

Incontro pubblico Comune di Seregno

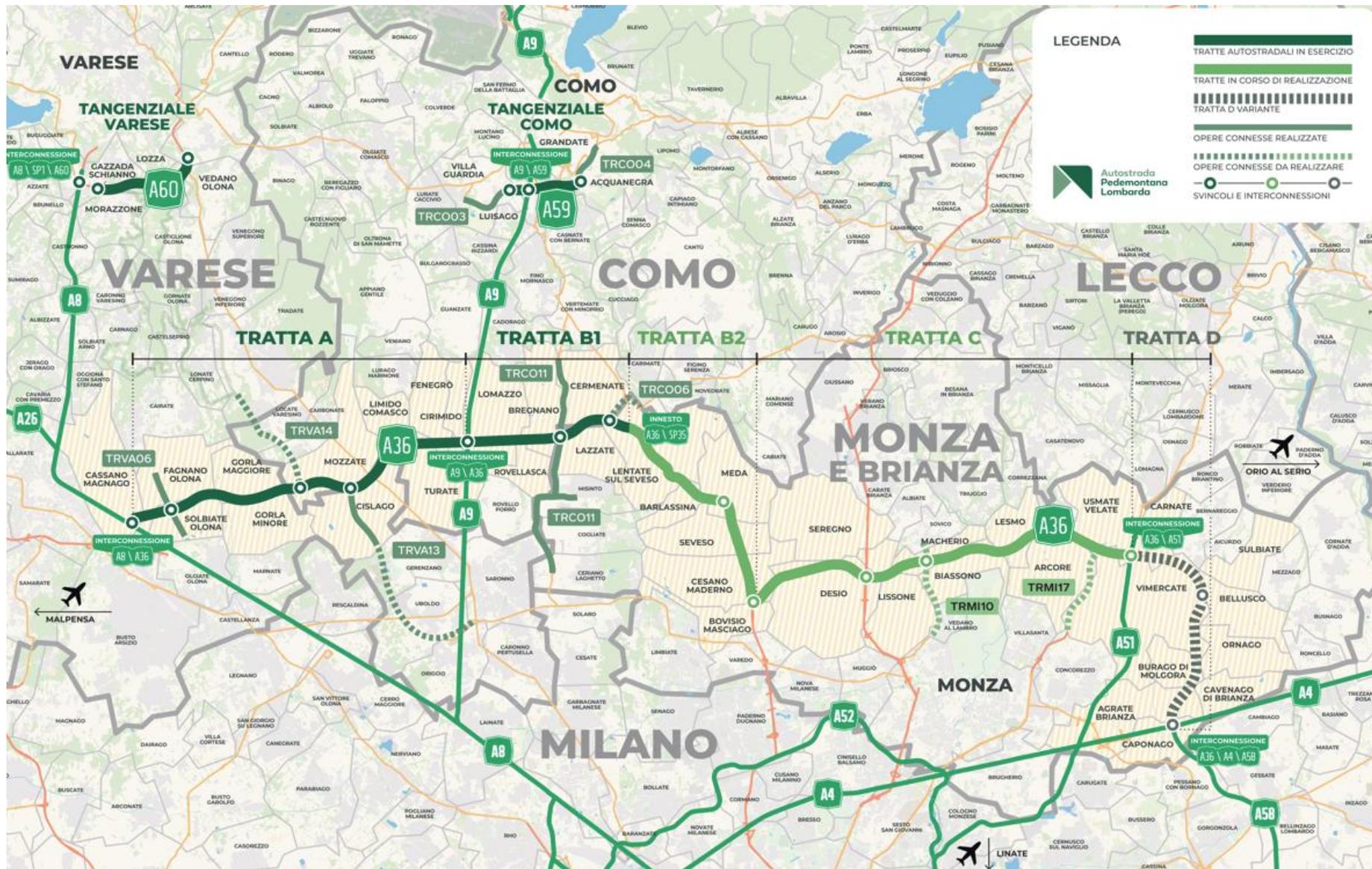
Milano, 22 luglio 2025



INDICE

- **Autostrada Pedemontana Lombarda** **3**
- **Caratteristiche principali delle Tratte B2 e C** **4**
- **Mitigazione e compensazioni Tratte B2 e C** **6**
- **Mitigazioni nel tratto Desio – Seregno** **8**
- **Mitigazioni acustiche** **11**
- **Monitoraggio ambientale** **13**
- **Compensazioni ambientali proposte dal Comune** **14**
- **Richiesta di modifica della Tangenziale di Meda** **15**
- **Svincolo di Seregno Sud** **23**
- **Passaggio a livello di Via San Giuseppe** **25**
- **Cantierizzazione** **27**

Autostrada Pedemontana Lombarda



La società attualmente gestisce la **Tangenziale di Varese (A60)**, la **Tangenziale di Como (A59)**, e la tratta da Cassano Magnago a Lentate sul Seveso (**A36, Tratte A e B1**)

Caratteristiche principali della Tratta B2

CARATTERISTICHE TRATTA B2		
Corsie per senso di marcia da Lentate sul Seveso a Meda	2,00	
Sezione minima piattaforma da Lentate sul Seveso a Meda	25,14m	
Corsie per senso di marcia da Meda a Cesano Maderno	3,00	
Sezione minima piattaforma da Meda a Cesano Maderno	32,64	
Velocità di progetto	120 Km/h	
Pendenza longitudinale massima	3,33%	
Svincoli	Lentate sul Seveso - Meda - Barrucana	
Opere connesse	-	
Area di servizio	-	
COMPOSIZIONE DELLA TRATTA PER LE TIPOLOGIE DI OPERE		
Tipologia di Opera	Lungh. Tot. (m)	% sul totale
Trincea	4.563,00	47,53%
Rilevato	2.288,00	23,83%
Gallerie naturali	-	-
Gallerie artificiali	2.961,00	30,84%
Ponti e Viadotti	212,00	2,21%
Lunghezza tratta B2	9.600,00	100,00%

Caratteristiche principali della Tratta C

CARATTERISTICHE TRATTA C		
Corsie per senso di marcia	3,00	
Sezione minima piattaforma	32,64	
Velocità di progetto	140 Km/h	
Pendenza longitudinale massima	3,40%	
Svincoli	Cesano Maderno - Desio - Macherio - Arcore – Interconnessione Tangenziale Est (A51)	
Opere connesse	TRMI10 - TRMI17	
Area di servizio	Desio	
COMPOSIZIONE DELLA TRATTA PER LE TIPOLOGIE DI OPERE		
Tipologia di Opera	Lungh. Tot. (m)	% sul totale
Trincea	9.561,00	57,60%
Rilevato	352,00	2,12%
Gallerie naturali	-	-
Gallerie artificiali	6.537,00	39,38%
Ponti e Viadotti	150,00	0,90%
Lunghezza tratta C	16.600,00	100,00%

Mitigazioni e Compensazioni Ambientali Tratte B2 e C

In relazione alle **mitigazioni ambientali** le opere delle Tratte B2 e C comprendono:

- La realizzazione di **barriere acustiche** per una lunghezza complessiva pari a **18,4 km**;
- La realizzazione di **opere a verde** per una superficie complessiva pari a **137,5 ettari**;
- La messa a dimora di circa **236.000 piante**.

Inoltre ad ogni Comune, interessato dalla realizzazione delle tratte B2 e C, è stato assegnato un budget per le **compensazioni ambientali**, finalizzato alla realizzazione di opere a verde, parchi pubblici, piste ciclabili per un importo complessivo pari a circa **30,5 milioni di €** (vedi suddivisione riportata di fianco).

COMUNE	BUDGET AMBIENTALE
Arcore	€ 1.605.901,28
Barlassina	€ 937.945,41
Biassono	€ 1.598.574,92
Bovisio Masciago	€ 1.109.673,27
Cesano Maderno	€ 3.153.216,14
Desio	€ 3.653.958,90
Lentate sul Seveso	€ 3.010.512,42
Lesmo	€ 1.378.193,57
Lissone	€ 1.436.404,02
Macherio	€ 1.762.561,21
Meda	€ 2.302.143,54
Seregno	€ 644.752,30
Seveso	€ 1.781.001,52
Usmate Velate	€ 2.082.708,16
Vimercate	€ 4.127.166,55
TOTALE	€ 30.584.713,21

Mitigazioni e Compensazioni Ambientali Tratte B2 e C

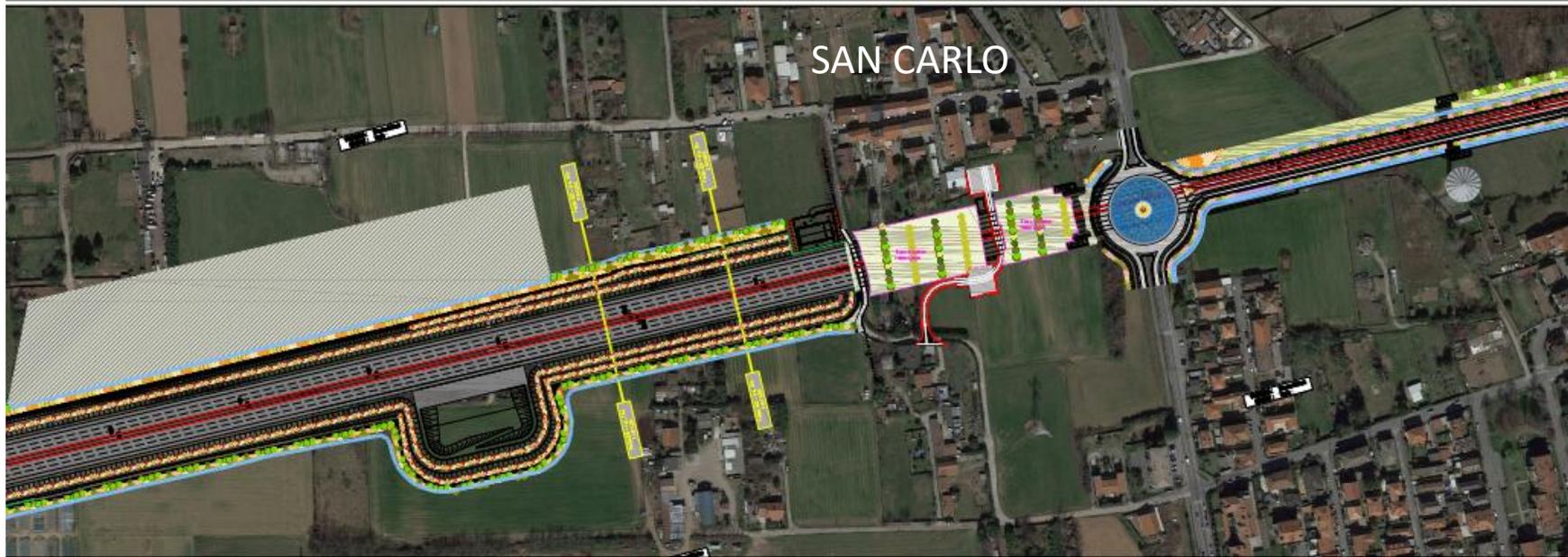
Il Progetto Definitivo approvato dal CIPE prevede interventi di mitigazione e di compensazione ambientale per un importo pari ad **oltre 178 milioni di €**.

Tale importo, se rapportato all'importo del quadro economico previsto per la realizzazione dell'intero Collegamento autostradale pari a circa 3,7 miliardi di € (CIPE 2009), evidenzia una **percentuale di spesa relativa alle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale pari a circa il 4,8%**.

L'articolo 165 comma 3 del D.Lgs. 163/2006 vigente al momento dell'approvazione del Progetto Definitivo prevedeva un **limite di spesa massimo pari a 2%**. Di conseguenza **APL investe nelle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale un importo pari a 2,4 volte il limite massimo fissato dalla normativa applicabile.**

Se a tali importi si somma anche quello relativo alle compensazioni viabilistiche di cui alla prescrizione n. 51, pari ad ulteriori 60 mln di €, **la percentuale sale al 6,5% pari a 3,25 volte il limite massimo fissato dalla normativa applicabile.**

Mitigazioni nel tratto Desio - Seregno



Il territorio di Seregno è attraversato per circa 315 m, di cui 65m in galleria e 250 m in trincea profonda circa 8 m.

CONFINE COMUNALE
SEREGNO

Mitigazioni nel tratto Desio - Seregno



Nel tratto di galleria a ovest do Via San Carlo la copertura prevede un prato alberato di 9.000 mq con piantumazione di 70 alberi tipo Aceri, Frassini, Gelsi e Querce.

Nel tratto di galleria tra le due rotatorie è previsto il rifacimento di Via della Chiesa e del percorso ciclo pedonale. Su entrambi i lati è prevista una fascia di prato arborato e arbustiva per un totale di 8.000mq di intervento con la piantumazione di 2.230 piante, carpini, tigli, ciliegi e arbusti autoctoni.



Mitigazioni nel tratto Desio - Seregno

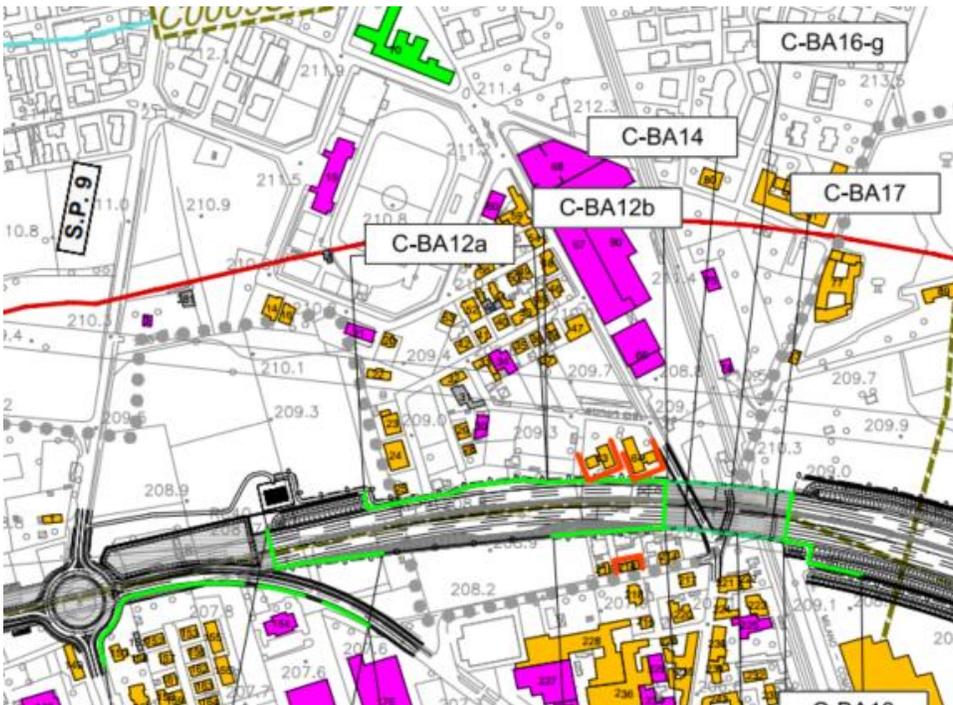


Nel tratto di galleria a est di Via Milano la copertura prevede un intervento a verde di 7.400 mq con piantumazione di 1.250 piante fra alberi e arbusti



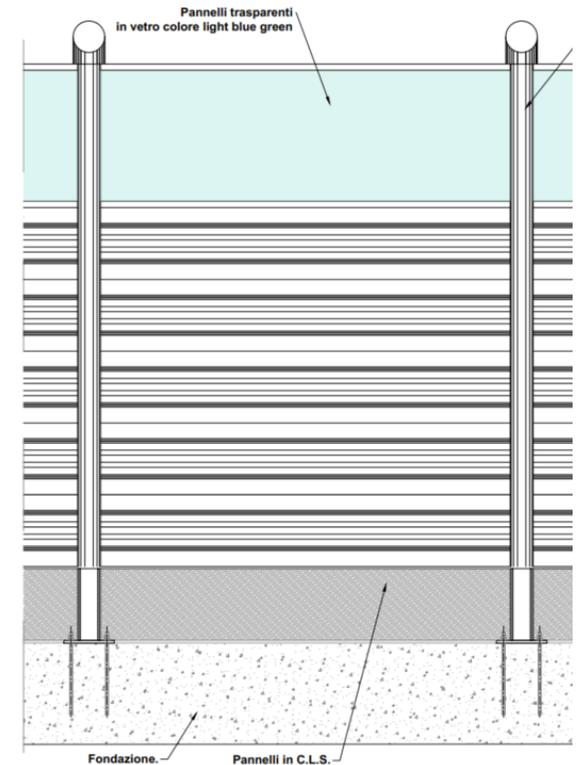
Nel tratto di trincea profonda circa 8 m si prevedono interventi a verde a mitigazione della barriera anti rumore di 5.500 mq con piantumazione di 11.800 piante fra alberi e arbusti, quali biancospino, rosa, crespino, ligustro.

Mitigazioni acustiche in Comune di Seregno (lato nord)



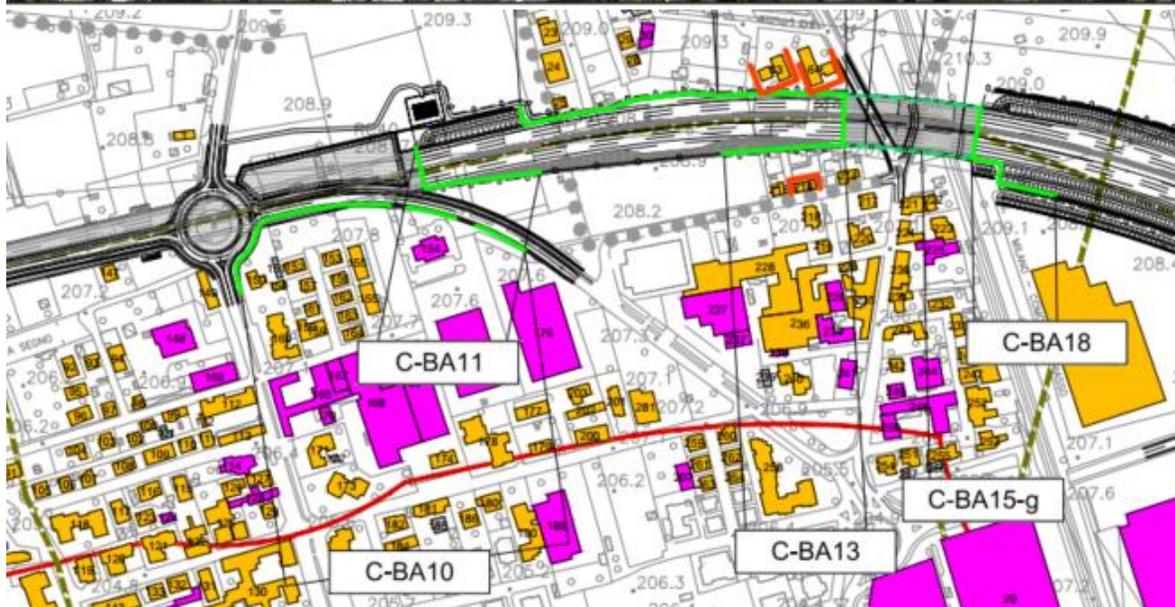
Sul lato nord di tutta la trincea e agli imbocchi delle gallerie sono posizionate barriere antirumore costituite da parti in materiale fonoassorbente e da un pannello sommitale in vetro.

Le gallerie presentano anche rivestimenti fonoassorbenti



Nome intervento	lunghezza (m)	altezza	tipologia
Barriera C-BA12a	190	4m	pannelli fonoassorbenti e vetro
Barriera C-BA12b	113	5m	pannelli fonoassorbenti e vetro
Barriera C-BA14	47	4m	pannelli fonoassorbenti e vetro
Barriera C-BA16g	121	5,2m	rivestimento fonoassorbente in galleria
Barriera C-BA17	121	5,2m	rivestimento fonoassorbente in galleria

Mitigazioni acustiche in Comune di Seregno (lato sud)



Nome intervento	lunghezza (m)	altezza	tipologia
Barriera C-BA10	310	4m	pannelli fonoassorbenti e vetro
Barriera C-BA11	140	2m	pannelli fonoassorbenti e vetro
Barriera C-BA13	106	5m	pannelli fonoassorbenti e vetro
Barriera C-BA18	95	4m	pannelli fonoassorbenti e vetro
Barriera C-BA15g	121	5,2m	rivestimento fonoassorbente in galleria

Compensazioni Ambientali proposte dal Comune

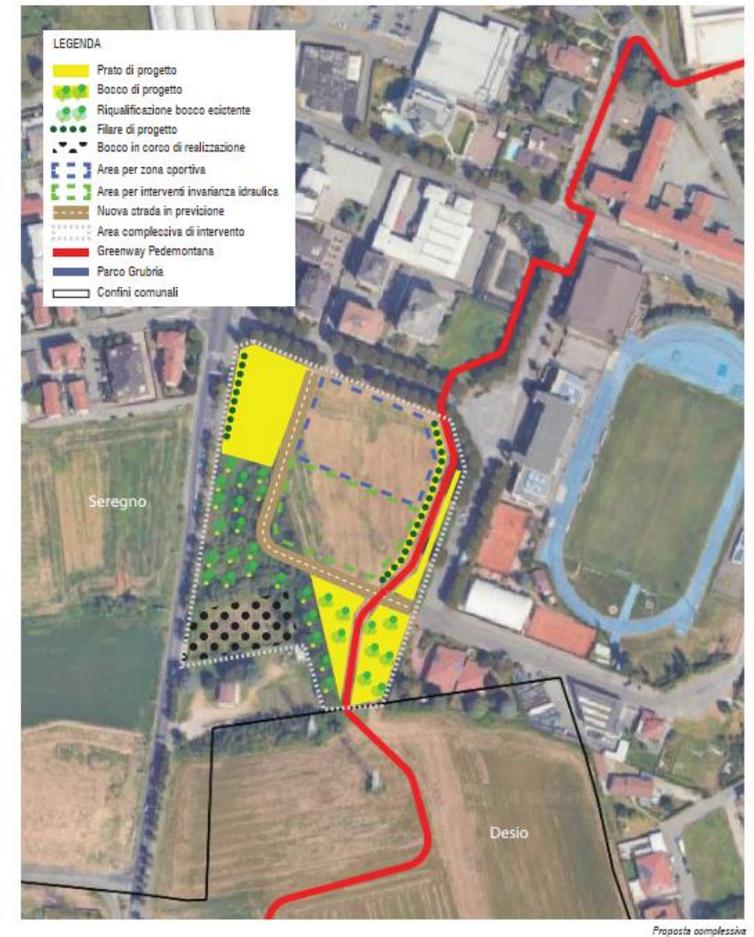


Intervento di riqualificazione del parco 2 giugno alla Porada

← completamento del percorso ciclopedonale esistente e creazione di area boscata di circa 5000mq a mascheramento dell'area industriale adiacente

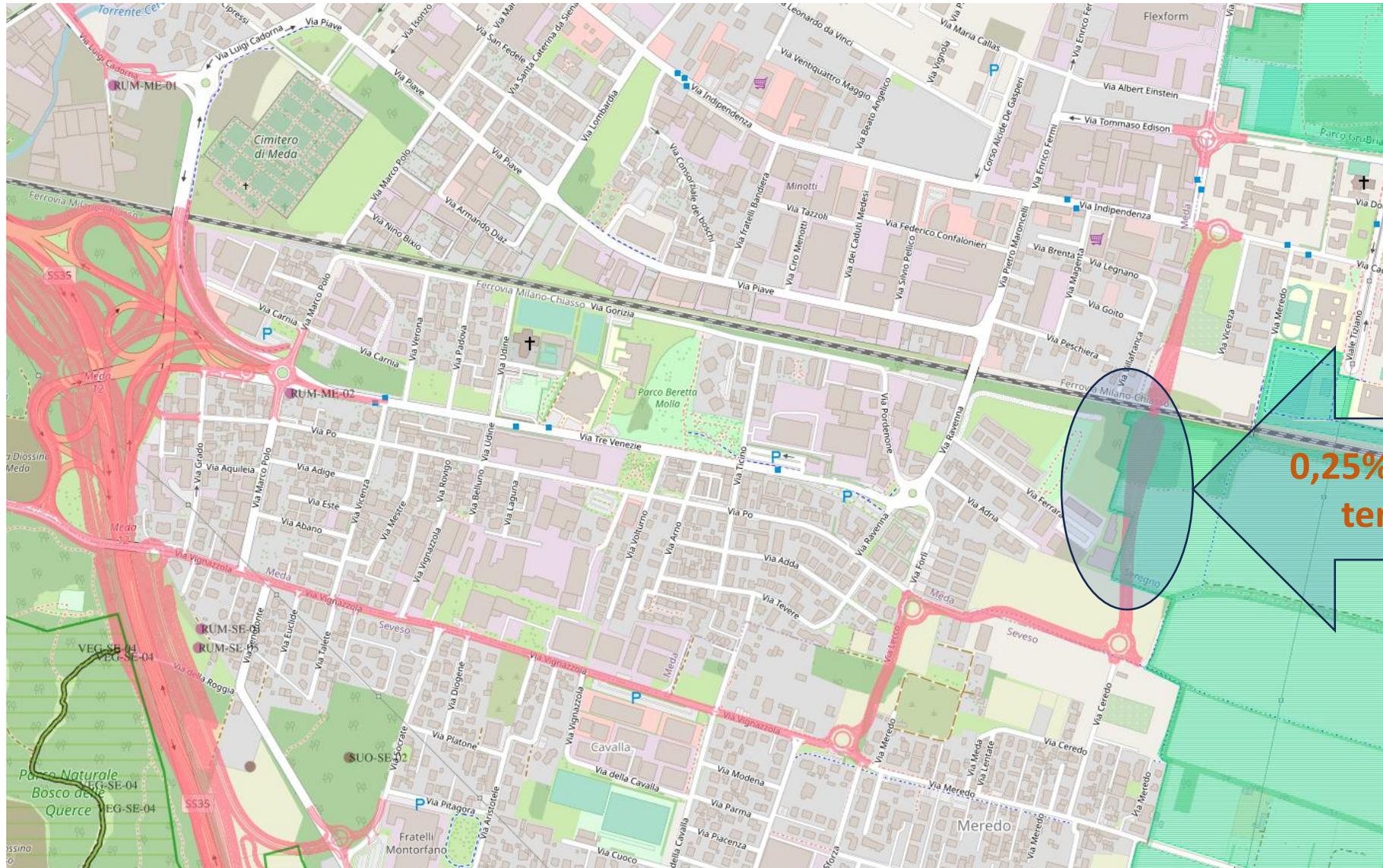
Connessione verde Sant'Ambrogio - San Giuseppe

→ realizzazione di nuovi interventi di miglioramento forestale per circa 1 ettaro, a completamento di quelli già realizzati nell'ambito nel progetto del Parco Grubria «*Progetti Parchi e Infrastrutture Verdi - Seregno Est*»



Richiesta di modifica della Tangenziale di Meda

Occupazione del Parco GruBria



0,25% del Parco GruBria in territorio di Seregno

Richiesta di modifica della Tangenziale di Meda

Occupazione del Parco GruBria

Occorre preliminarmente evidenziare come la realizzazione della cosiddetta “Tangenziale di Meda” e del cavalcavia di scavalco della linea ferroviaria, incida in minima parte sulle aree esterne più a ovest del PLIS del Parco GruBria.

Il Parco GruBria ha un'estensione pari a 20.626.047 mq di cui 4.253.900 mq in Comune di Seregno (fonte www.grubria.it). La superficie occupata dalla Tangenziale è pari a circa 10.800 mq, vale a dire lo **0,25% della superficie in Comune di Seregno** (4 milionesimi sulla superficie totale).

Lo scopo di tale opera è quello di risolvere, assieme ai sottopassi previsti nel progetto di Via Cadorna e di Via Trieste, un problema strutturale dell'area Meda – Seregno – Seveso relativo alla presenza di numerosi passaggi a livello. Le suddette opere consentono di eliminare le lunghe attese dovute alla chiusura dei passaggi a livello stessi.

Gli unici attraversamenti che consentono l'attraversamento della linea ferroviaria senza attese sono quelli dello svincolo di Meda e del cavalcavia di Via Ravenna. Tali opere risultano gravemente insufficienti a gestire il traffico attuale.

Richiesta di modifica della Tangenziale di Meda

Mitigazione dell'impatto acustico e visivo

Lo studio acustico del Progetto Esecutivo non prevede la realizzazione di barriere acustiche in territorio di Seregno in quanto non sono presenti ricettori.

In relazione alla mitigazione dell'impatto visivo si fa presente che al confine con Meda è stato realizzato un capannone con un impatto visivo sicuramente più evidente.

Anzi, il rilevato della tangenziale nasconderebbe alla vista il capannone di recente realizzazione.



Richiesta di modifica della Tangenziale di Meda

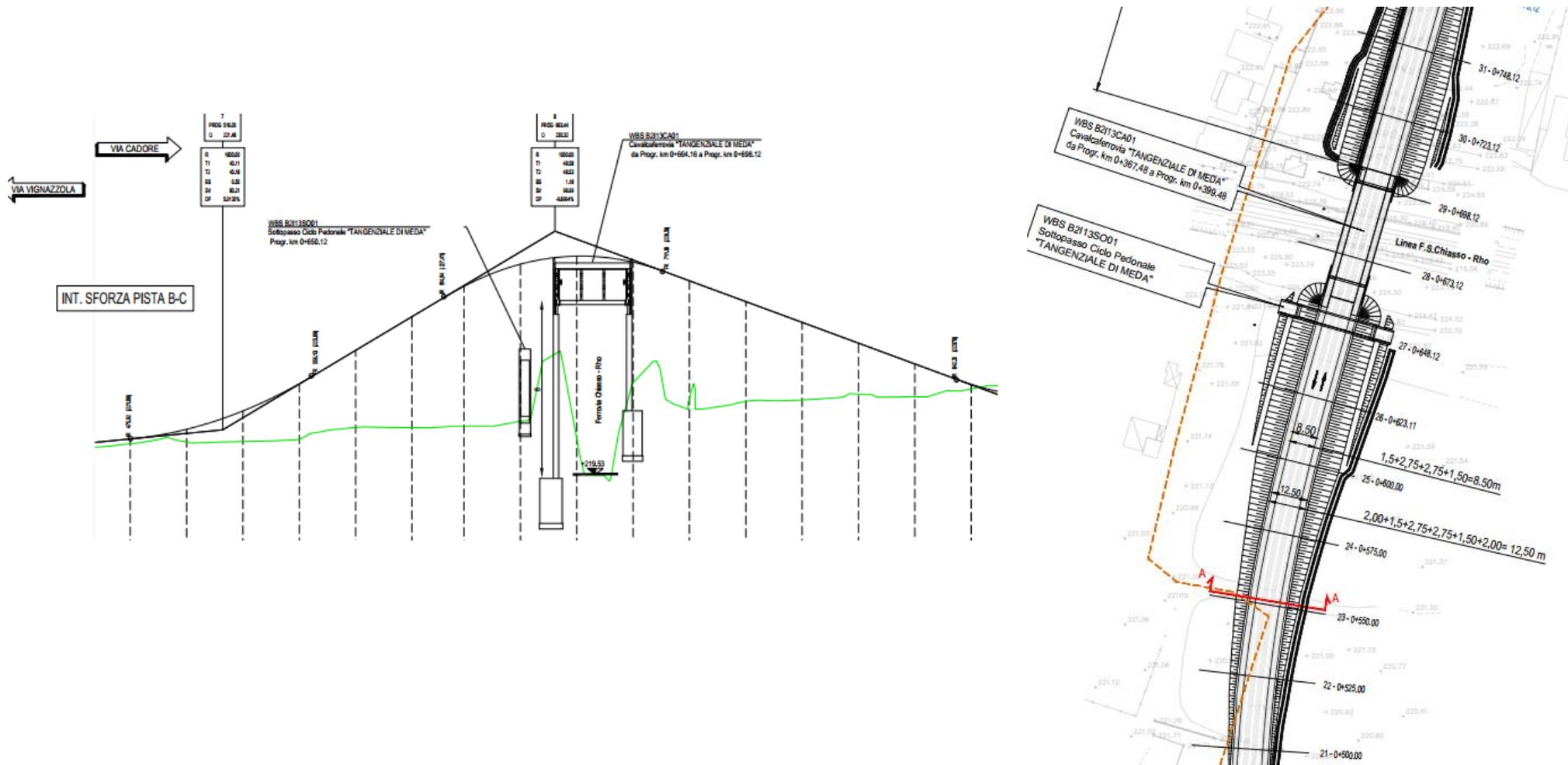
Mitigazione dell'impatto acustico e visivo



Richiesta di modifica della Tangenziale di Meda

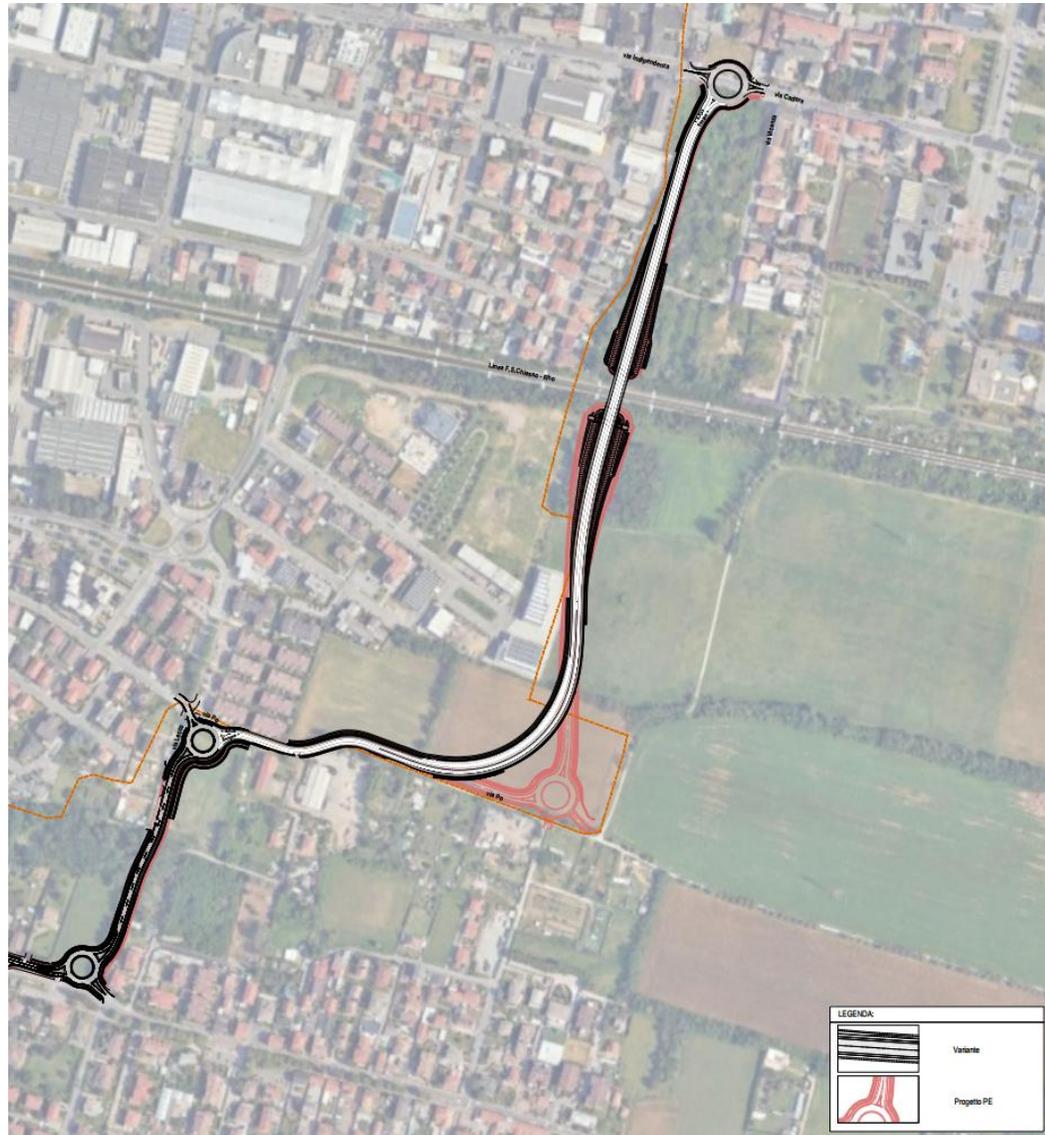
Accesso al Parco da Meda e Seveso

Nell'ambito della variante al Progetto Esecutivo approvato è stata prevista la realizzazione di un sottopasso ciclo pedonale che garantisce il collegamento con Meda e Seveso



Richiesta di modifica della Tangenziale di Meda

Eliminazione della rotatoria su Via Po



Nell'ambito degli incontri inerenti la Cantierizzazione della Tratta B2 è stata concordata la realizzazione anticipata della Tangenziale di Meda e una modifica del tracciato che prevede l'eliminazione della rotatoria all'intersezione con Via Po e l'introduzione di un raccordo circolare in luogo della rotatoria, al fine di ridurre l'impatto sul PLIS.

Si specifica che le attività di bonifica dagli ordigni bellici sono già iniziate, anche sul sedime della rotatoria eliminata.

Richiesta di modifica della Tangenziale di Meda

Incremento delle mitigazioni ambientali



La modifica del tracciato della Tangenziale di Meda, prevede anche opere di mitigazione aggiuntive anche nelle aree dove era prevista la rotatoria all'intersezione con Via Po.

In totale le mitigazioni che verranno realizzate occupano una superficie di 1,2 ettari (12.000 mq).

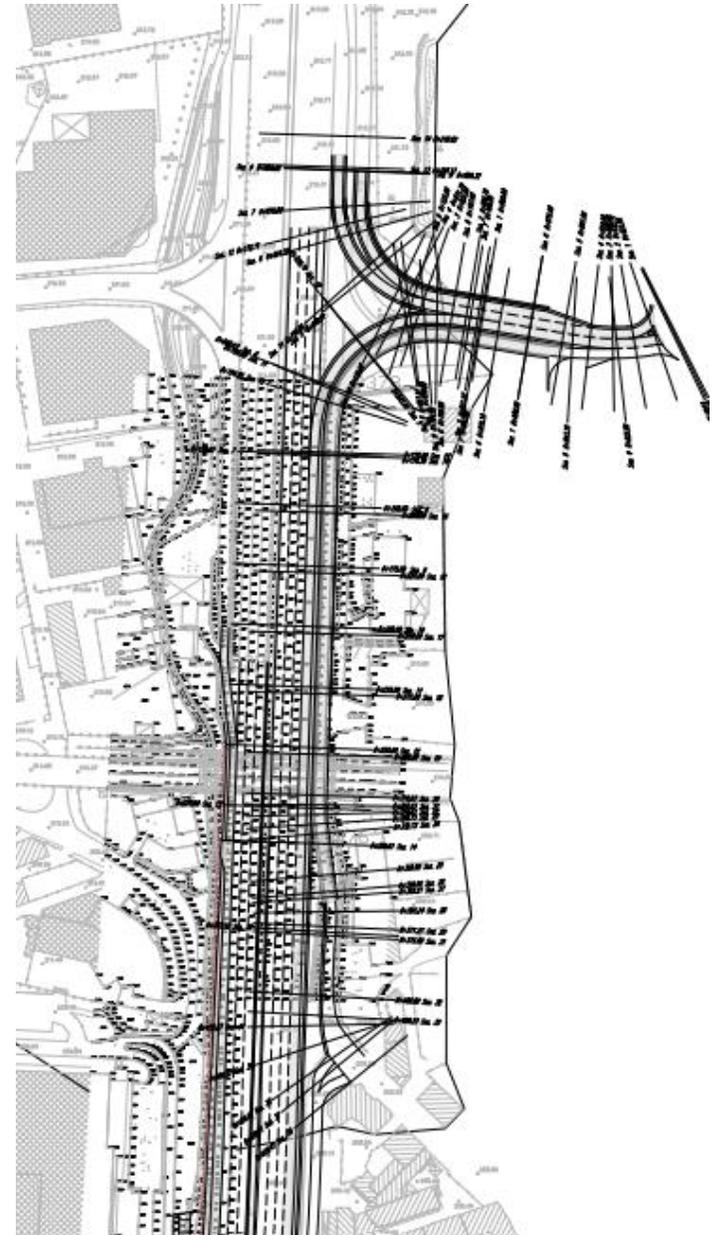
La superficie del PLIS occupata dal sedime della tangenziale, come detto, è pari a 1,08 ettari (10.800 mq).

Svincolo di Seregno Sud

Come richiesto dai Comuni di Lissone e Seregno nel Progetto Esecutivo è previsto il mantenimento dell'attuale uscita di Seregno Sud sulla SS36.

Tale modifica, concordata con tutti gli Enti interessati compresa ANAS, è resa possibile dall'introduzione di una corsia di scambio tra l'ingresso sulla SS36 in direzione nord e l'uscita esistente.

Contestualmente verrà anche garantito il mantenimento della contro strada tra Via Lombardia e Via Enrico Mattei



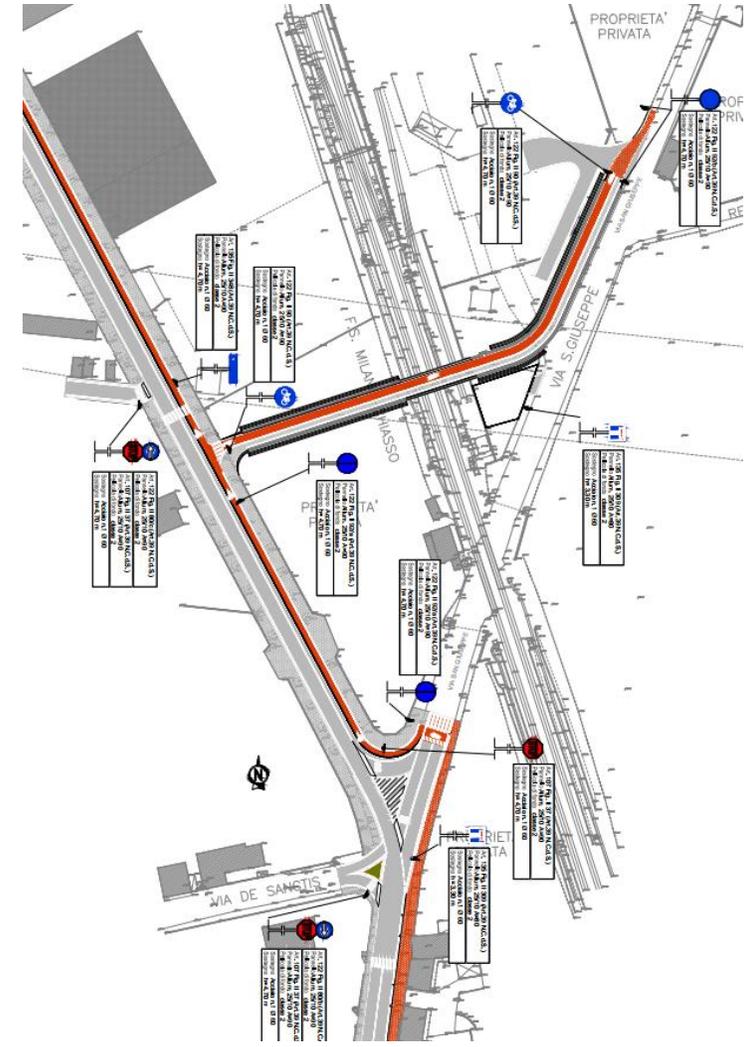
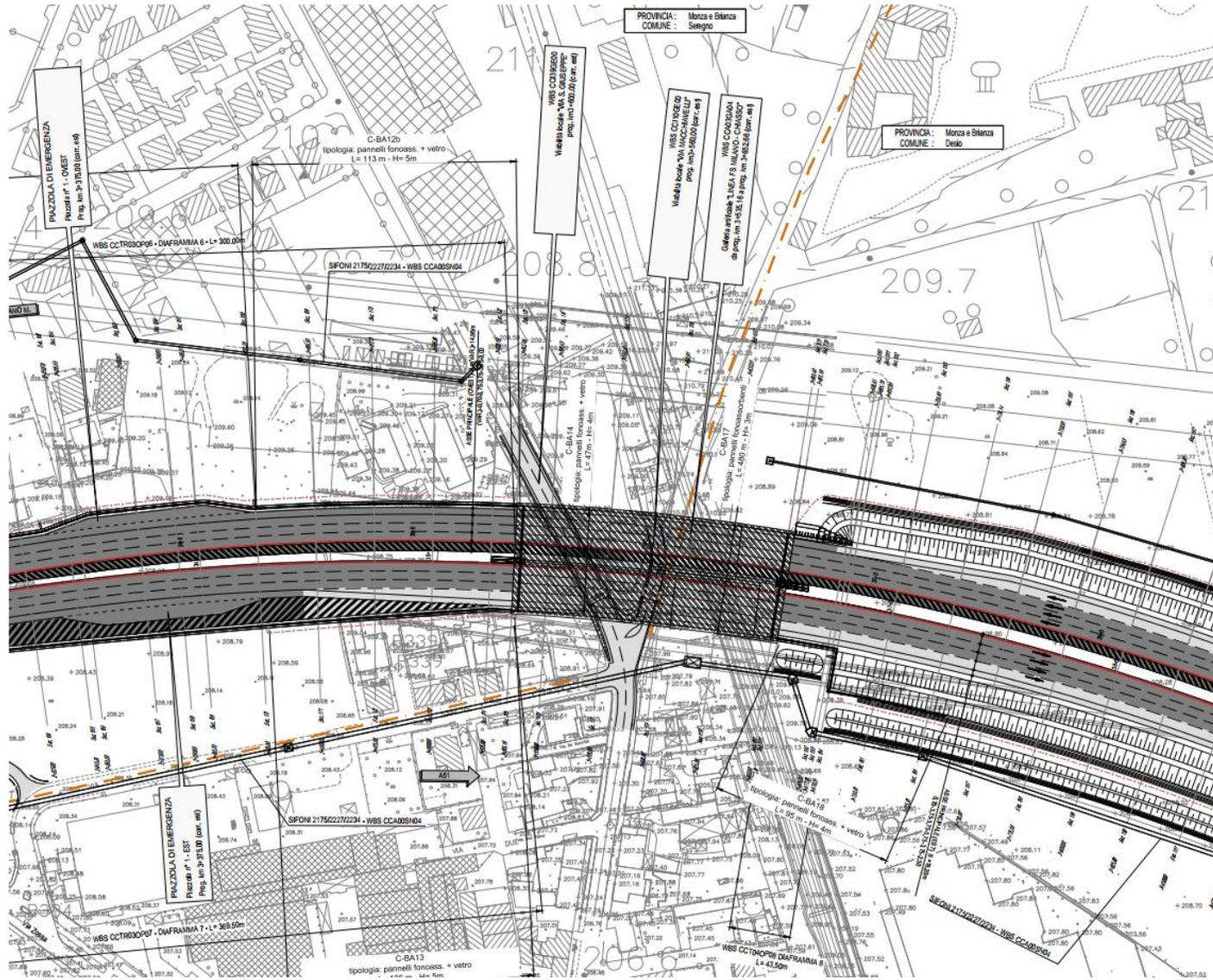
Passaggio a livello di Via San Giuseppe

La Delibera CIPE 97/2009 contiene la Prescrizione n. 81 che recita: «*Intersezione: tratta C, linea RFI Chiasso - Seregno - Monza, Comune di Desio - Seregno: in questo punto il tracciato autostradale sottopassa in galleria artificiale due strade comunali e la sede ferroviaria; immediatamente a nord, a ridosso della galleria artificiale si trova il passaggio a livello della strada comunale S. Giuseppe. Data la stretta vicinanza degli elementi sopra descritti si prescrive che nella soluzione per la risoluzione delle interferenze stradali e ferroviaria si valuti il non ripristino del passaggio a livello in funzione degli itinerari alternativi che si creano con la nuova viabilità che verrà realizzata*». Il Progetto Esecutivo della Tratta C prevede pertanto la chiusura del passaggio a livello.

Contestualmente RFI ha progettato un sottopasso ciclo pedonale di collegamento tra Via San Giuseppe e Via Niccolò Machiavelli.

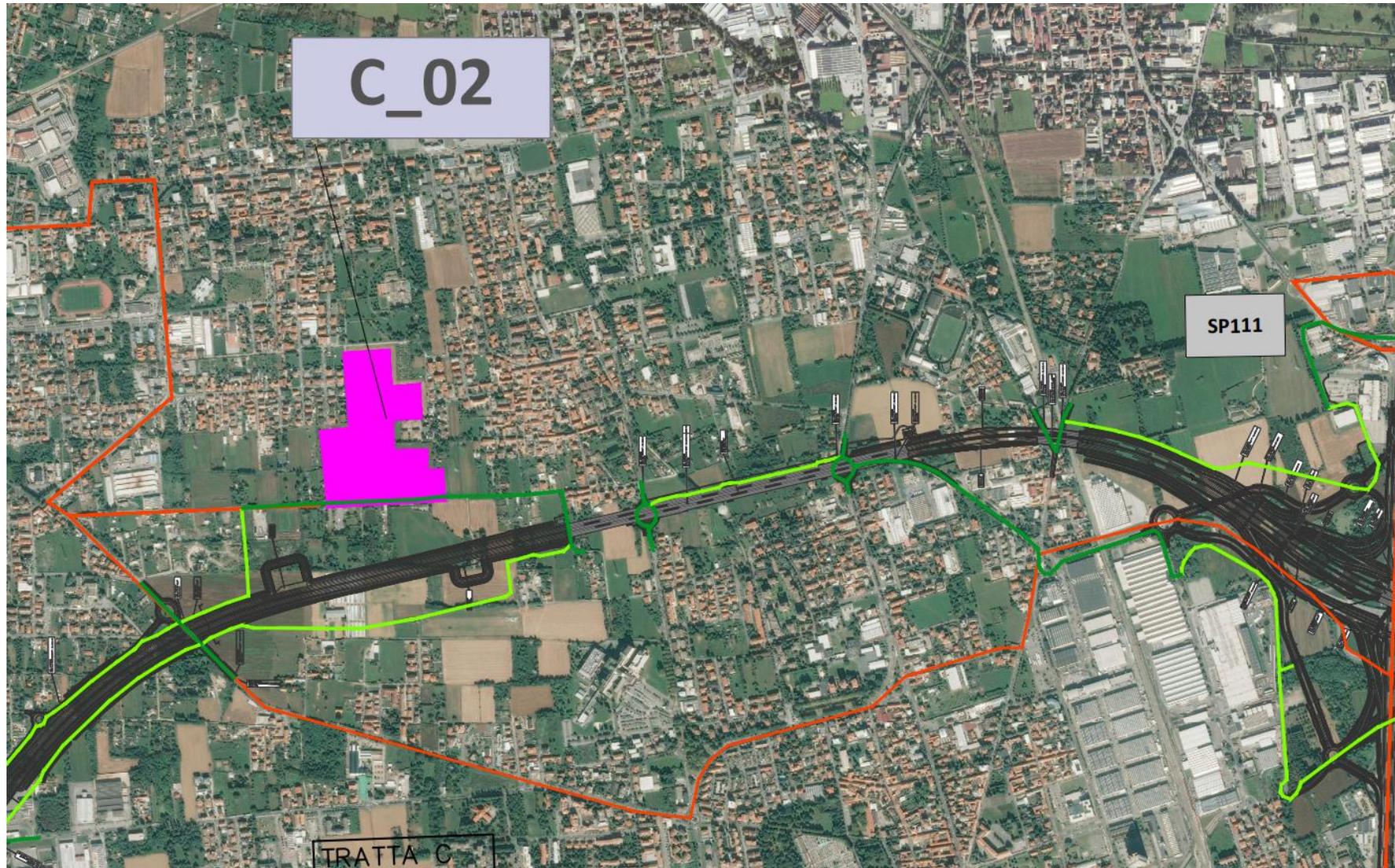
Le due opere non risultano interferenti.

Passaggio a livello di Via San Giuseppe



Cantierizzazione

Depositi terra e viabilità di cantiere



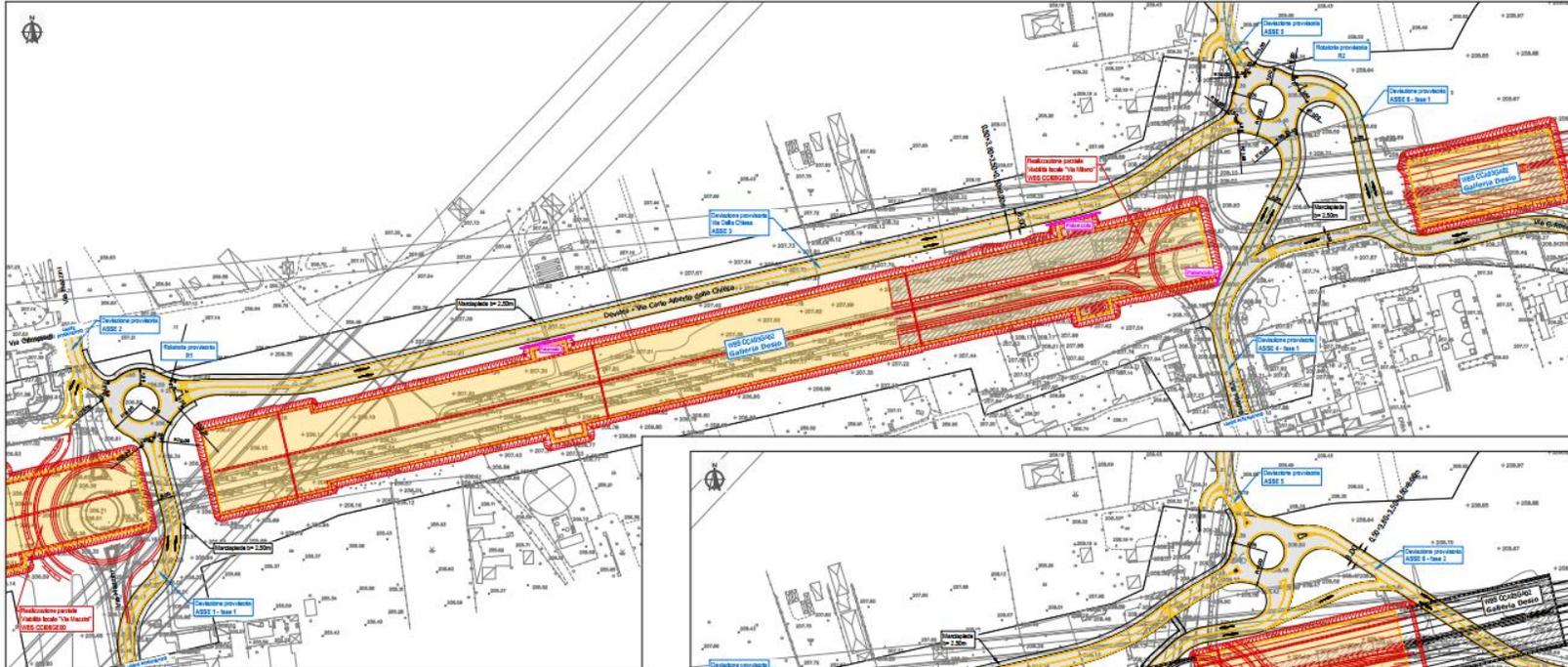
LEGENDA

-  COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO del GAGGIOLO
Viabilità di progetto - Autostrada e svincoli
-  VIABILITA' DI CONNESSIONE ALLE CAVE
-  PISTA DI CANTIERE
-  VIABILITA' ESISTENTE INTERESSATA DAL TRAFFICO DI CANTIERE
-  B2_03 DEPOSITO TERRE
-  DIREZIONE CAVA

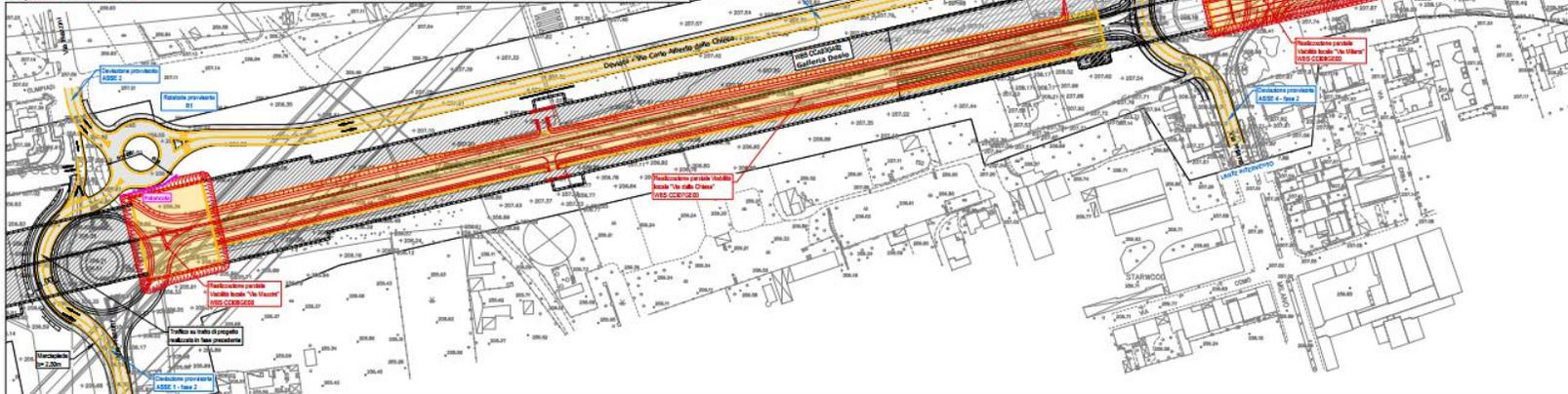
Cantierizzazione

Deviazioni provvisorie Via Carlo Alberto Dalla Chiesa

INQUADRAMENTO - FASE 1



INQUADRAMENTO - FASE 2



Con la realizzazione di due rotonde provvisorie è possibile realizzare la galleria artificiale senza mai interrompere la viabilità esistente. La deviazione provvisoria di Via Carlo Alberto Dalla Chiesa conterrà anche un percorso ciclo pedonale.

Di seguito si riportano le date previste per i lavori:

- Realizzazione viabilità provvisoria di Fase 1: in corso di esecuzione con apertura deviata prevista a settembre 2025.
- Realizzazione viabilità provvisoria di Fase 2: da Marzo 27 con apertura della nuova configurazione della deviata a Luglio 2027
- Ripristino viabilità definitiva: Aprile 2028



**Autostrada
Pedemontana
Lombarda**

www.pedemontana.com