264  
territorio@provincia.mb.it  
PEC  
provincia-mb@pec.provincia.mb.it

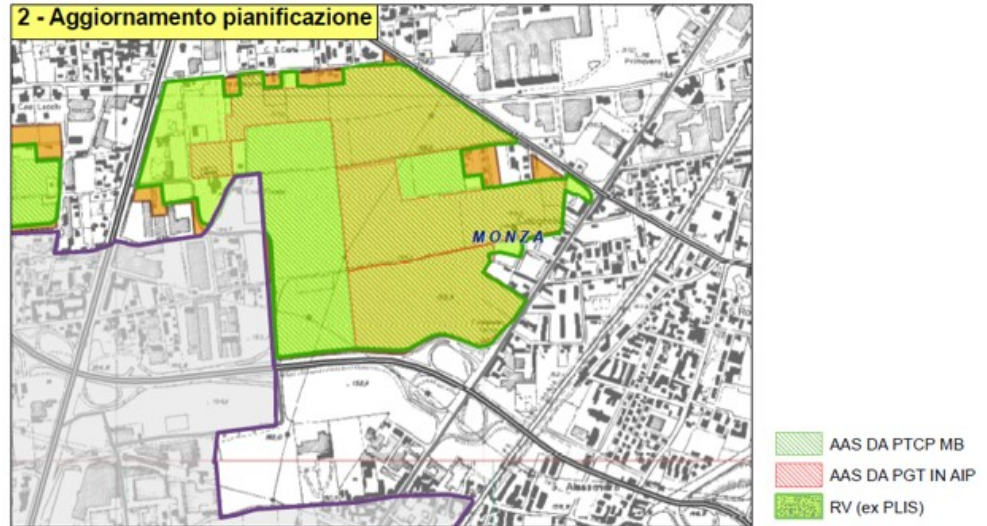


di ricomposizione paesaggistica (RV) e Ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico (AAS) del Ptcp.



Il vigente Ptcp individua, infatti, l'ambito interessato anche dalla realizzazione del "deposito- officina Monza-Casignolo" all'interno di un vasto Ambito di Interesse Provinciale (AIP). A tale riguardo, si rileva tuttavia che:

- in esito all'entrata in vigore del Pgt del Comune di Monza (variante 2017), che ha classificato l'area in esame tra gli ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico (AAS), ai sensi della vigente norma del Ptcp (art. 34, comma 1), la Provincia è tenuta a modificare il proprio piano recependo l'individuazione degli AAS e, dunque, stralciando gli stessi dall'AIP. Sebbene a oggi non si sia ancora proceduto alla variante di recepimento nel Ptcp, il tema è stato inserito tra contenuti di pianificazione da recepire nel Piano territoriale (*"Contenuti di pianificazione da recepire nel Ptcp. Ricognizione"*, prot. MB 49222 del 28 dicembre 2018). In ogni caso, ai sensi della vigente norma del Ptcp dedicata agli AAS *"sono fatte salve le previsioni infrastrutturali riguardi il sistema della mobilità di livello sovracomunale"* (art.6, comma 1 delle Norme del piano).
- in esito a pregresse scelte del Comune di Monza – attualmente in fase di revisione (come, tra l'altro, evidenziato nello Studio con riferimento ai contenuti di Pgt e all'atto di Giunta n. 279 del 18/11/2022 per un nuovo riconoscimento) il vigente perimetro del Plis GruBria non include più aree del territorio del capoluogo (cfr. DDP n. 98 del 08/09/2020) sebbene, come comunicato al Comune con nota prot. prov. 34977 del 28/8/2020, le aree precedentemente incluse nel Plis permangano nella Rete verde di ricomposizione paesaggistica con valore anche di Rete Ecologica (art. 31 Norme Ptcp). Anche in questo caso, ai sensi della vigente norma del Ptcp dedicata alla RV è comunque fatta salva *"... la viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile"* (art.31, comma 3.a delle Norme del piano).



### Progetto di potenziamento

Il progetto in esame si inserisce nel quadro della programmazione che il Ptcp, per quanto di competenza, concorre a definire per il territorio di riferimento.

A riguardo, corre evidenziare che il Consiglio Provinciale, con deliberazione del n. 26 del 26 maggio 2022, ha adottato la variante del Ptcp in materia di infrastrutture per la mobilità, la quale è stata trasmessa, con nota prot. 27174 del 17 giugno 2022, alla Giunta Regionale che, con deliberazione n. XI/7077 del 3 ottobre 2022, ne ha verificato la conformità alla LR 12/2005 e la compatibilità con gli atti di programmazione e pianificazione regionale.

Nell'ambito della propria verifica, Regione ha chiesto di "inserire negli elaborati il progetto 'A52 Tangenziale Nord di Milano – Potenziamento interconnessione A52-A4, ramo di svincolo tra A4 dir. Torino e A52 dir. Rho e svincolo Monza Sant'Alessandro - opera connessa Olimpiadi 2026' (per brevità: 'Potenziamento dello Svincolo A52 di Monza Sant'Alessandro'), il cui soggetto attuatore è la società Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A. e per il quale, a seguito del completamento del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, è attualmente in corso la redazione del Progetto Definitivo".

A tale richiesta, in sede di approvazione definitiva della variante, avvenuta con deliberazione di Consiglio Provinciale n.16 del 25/05/2023 ai sensi dell'art.17 della LR 12/2005, Provincia ha risposto come a seguire riportato:

In merito a quanto richiesto si premette innanzitutto che in via preventiva (sia con riferimento ai contributi preventivi conseguenti all'avvio di procedimento di variante, sia con riferimento alle fasi partecipative nell'ambito del procedimento di VAS) nessuna segnalazione in merito al progetto di potenziamento dell'interconnessione A52-A4 e svincolo Monza Sant'Alessandro è pervenuta alla Provincia.

Il richiamato progetto risulta compreso nel *Programma degli interventi per la ripresa economica* (approvato con d.g.r. n. XI/3531 del 5.8.2020 ai sensi della LR 9/2020 e successive delibere modificative o attuative) tra le *Infrastrutture e sistemi di mobilità per le Olimpiadi*; beneficiario del finanziamento: Milano Serravalle Milano Tangenziali (vd. Allegato 1 alla DGR XI/6047 del 2022, p.21).



Data  
13/06/2023

Pagina  
4

Considerato che allo stato attuale il progetto non è ancora né stato condiviso dai soggetti interessati, né approvato, si ritiene, in recepimento di quanto richiesto da RL, di individuare l'intervento in Tavola 12 del Ptcp, introducendo in legenda – in corrispondenza del livello “Autostrade, strade extraurbane principali e svincoli a più livelli (art.40) (Autostrade e strade di interesse regionale RI - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004)” - la seguente apposita nuova voce:

- “Ipotesi di nuovo tracciato/potenziamento/riqualificazione”.

Le ipotesi di potenziamento non devono compromettere l'integrità e la continuità del suolo libero interessato da Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico o da altri sistemi di tutela paesaggistica del Ptcp (Rete verde di ricomposizione paesaggistica, Ambiti di interesse provinciale, Parchi locali di interesse sovracomunale)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Conferenza Capigruppo 11 maggio 2023.

Al momento è in corso, in capo al Settore Territorio e Ambiente di Provincia, la modifica della documentazione tecnico-amministrativa agli atti per adeguarla alla volontà complessivamente espressa dal Consiglio Provinciale (DCP, esecutiva, in pubblicazione dal 30/05/2023 al 14/06/2023), cui seguiranno le conseguenti pubblicazioni.

È evidente che quanto integrato in esito alla Conferenza Capigruppo del 11 maggio 2023 circa il fatto che “Le ipotesi di potenziamento non devono compromettere l'integrità e la continuità del suolo libero interessato da Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico o da altri sistemi di tutela paesaggistica del Ptcp...” costituisce una chiara indicazione a che il progetto di potenziamento in esame non determini un'ulteriore cesura di un ambito libero oggi compatto, alla cui frammentazione già concorre, peraltro in modo significativo, la previsione del deposito per la metropolitana in località Monza Casignolo.

#### *Sistema della mobilità e traffico*

Il progetto interessa un'area che vede la presenza di un numero consistente di itinerari viabilistici individuati nella gerarchia della rete stradale rappresentata nella tav. 12 del Ptcp, con assi viari di primo livello (via Campania, via Aquileia, via Monte Santo, un tratto di via Marconi, un tratto di via Borgazzi), secondo livello (via Edison, un tratto di via Fiumelatte, un tratto di via Lago Trasimeno, un tratto di via Marconi), terzo livello (un tratto di via Borgazzi).

L'analisi degli strumenti di livello provinciale è stata effettuata con particolare attenzione al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Ptcp), mentre manca il raffronto con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 2 del 26/1/2023, e con il Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC) approvato con DCP n. 14 del 29/5/2014. Con riguardo al raffronto con il PSMC, si segnala che la prevista pista ciclopedonale tra viale Campania e via Edison, sebbene tali assi non facciano parte della rete ciclabile portante in Provincia MB individuata nella tav. 4 del PSMC, possono comunque facilitare il collegamento con il PCIR 15 “Lambro” e PCIR 6 “Villoresi”.

Nel merito degli aspetti connessi al traffico, è stato predisposto uno specifico studio (elaborato codice 5023EGEN022R0XXXXXXA) per analizzare e valutare gli effetti del progetto sulla rete di mobilità su gomma. Lo Studio di traffico ha ricostruito lo scenario attuale (stato di fatto riferito al 2020) e ha simulato lo scenario



di riferimento (vale a dire la situazione proiettata nel futuro con la ricostruzione del quadro programmatico della domanda e dell'offerta senza però l'attuazione dell'intervento in oggetto) e lo scenario di intervento (nel quale si inserisce anche la riqualificazione/potenziamento dello svincolo) del quale sono stati indagati differenti soluzioni progettuali assumendo differenti scenari di offerta infrastrutturale.

Nello scenario di intervento, sulla viabilità locale individuata nella tav. 12 del Ptcp, si evidenziano alcuni incrementi su viale Campania e su via Edison: gli incrementi stimati dal modello di simulazione su questi assi viari risultano comunque ben governati dalla capacità residua degli archi e delle intersezioni stradali. Pertanto, si ritiene che l'incremento prodotto non determini un deterioramento significativo delle performance trasportistiche su questi assi.

Per l'analisi della funzionalità della rotatoria posta su via Edison si rileva che, pur in assenza del dato sull'accodamento (lunghezza della coda), che consente di verificare la possibile presenza di rigurgiti di veicoli in uscita sul tracciato autostradale, i valori riportati di perditempo paiono rassicuranti rispetto a tale eventualità.

Come affermato nello studio di traffico, risulta preferibile, per quanto concerne la configurazione della nuova rampa di uscita dalla A52 con attestazione alla "rotatoria 1" su via Edison, la soluzione 1b in relazione alla circostanza che tale soluzione garantisce una lunghezza della corsia di scambio (con l'immissione da via Borgazzi) migliore. Il progetto, tuttavia, verifica la funzionalità di un'altra soluzione denominata 1a che si affianca all'asse di via Edison che, pur con prestazioni nel livello di servizio di poco inferiori alla soluzione 1b, presenta il pregio di contenere il consumo di suolo libero. Si propone, anche alla luce delle considerazioni di natura territoriale-ambientale, di approfondire la fattibilità della soluzione 1a anche valutando una diversa configurazione della nuova rampa in ingresso alla A52 da via Borgazzi.

Non si fa riferimento all'impatto del progetto sulla fermata di TPL linea z222 ubicata in viale Brianza direzione nord nei pressi del civico 160 (denominata Brianza Casignolo). A seguito della riconfigurazione del nodo, pare plausibile che la stessa possa essere soppressa. Considerato che detta fermata è l'unica a servizio di un quartiere del Comune di Cinisello Balsamo che, altrimenti, risulterebbe isolato, si chiede se sia stata acquisita a riguardo l'espressione della competente Agenzia di bacino per il TPL.

#### *Difesa del suolo*

Relativamente agli aspetti geologici e di difesa del suolo è stata valutata l'aderenza della documentazione presentata a supporto del progetto alla disciplina di cui agli articoli 8,9,10 e 11 delle Norme del Ptcp.

Gli elaborati della documentazione depositata si confrontano correttamente con il Ptcp e il Pgt del Comune di Monza per l'inquadramento geologico dell'area di progetto, rilevando quale criticità locale il grado di suscettività al fenomeno degli occhi pollini.

La Relazione geologica geotecnica e sismica (5023EGEO001R0XXXXXXXXA) raccomanda a tutela e mitigazione del rischio di "*impiegare qualsiasi accorgimento*



*atto a garantire un'adeguata regimazione delle acque superficiali, evitando ogni tipo di dispersione nel sottosuolo, in grado di innescare il fenomeno”.*

La Relazione idraulica di piattaforma (5023EIDR001R0XXXXXXXXA), nella definizione delle soluzioni deputate al conseguimento dell'invarianza, sceglie di utilizzare opere di infiltrazione, indicando che diverse indagini geognostiche non hanno mostrato chiare evidenze della presenza di occhi pollini e ritiene “*inverosimile*” che le opere di infiltrazione previste possano attivare la formazione.

In considerazione delle cautele indicate dalla Relazione Geologica e delle scelte operate nella Relazione idraulica, a titolo puramente collaborativo, si ritiene utile segnalare che il recente aggiornamento del quadro conoscitivo relativo al fenomeno degli occhi pollini, realizzato sul territorio provinciale, ha riclassificato il settore dove il progetto prevede il tratto settentrionale del Ramo 4 e la Rotatoria R2.

Tale riclassificazione ha comportato il passaggio delle aree a suscettività moderata, definite nel vigente Ptcp, ad aree a pericolosità media (H3). Le nuove classi di pericolosità sono state definite in base al contesto geologico di superficie e di sottosuolo ricostruito in base ai dati disponibili e tenendo in considerazione il modello genetico di sviluppo delle cavità.

I più recenti approfondimenti sulla definizione del quadro conoscitivo relativo al fenomeno degli occhi pollini sono disponibili nella sezione dedicata sul portale web istituzionale della Provincia di Monza e della Brianza (<https://www.provincia.mb.it/Temi/pianificazione-territoriale-e-parchi/pianificazione-territoriale/difesa-del-suolo/il-fenomeno-degli-occhi-pollini/>).

### **Effetti sulle componenti ambientali**

Con riferimento alle diverse componenti lo Studio Preliminare Ambientale restituisce il quadro ambientale di riferimento, mettendo in evidenza gli effetti attesi e le possibili interferenze, anche in relazione ad altre azioni potenzialmente influenti in termini cumulativi (Linea metropolitana M5 e relativo deposito).

Nel merito, a rimarcare quanto già evidenziato nell'ambito del quadro di coerenza, gli effetti potenzialmente attesi sono riconducibili alla frammentazione dell'area del Casignolo, con perdita di suolo agricolo e alterazione delle condizioni strutturali e funzionali del suolo, cui si aggiunge il degrado e la sottrazione di ulteriore potenziale ecologico ed ecosistemico entro un sistema ad elevata urbanizzazione, nonché l'alterazione del paesaggio agrario e degli aspetti percettivi ad esso connessi, oltre alla modificazione delle tessiture territoriali storiche.

Effetti che, come osservato dallo stesso Studio Preliminare Ambientale assumono “*un'entità decisamente superiore se viene considerata la realizzazione dell'opera in esame in concomitanza con il deposito di MM e ulteriore sottrazione di superficie utile coltivabile. La combinazione dei due interventi ridurrebbe sensibilmente l'area disponibile ai fini agricoli*” (Sezione 4.1, pag. 35). Effetti cumulativi che, oltre al suolo e al patrimonio agroalimentare, riguardano anche altre componenti ambientali – tra le quali, natura e biodiversità, paesaggio – ugualmente interessate dagli impatti conseguenti alla frammentazione di una estesa e compatta superficie agricola e naturale che assume un forte potenziale anche in ordine alla mitigazione delle emissioni climalteranti e delle cosiddette isole di calore connesse alla significativa pressione antropica cui è sottoposto lo stesso comparto.



In questa direzione, stante l'effettiva alterazione dello stato di ciascuna delle componenti ambientali considerate, non è pertanto da ritenere condivisibile l'esito "non significativo" indicato dallo Studio Preliminare Ambientale in merito alla valutazione della significatività degli effetti potenzialmente attesi (Sezione 4.1, pagg. 30-31; Sezione 4.6, pagg. 47-50; Sezione 4.7, pagg. 103-105), così come le stesse considerazioni conclusive sintetizzate alla Sezione 5.

Valutata la significatività degli effetti attesi anche in relazione agli elementi di specifica attenzione e agli obiettivi ambientali del quadro pianificatorio di riferimento (Sezione 3), gli stessi non sono adeguatamente controbilanciati dalle misure di compatibilità ambientale previste dal progetto, ovvero dalle misure di inserimento eco-paesaggistico e di compensazione ecosistemica che, come indicato dallo stesso Studio, devono mitigare e compensare le perdite connesse alla realizzazione del nuovo intervento infrastrutturale (Sezione 2, pagg. 56-92).

Al riguardo si osserva come "la previsione di dense unità arboreo-arbustive lungo il tracciato stradale" e nelle aree intercluse generate non permetta, di fatto, "di incrementare l'attuale dotazione ecosistemica dei luoghi" che, al contrario, viene depauperata ed impoverita, stante la frammentazione ecosistemica e paesaggistica introdotta all'interno dell'esteso e compatto ambito agricolo del Casignolo (Sezione 5, pag. 5), peraltro in parte già compromesso dalla previsione del deposito per la metropolitana in località Monza Casignolo.

Si evidenzia, inoltre, come più che un "elemento di transizione e filtro tra i tessuti edificati affacciati sull'area" (Sezione 5, pag. 5), l'opera di progetto e i previsti interventi di mitigazione costituiscano un ulteriore elemento di cesura all'interno di un ambito non edificato rispetto al quale le specifiche soluzioni di inserimento eco-paesaggistico non permetteranno di integrare efficacemente l'infrastruttura all'interno del paesaggio ma "solo di mascherare il nuovo tracciato stradale nell'area del Casignolo". Sebbene gli interventi di mitigazione possano essere in grado "di intercettare lo smog prodotto dal traffico automobilistico" (Sezione 2, pag. 79), gli stessi non contribuiscono a dare soluzione alla frammentazione del suolo, degli ecosistemi e delle tessiture storico territoriali, nonché alla condizione di marginalità degli spazi residui rimasti interclusi che, in un contesto già caratterizzato da una elevata densità insediativa, potranno essere oggetto di ulteriori attese edificatorie.

Le stesse misure di compensazione ambientale definite in relazione alla perdita attesa di unità ecosistemiche interessate dalle trasformazioni permanenti agiscono, d'altronde, entro una logica esclusivamente quantitativa, prevedendo la realizzazione di macchie arboreo-arbustive che, per localizzazione, non contribuiscono a controbilanciare gli effetti derivati dalla frammentazione del suolo e del potenziale ecologico, ecosistemico e paesaggistico dell'ambito interessato. Per le componenti di traffico, gli impatti riguardano la matrice aria (emissioni in atmosfera) e le componenti mobilità (livelli di congestione stradale), consumi e rumore (emissioni acustiche).

Il tema della qualità dell'aria è affrontato nello specifico nell'elaborato Studio Preliminare Ambientale – Sezione 4.3 – Quadro ambientale di riferimento: qualità dell'aria e clima (elaborato cod. 5023ESIA007R0XXXXXXXXXA). A fronte di un leggero aumento delle percorrenze chilometriche (+0,5%), si assiste a una



Data Pagina  
13/06/2023 8

diminuzione di tutti gli inquinanti indagati. Pertanto, complessivamente nel territorio considerato, le emissioni degli inquinanti nello scenario di progetto risultano essere minori rispetto ai quantitativi emessi nello scenario di riferimento per tutti gli inquinanti, con diminuzioni ricomprese fra lo 0,4% del PM10 (particolato) e PM2,5 (particolato fine) e l'1,6 del C6H6 (benzene), mentre si assiste a un aumento della CO2eq (+0,5%).

Per valutare la dispersione degli inquinanti in atmosfera e sul territorio è stato utilizzato il modello CALPUFF, che restituisce per lo scenario di progetto una situazione, relativamente alle concentrazioni degli inquinanti, mediamente migliore rispetto a quella dello scenario di riferimento.

### **Cantiere**

La durata dei lavori è stata quantificata in 415 giorni lavorativi, pari a circa 2 anni. Si ravvisa che non sono state rinvenute informazioni sugli itinerari dei mezzi per il trasporto dei materiali e per il conferimento di rocce e terre da scavo verso i siti di destinazione già puntualmente individuati. Sebbene sia presumibile l'uso di itinerari che si sviluppino lungo gli assi autostradali o la superstrada SS36, se ne chiede specifica conferma nonché individuazione cartografica.

### **Considerazioni conclusive**

Alla luce di quanto sopra descritto, si chiede di tenere in considerazione quanto rilevato nel presente contributo in considerazione dei successivi sviluppi del procedimento.

In particolare, con specifico riferimento a quanto espresso in fase di approvazione definitiva della "variante al Ptcp in materia di infrastrutture per la mobilità" relativamente al progetto in esame, si chiede di verificare gli effetti ambientali di una soluzione infrastrutturale alternativa al collegamento tra la via Edison e la viabilità di adduzione al centro di Monza che non determini una ulteriore cesura di un ambito libero oggi compatto, alla cui frammentazione già concorre, peraltro in modo significativo, la previsione del deposito per la metropolitana M5 in località Monza Casignolo.

In analogia, alla luce delle considerazioni di natura territoriale-ambientale, in ordine alla nuova rampa di uscita dalla A52 si chiede di approfondire la fattibilità di una soluzione il più possibile aderente al tracciato dell'infrastruttura esistente, al fine di contenere il consumo di suolo libero, riducendo i conseguenti impatti ambientali.

Distinti saluti.

*Il Direttore*

*Ing. Fabio Fabbri*

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e rispettive norme collegate.*

---

Istruttoria: arch. Laura Ferrari – [la.ferrari@provincia.mb.it](mailto:la.ferrari@provincia.mb.it)

Contributi specialistici:

- Ptcp e aspetti urbanistici: arch. Francesca Davino
- Infrastrutture e mobilità: ing. Fabio Andreoni, arch. Andrea Airoidi
- Difesa del suolo: dott. geol. Lorenzo Villa