



Comune di Meda

Opere previste, Viabilità e Cantierizzazioni

Il contenuto delle slide, la relativa rappresentazione e i contenuti connessi sono di proprietà di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. L'utilizzo non autorizzato esplicitamente e preventivamente obbliga la Società a dover agire a tutela dei propri interessi e diritti

Meda, 30 giugno 2026



INDICE

• Autostrada Pedemontana Lombarda	3
• Il tracciato	4
• Caratteristiche principali	5
• Le opere	7
• Le opere complementari	8
• Mitigazione e compensazione ambientale	12
• Mitigazione ambientale	14
• Mitigazione acustica	18
• Compensazione ambientale	20
• Compensazione viabilistica	21
• Nuova configurazione degli svincoli Tratta B2	25
• Cantierizzazione Tratta B2 – Opere anticipate	35
• Fasi di lavoro Tratta B2	41
• Domande e risposte	46

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

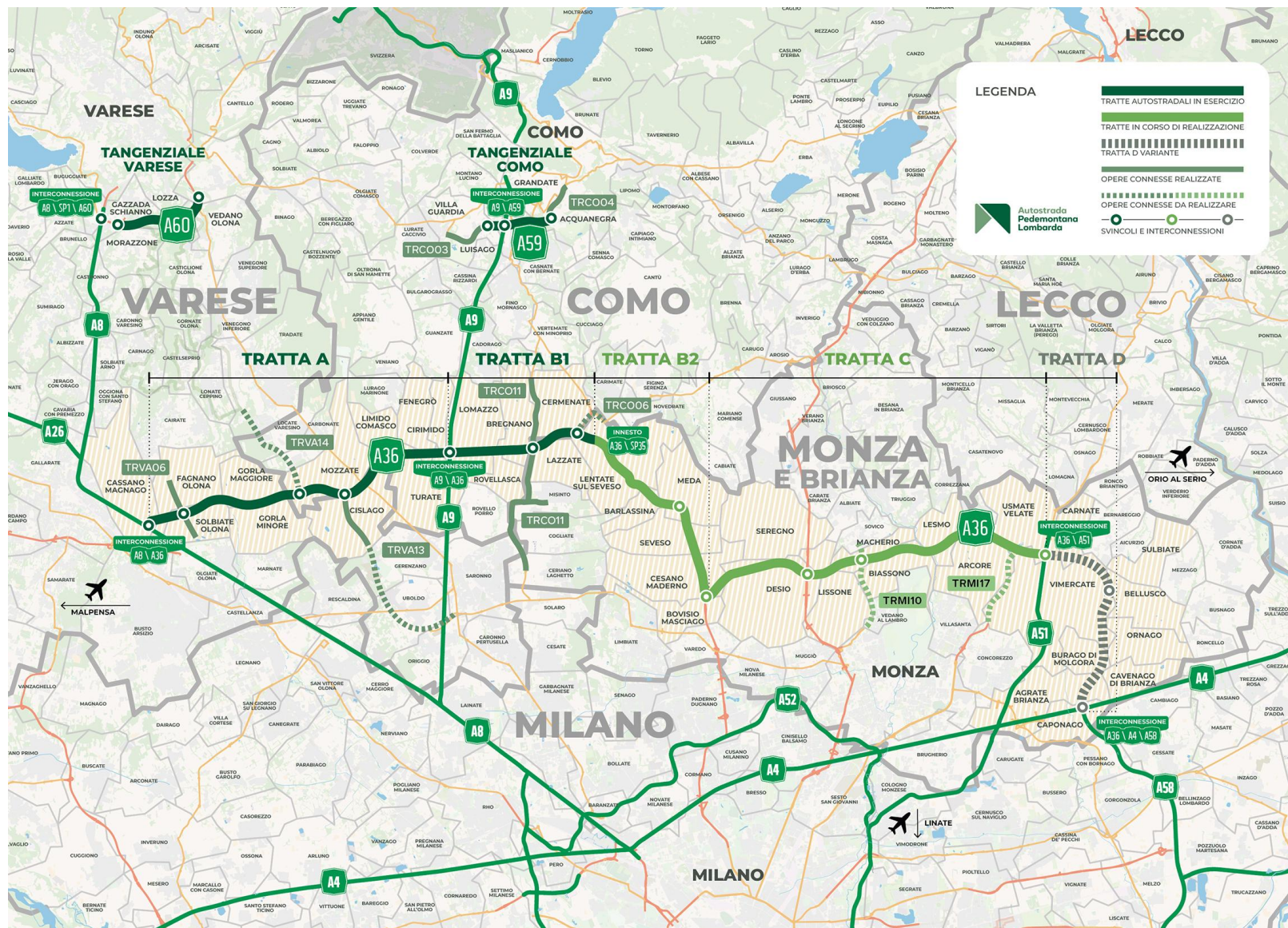
L'Autostrada Pedemontana Lombarda nasce come idea alla fine degli anni '50 per collegare e favorire lo sviluppo dell'area nord-occidentale della Lombardia.

I lavori procedono per tratte:

- **Tratta A (A8–A9):** lavori dal 2010 al 2013, apertura nel gennaio 2015.
- **Tangenziali di Como e di Varese:** lavori dal 2010 al 2014, apertura nel 2015,
- **Tratta B1 (A9–Lentate sul Seveso):** lavori 2013–2015, apertura nel novembre 2015.

Nel 2021 viene aggiudicato l'appalto per le tratte **B2 e C** al consorzio guidato da Webuild; il contratto viene firmato nel 2022 e le prime attività preparatorie iniziano nel dicembre 2024.

Il progetto definitivo della **tratta D** è stato approvato a dicembre del 2025 e l'avvio dei cantieri è previsto per nel 2029.



IL TRACCIATO

Il tracciato principale della tratta B2

presenta una lunghezza di circa 9,6 km e si estende dall'interconnessione di Lentate sul Seveso con la Tratta B1 (già in esercizio) allo svincolo di Cesano Maderno e la Tratta C (da Pk 0+325,00 a Pk 9+638,64).

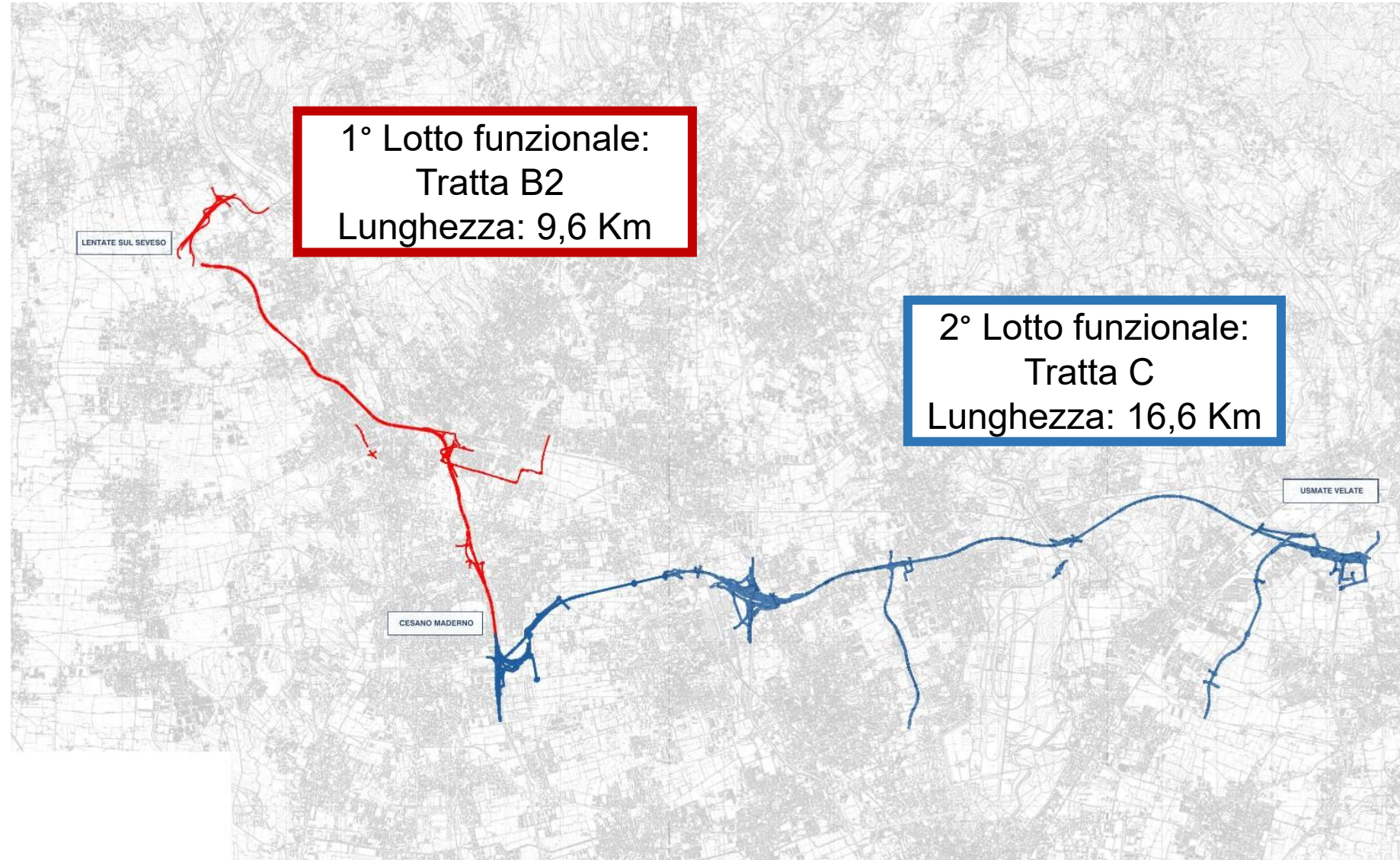
I Comuni attraversati dal tracciato principale, tutti in Provincia di Monza Brianza, sono: Lentate sul Seveso, Barlassina, Seveso, Meda, Cesano Maderno.

Il tracciato principale della Tratta C

presenta una lunghezza di circa 16,60 km, si estende dall'interconnessione con la S.S. 35 Milano - Meda in comune di Cesano Maderno all'interconnessione con la Tangenziale Est in comune di Usmate Velate (da Pk 0+000,00 a Pk 16+599,76).

I Comuni attraversati dal tracciato principale, tutti facenti parte della Provincia di Monza Brianza:

Arcore, Biassono, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Desio, Lesmo, Lissone, Macherio, Seregno, Sovico, Vedano al Lambro, Vimercate, Usmate Velate.



CARATTERISTICHE PRINCIPALI

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

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%

LE OPERE



Ponte "Milano" PO05
Da km 5+087,07 a 5+108,59

Ponte "FNM" PO06
Da km 5+300,85 a 5+358,96

Cavalcavia "Svincolo di
Meda" D02CA02
km 5+972,27

Cavalcavia "Via Vignazzola"
CA06
Da km 6+249,62 a 6+263,12

Ponte "Torrente Certesa 1"
PO07
km 5+634,12

Ponte Ciclopedonale Meda 1
I38PO01

Cavalcavia "Svincolo di Meda
Opera 23" D02CA04

Cavalcavia "Svincolo di Meda
Opera 22" D02CA03

Via della Roggia – Via
Vignazzola

LE OPERE COMPLEMENTARI

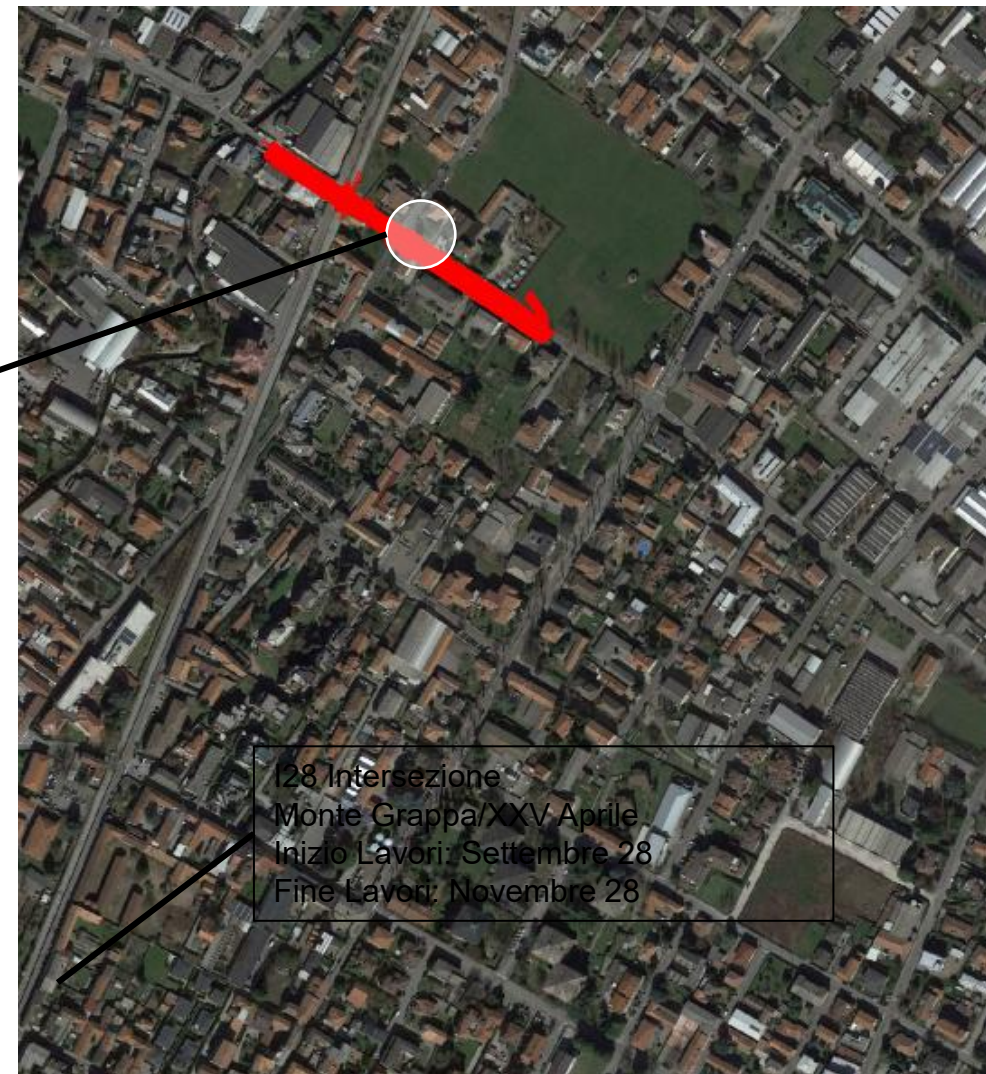


LE OPERE COMPLEMENTARI



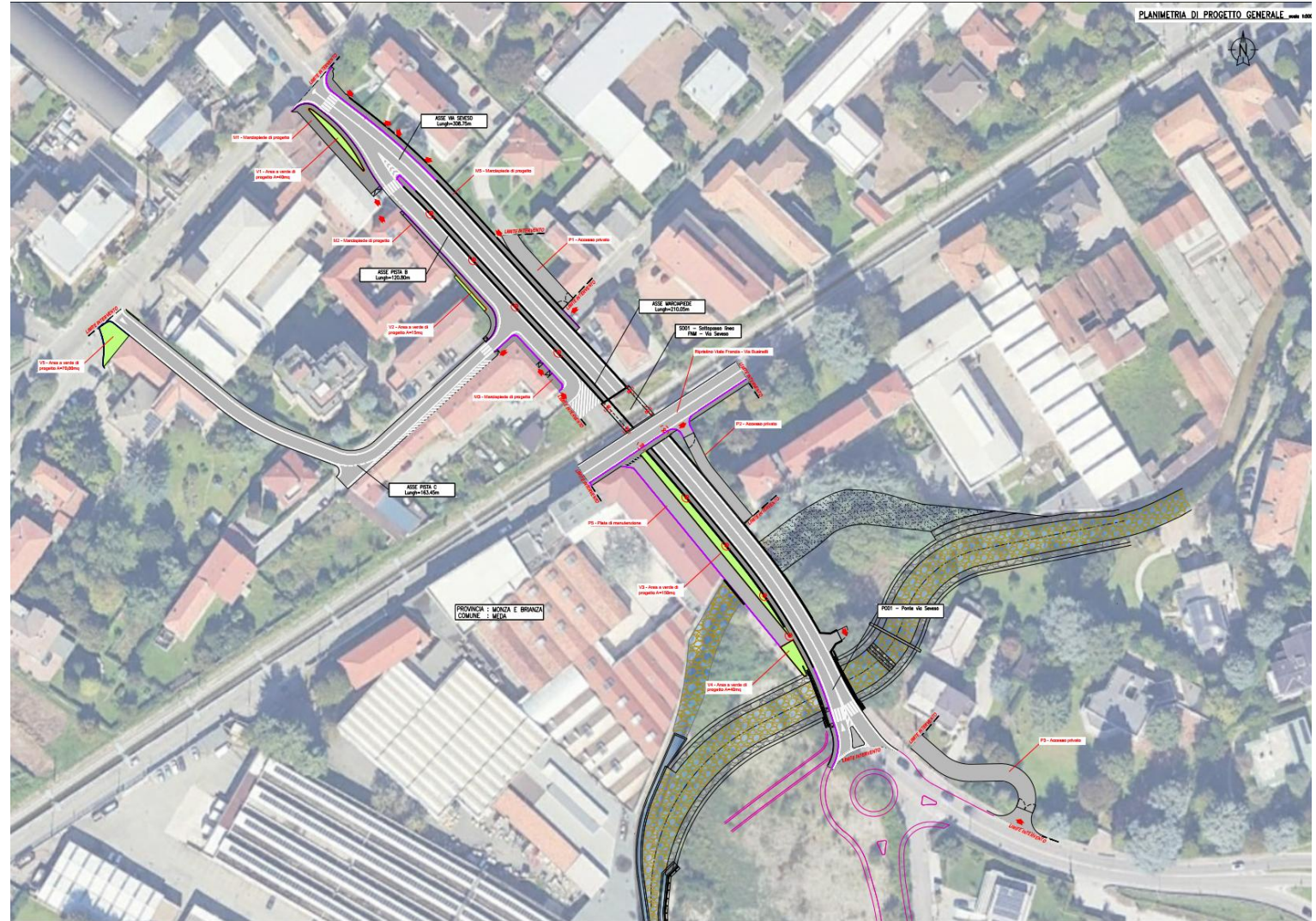
I37 Via S.Maria – Via
S.Martino
Inizio Lavori: Maggio 2028
Fine Lavori: Settembre 2028

I47 Via Trieste
Stralciata a seguito della
Delibera di Giunta
Comunale del 17.06.2026

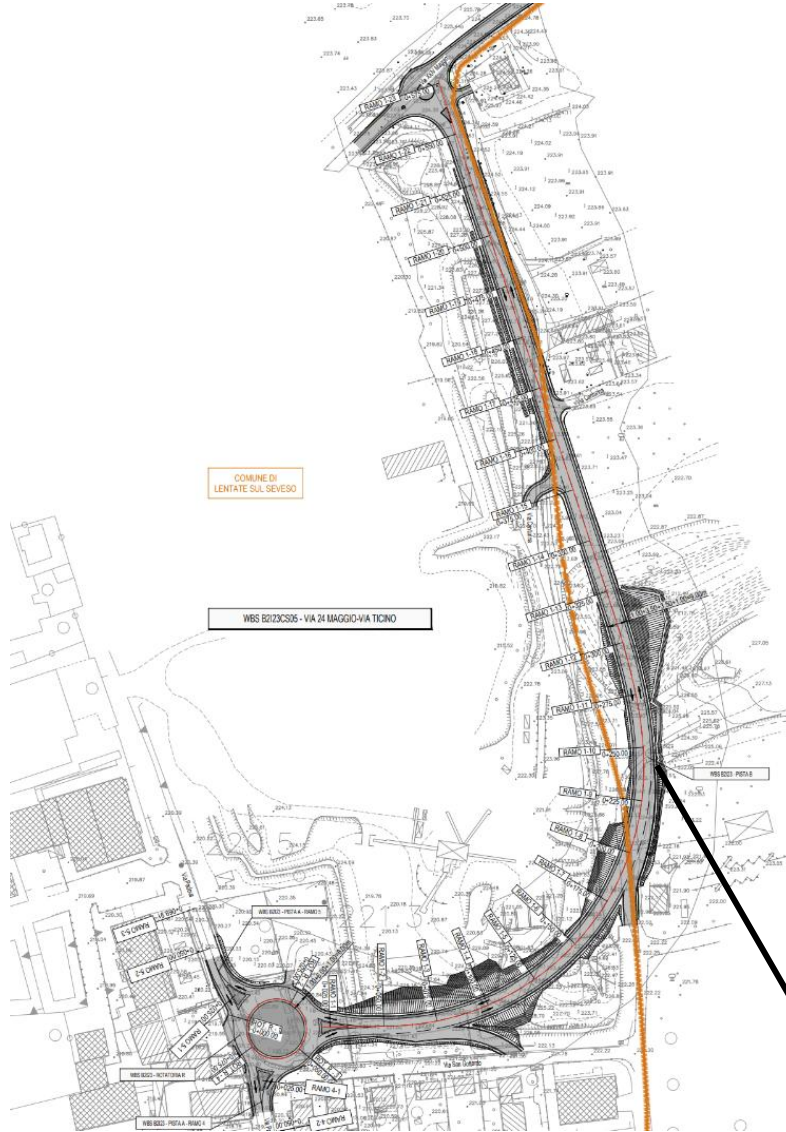


I28 Intersezione
Monte Grappa/XXV Aprile
Inizio Lavori: Settembre 28
Fine Lavori: Novembre 28

I36 Via Seveso – Via Cadorna
Durata Lavori: 615 giorni



LE OPERE COMPLEMENTARI



I23 Via XXIV Maggio – Via Canturina
Inizio Lavori: novembre 2026
Fine Lavori: marzo 2027



I38 Ciclopedonale Meda 1
Inizio Lavori: marzo 2027
Fine Lavori: ottobre 2027

MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE

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

MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE

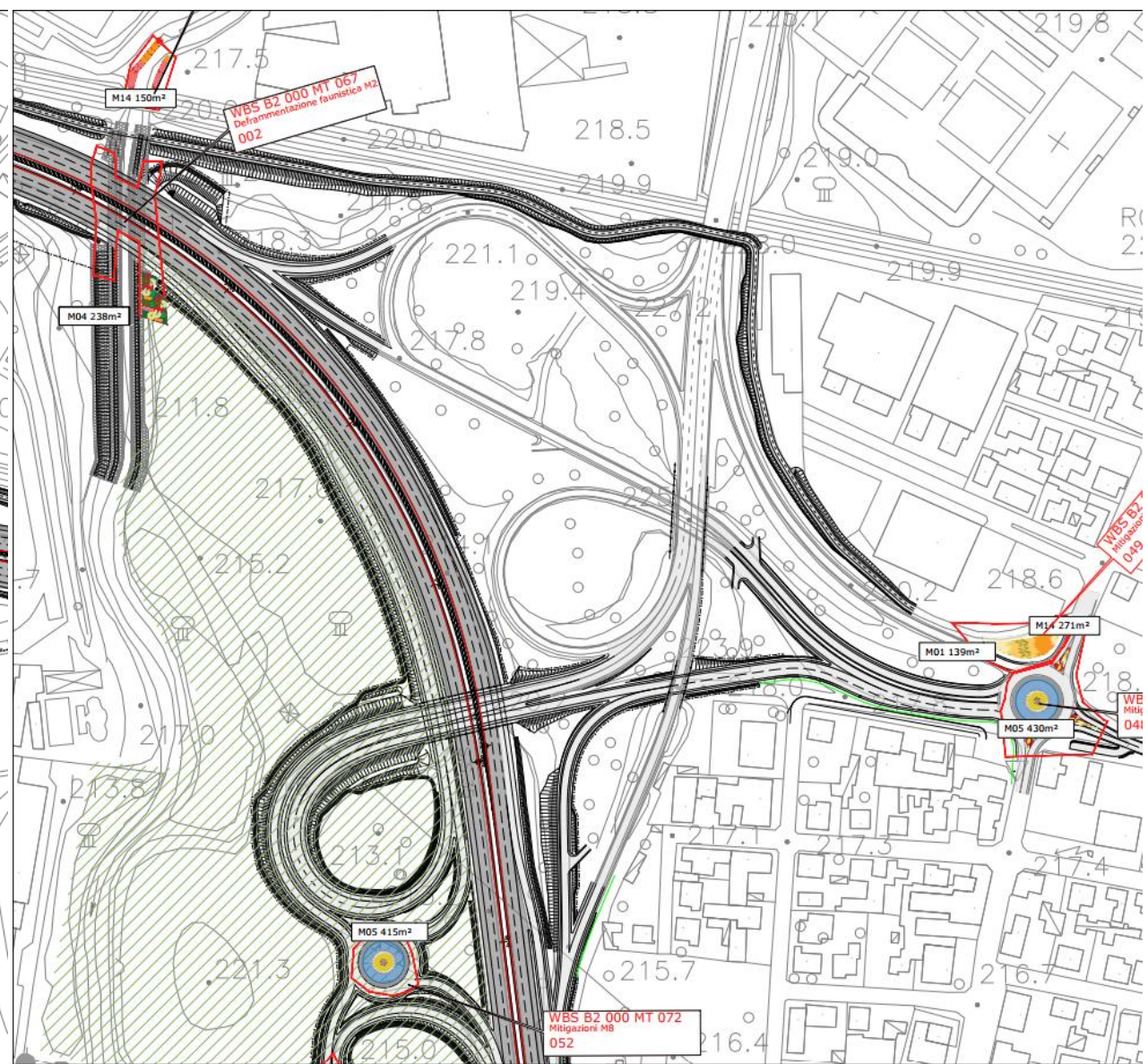
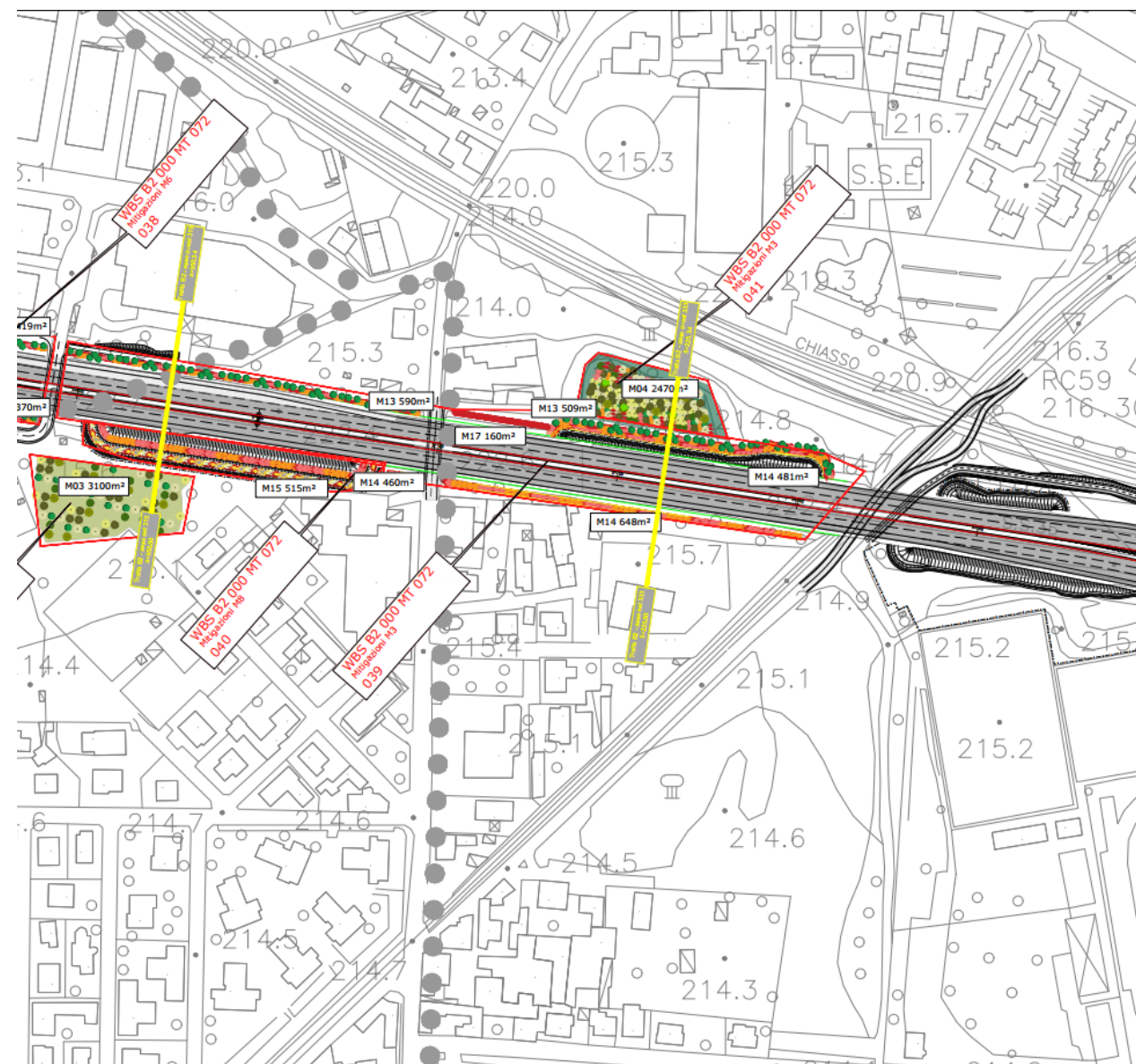
Il Progetto Definitivo approvato dal CIPE prevede interventi di mitigazione e di compensazione ambientale per un importo pari ad **oltre 178 milioni di €**.

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%**.

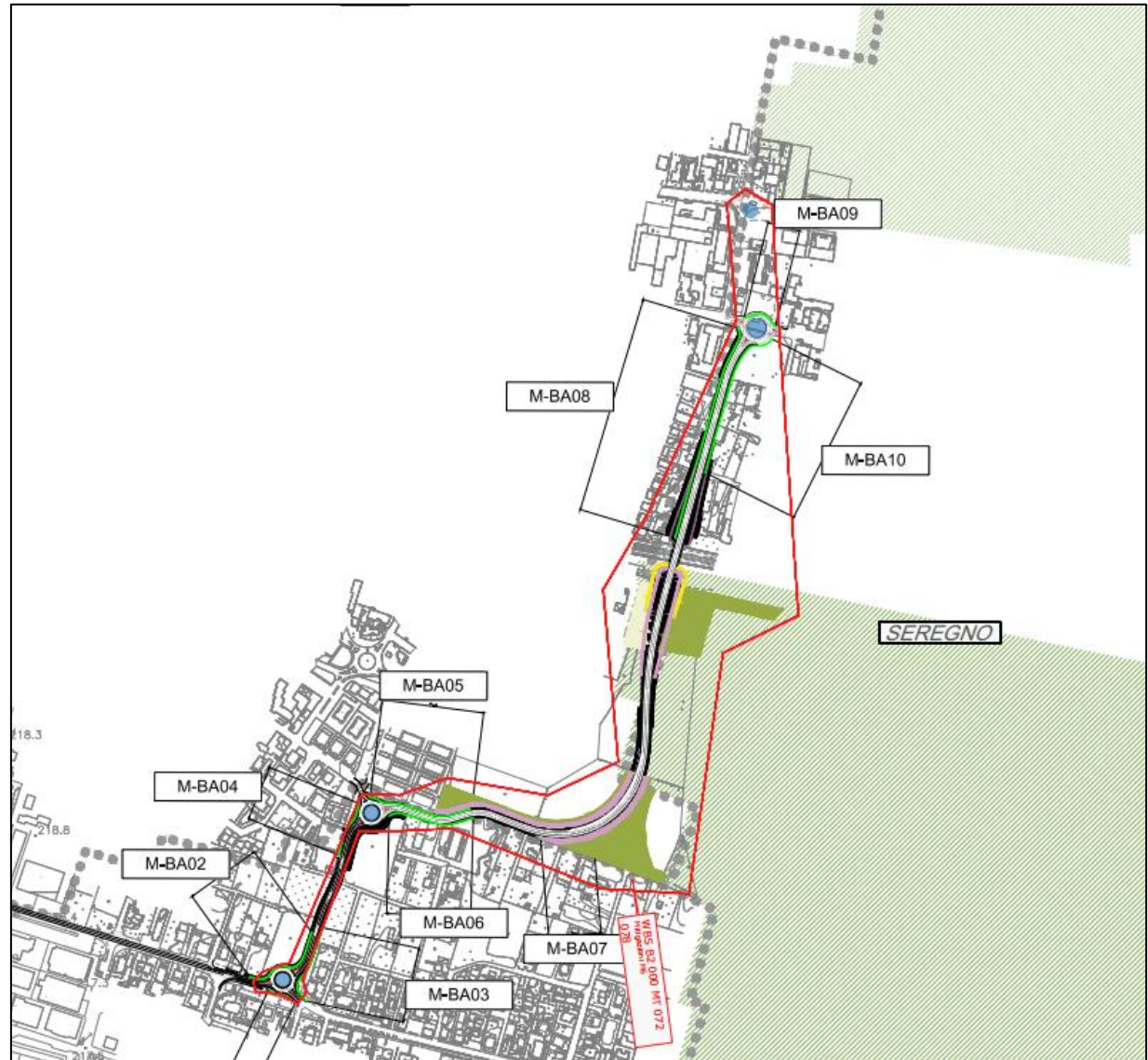
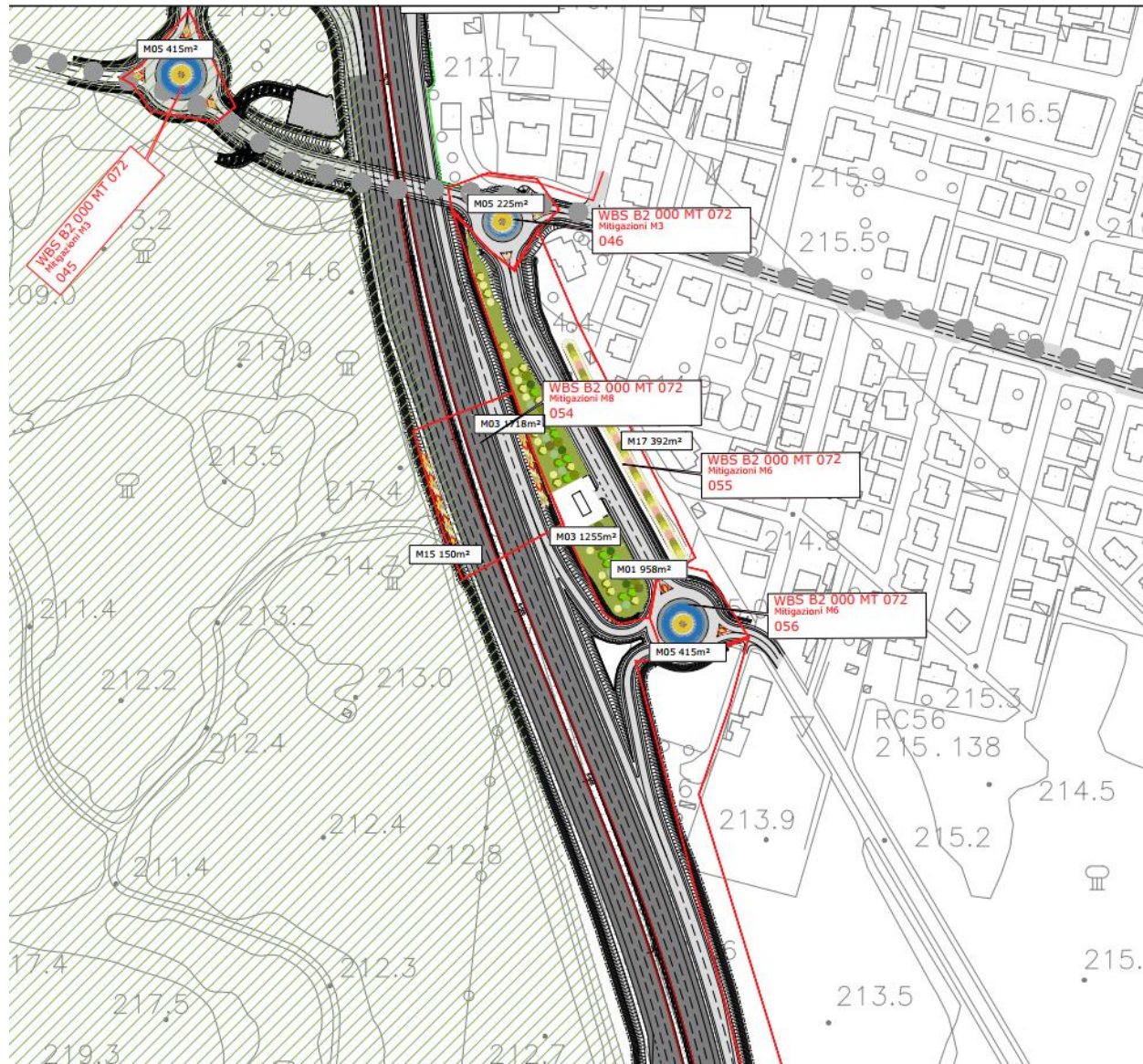
L'articolo 165 comma 3 del D.Lgs. 163/2006 vigente al momento dell'approvazione del Progetto Definitivo prevedeva un **limite di spesa massimo pari a 2%**. Di conseguenza **APL investe nelle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale un importo pari a 2,4 volte il limite massimo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

MITIGAZIONE AMBIENTALE

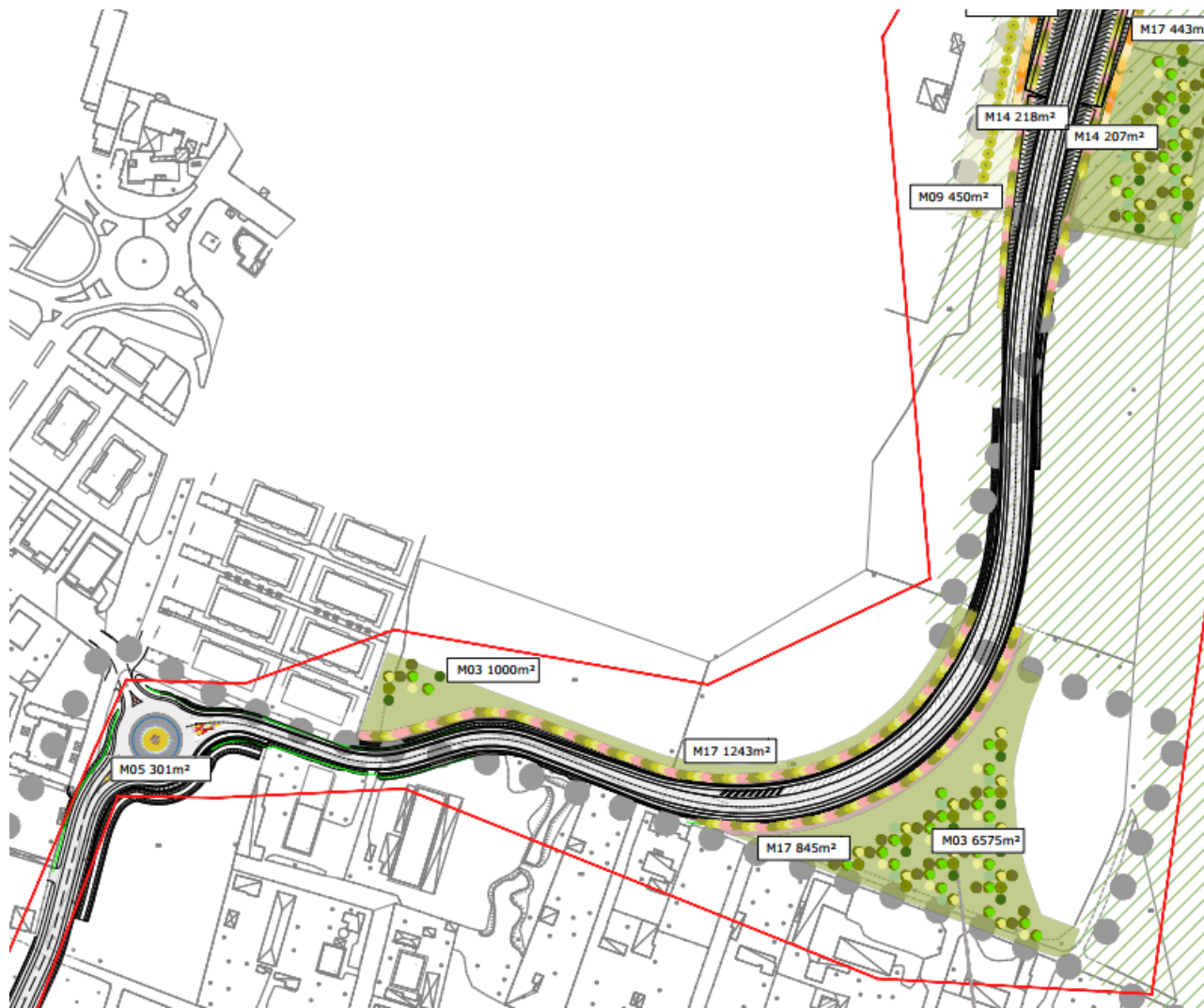


MITIGAZIONE AMBIENTALE



MITIGAZIONE AMBIENTALE

Incremento mitigazioni Parco del Meredo

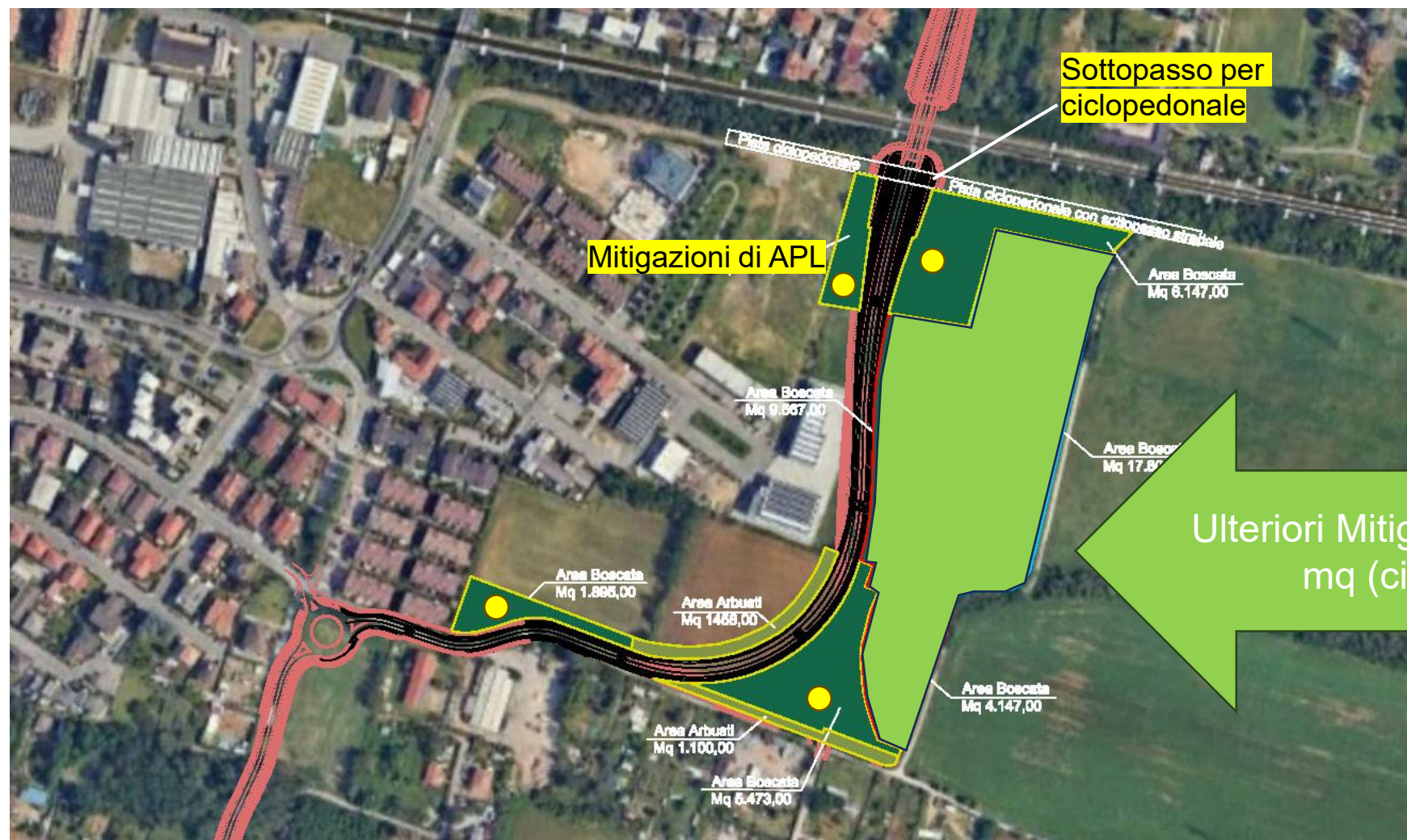


L'Amministrazione comunale di Seregno, in accordo con quella di Meda, ha richiesto una modifica del tracciato della Tangenziale, con opere di mitigazione aggiuntive a compensazione della superficie sottratta al Parco Gubria, pari a 1,08 ettari (10.800 mq).

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

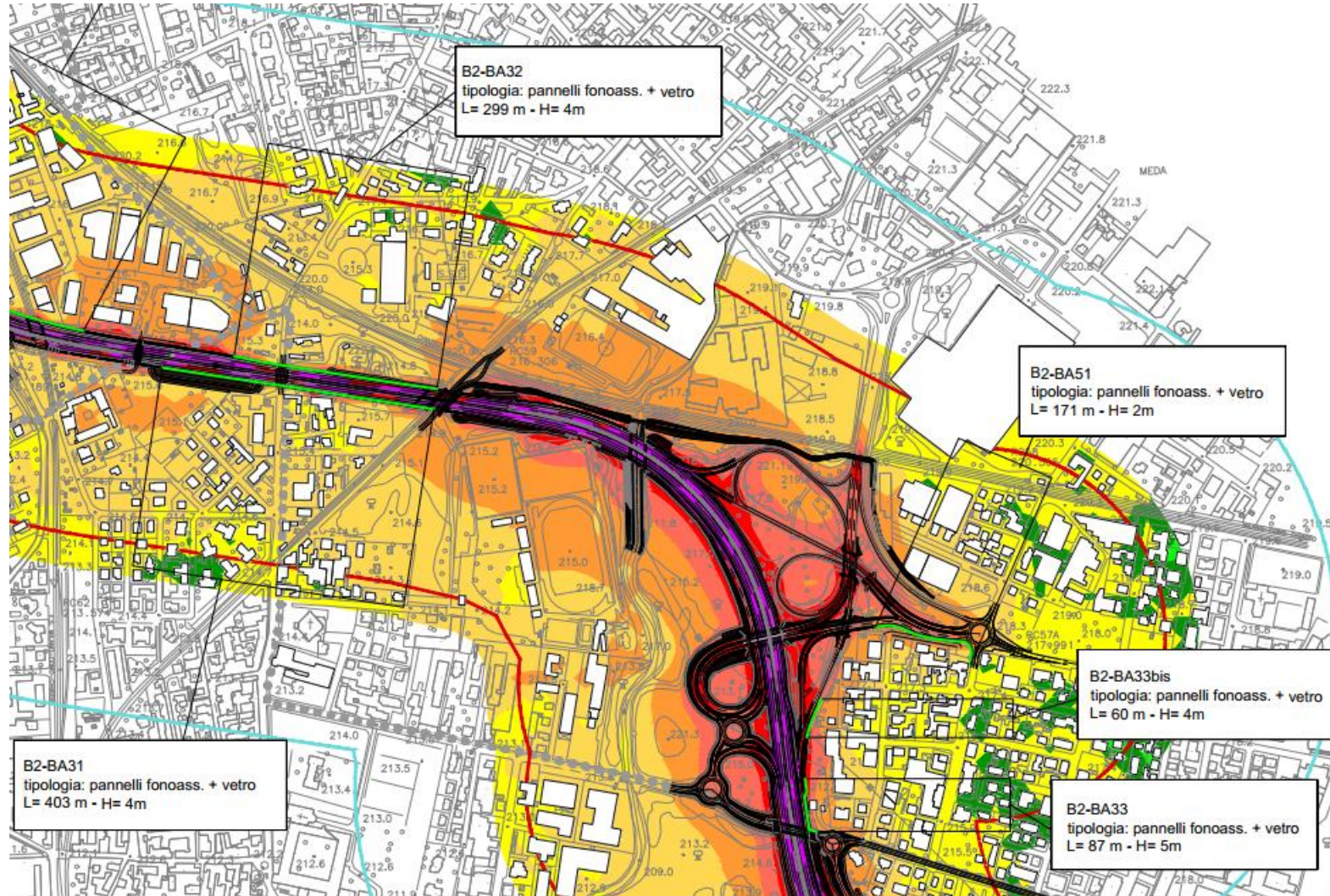
MITIGAZIONE AMBIENTALE

Incremento mitigazioni Parco del Meredo



Per le ulteriori interventi di riforestazione a mitigazione il Comune potrà attingere dagli importi pagati da APL per la trasformazione dei boschi esistenti necessaria alla realizzazione delle Tratte B2 e C.

MITIGAZIONE ACUSTICA



Lo studio acustico del Progetto Esecutivo prevede la realizzazione di barriere anti rumore per consentire che la pressione sonora sugli edifici sia inferiore a quella prevista dalla Normativa vigente.

Nel Comune di Meda, attraversato per circa 1,14 km dalla Tratta B2, verranno realizzati circa **1.020 m di barriere anti rumore** per una superficie pari a **3.825 mq.**

Oggi la SS35 Milano – Meda nel territorio di Meda non presenta nessuna barriera anti rumore.

MITIGAZIONE ACUSTICA



Lo studio acustico del Progetto Esecutivo prevede inoltre la realizzazione di barriere anti rumore sulla così detta Tangenziale di Meda.

Per tale opera è prevista la realizzazione di **1.240 m** di barriere antirumore per una superficie pari a **5.295 mq**.

Anche in questo caso i cavalcavia esistenti, come quello di Via Ravenna, non presentano barriere anti rumore.

WBS	AMBITO	TIPOLOGICO BARRIERA	H (m)	L tot (m)	mq
M-BA01	Rotatoria inizio tratto A	1 - in vetro	4,0	40,0	160,0
M-BA02	Da rotatoria a pk 0+065	1 - in vetro	4,0	120,0	480,0
M-BA03	Da rotatoria a pk 0+075	1 - in vetro	4,0	110,0	440,0
M-BA04	da pk 0+170 a rotatoria R1	7 - con pannelli e vetro	5,0	75,0	375,0
M-BA05	da rotatoria R1 a pk 0+125	7 - con pannelli e vetro	5,0	140,0	700,0
M-BA06	da pk 0+005 a pk 0+125	7 - con pannelli e vetro	5,0	120,0	600,0
M-BA07	da pk 0+265 a rotatoria R2	2 - con pannelli e vetro	4,0	75,0	300,0
M-BA08	da pk 0+400 a rotatoria R3	1 - in vetro	4,0	300,0	1200,0
M-BA09	Rotatoria R3 fine tratto C	1 - in vetro	4,0	50,0	200,0
M-BA10	da pk 0+500 a rotatoria R3	1 - in vetro	4,0	210,0	840,0

COMPENSAZIONE AMBIENTALE



PL14 – PD 2009

Per il Comune di Meda è previsto un Budget pari ad € **2.302.143,54**.

L'Amministrazione ha confermato la realizzazione del Progetto Locale 14 previsto nel Progetto Definitivo, con l'intenzione di introdurre alcune puntuali modifiche, relative al percorso della pista ciclabile.

Ad agosto 2024 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa con APL, che ha successivamente erogato un anticipo economico a supporto dell'avvio delle attività progettuali

Il Comune è attualmente impegnato nella redazione del PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica), il documento che definirà nel dettaglio l'intervento

COMPENSAZIONE VIABILISTICA

La Prescrizione CIPE n. 51 della Delibera 97/2009 recita:

*«Tratta B2: la riduzione dei costi di realizzazione della tratta B2 prevista dal progetto definitivo rispetto a quanto stimato nell'ambito del progetto preliminare dovrà confluire nell'ambito del conto economico della tratta quale costo per misure compensative. Tali risorse economiche dovranno essere destinate ad opere o iniziative che interessino i Comuni di Seveso, Meda, Lentate sul Seveso, Cesano Maderno e Barlassina secondo una parametrizzazione che verrà concordata fra i Comuni medesimi e la Regione Lombardia, da presentarsi al Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, e che riguardino: opere e interventi per la qualità ambientale, politiche di governo del traffico e opere e interventi per la mobilità ivi inclusi l'abbassamento del piano del ferro delle linee FNM Milano-Asso e Seveso - Camnago (**per garantire una maggior permeabilità viaria e un'adequata accessibilità al sistema autostradale**) e opere/centri di interscambio per la mobilità sostenibile e ciclopedonale».*

Per il Comune di Meda è previsto un Budget pari ad € 11.226.820,03 oltre ad € 889.194,64 messi a disposizione da Regione Lombardia e gestiti da Provincia di Monza, ottenuti a seguito della richiesta effettuata dai Comuni, di aumento del budget. Per un totale di € 12.116.014,67.

OPERE DI COMPENSAZIONE VIABILISTICA

Il Comune di Meda ha **approvato in Giunta Comunale il 18 giugno 2025** lo schema del protocollo d'intesa. A breve verrà pertanto sottoscritto il protocollo che prevede l'erogazione entro 30 giorni dell'anticipo necessario per avviare la progettazione degli interventi, che verranno progettati e realizzati a cura del Comune.

Il Progetto Preliminare delle opere del Piano Intercomunale delle Viabilità (PIV) è stato approvato da tutti i Comuni nel 2016. Tra gli interventi proposti l'unico che interessa il Comune di Meda è:

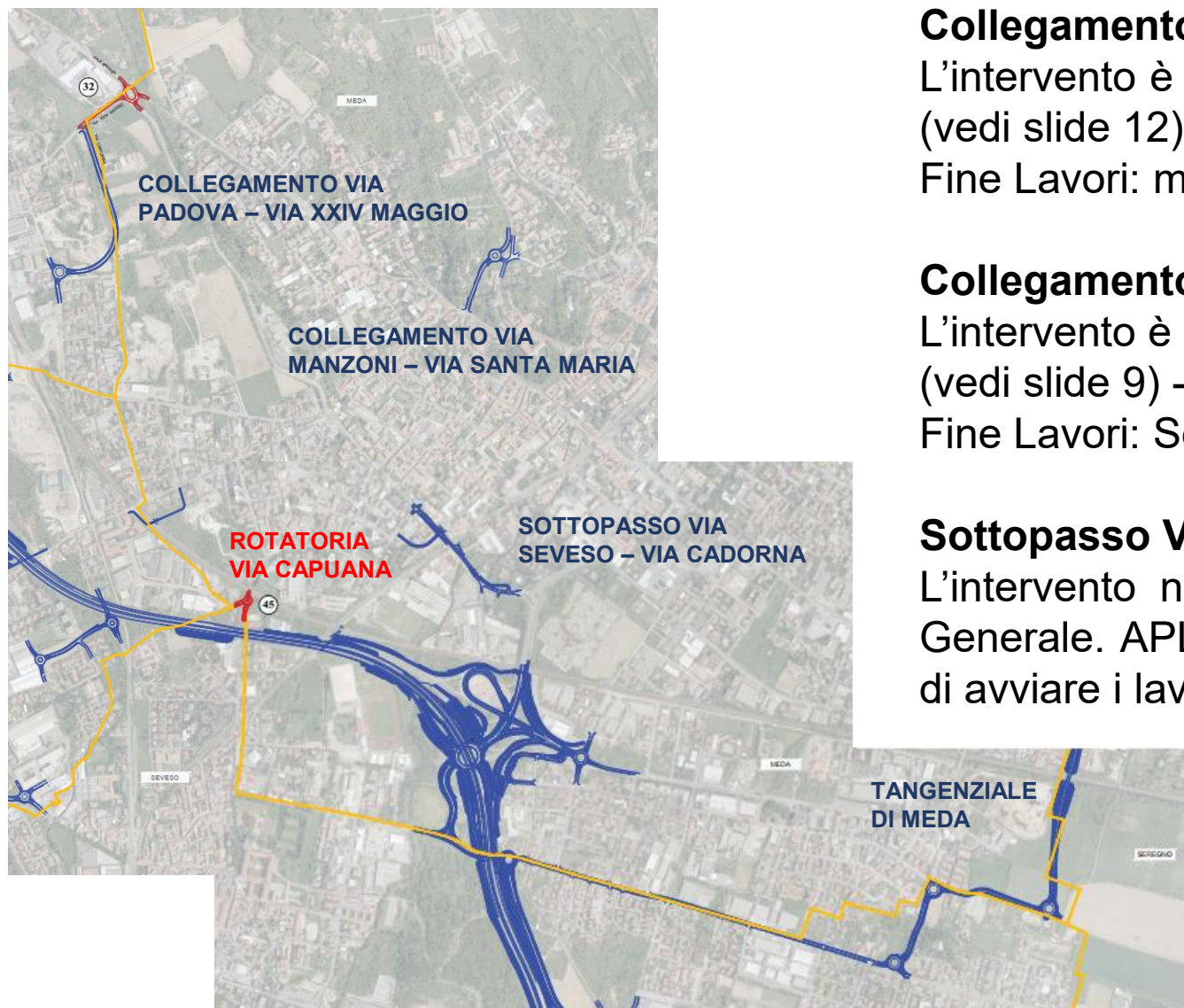
Progetto PIV n°45) rotatoria in via Capuana: Provincia di Monza ha redatto il Progetto Preliminare e il Progetto Esecutivo (2023). Il Progetto è stato approvato dai tre Comuni interessati. Provincia è in attesa di sottoscrivere la convenzione necessaria a regolare le attività di realizzazione. Importo previsto circa € 650.000 di cui 292.500 a carico del Comune di Meda.

L'importo aggiuntivo messo a disposizione da Regione pari ad € 889.194,64 è stato destinato alla realizzazione della ciclovia Mi-Me e integrazione nella rete ciclabile sovracomunale.

Importo rimanente circa € 11.823.514,67.

Una parte del suddetto importo verrà destinato alla riqualifica di Via Vignazzola, con inserimento di una pista ciclabile, tra i Comuni di Meda e Seveso.

OPERE DI COMPENSAZIONE VIABILISTICA



Collegamento Via Padova – Via XXIV Maggio:

L'intervento è previsto tra i lavori del Contraente Generale (vedi slide 12) - Inizio Lavori: novembre 2026

Fine Lavori: marzo 2027.

Collegamento Via Manzoni – Via Santa Maria

L'intervento è previsto tra i lavori del Contraente Generale (vedi slide 9) - Inizio Lavori: Maggio 2028

Fine Lavori: Settembre 2028.

Sottopasso Via Seveso – Via Cadorna

L'intervento non è previsto tra i lavori del Contraente Generale. APL ha redatto il Progetto Esecutivo e prevede di avviare i lavori a fine 2027 per terminarli nel 2029.

Tangenziale di Meda

L'intervento è previsto tra i lavori del Contraente Generale (vedi slide 8) - Lavori già iniziati sul cavalcaferrovia.

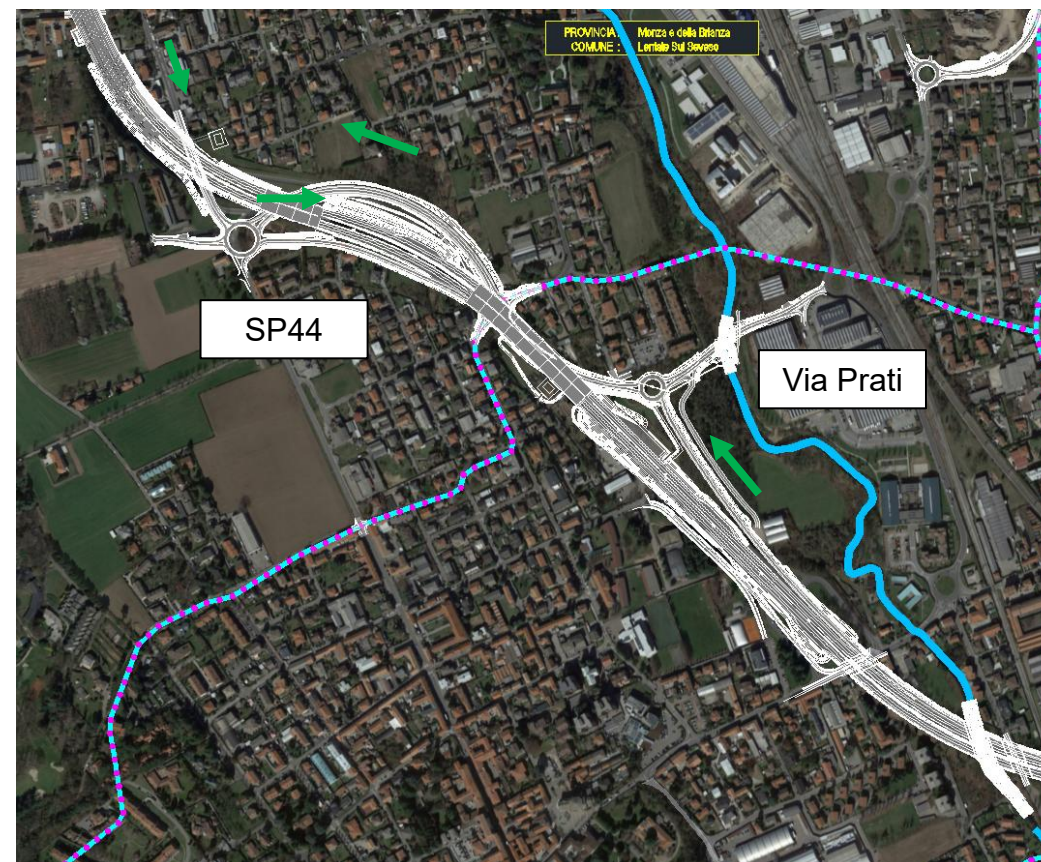
Fine Lavori: Febbraio 2027

NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Svincolo 14 – Lentate sul Seveso Sud



Stato di Fatto



Progetto Esecutivo

Dir. Como – Eliminazione attuale uscita su SP44

Dir. Como – Uscita su Via Prati

Dir. Milano – Immissione da SP44

NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Svincolo 13 – Barlassina



Stato di Fatto



Progetto Esecutivo

Dir. Como e Dir Milano – Eliminazione ingresso/uscita da Via Marconi

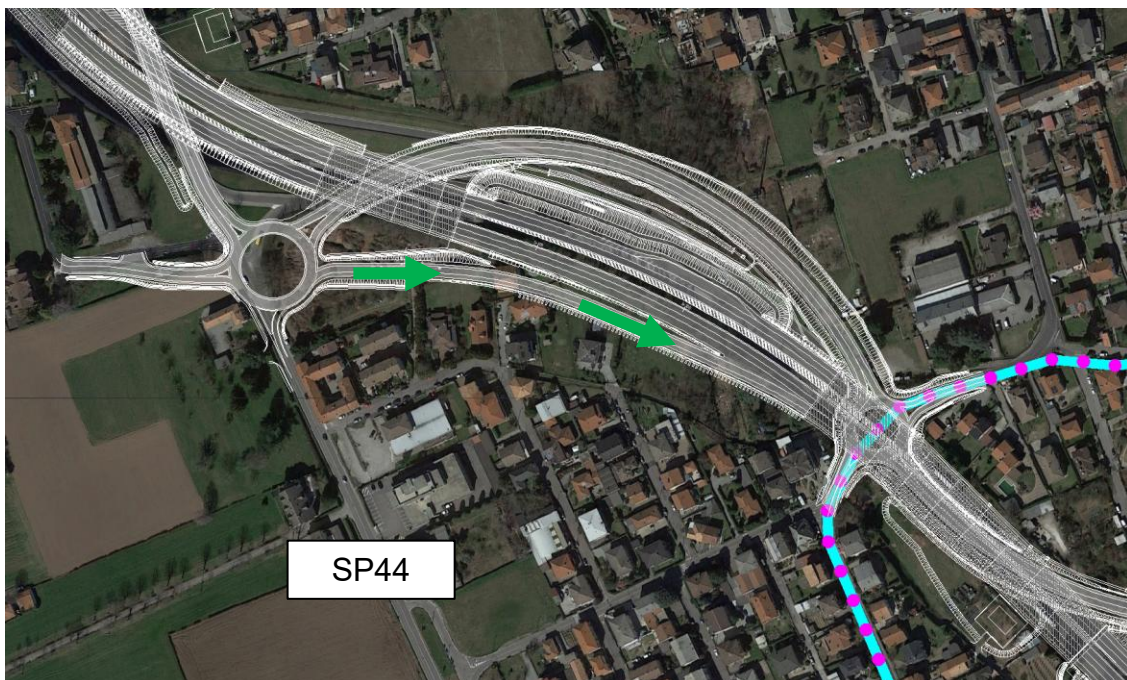
Dir. Como – Uscita su Via Prati

Dir. Milano – Immissione da SP44

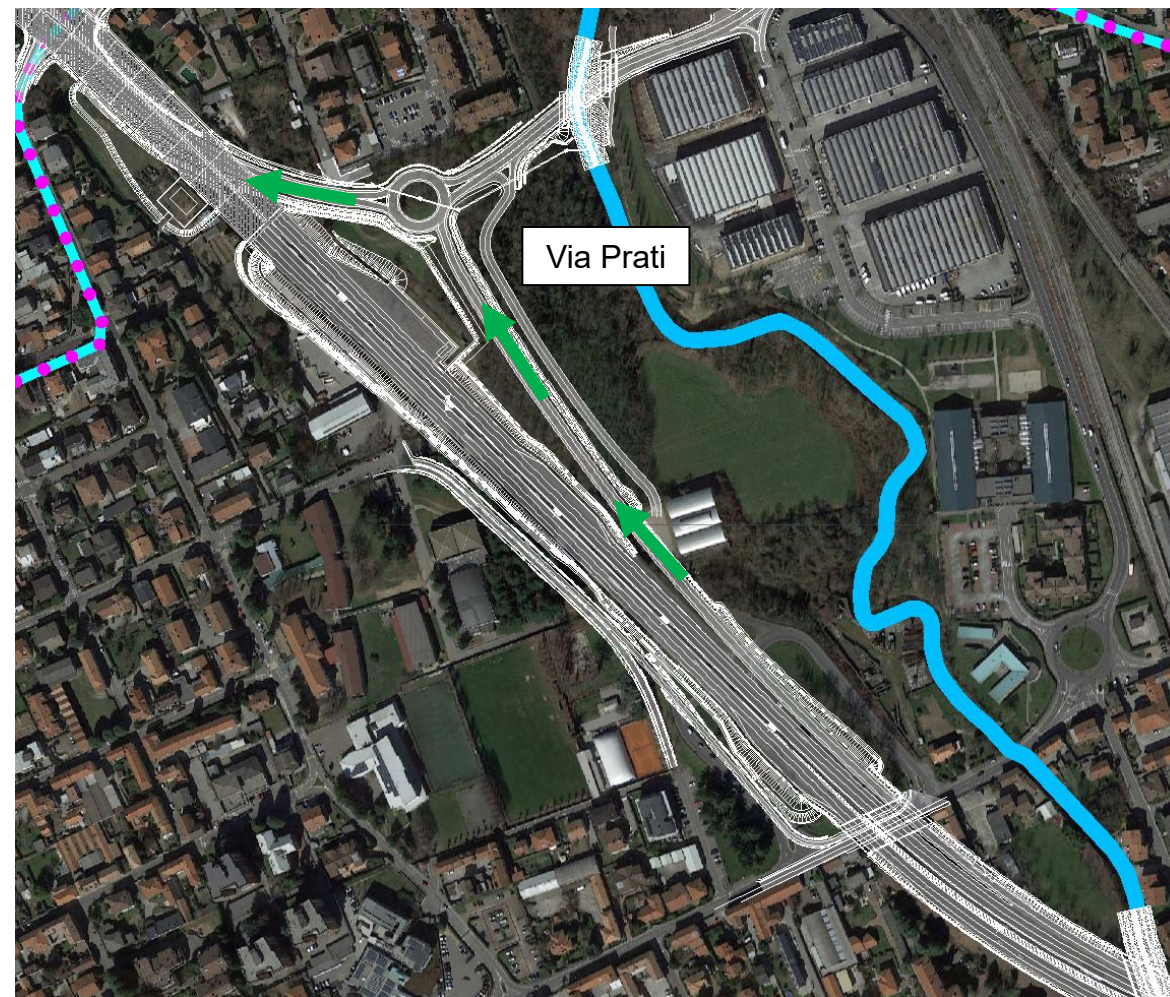
NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Nuovo svincolo Lentate sul Seveso

Dir. Milano – Immissione da SP44



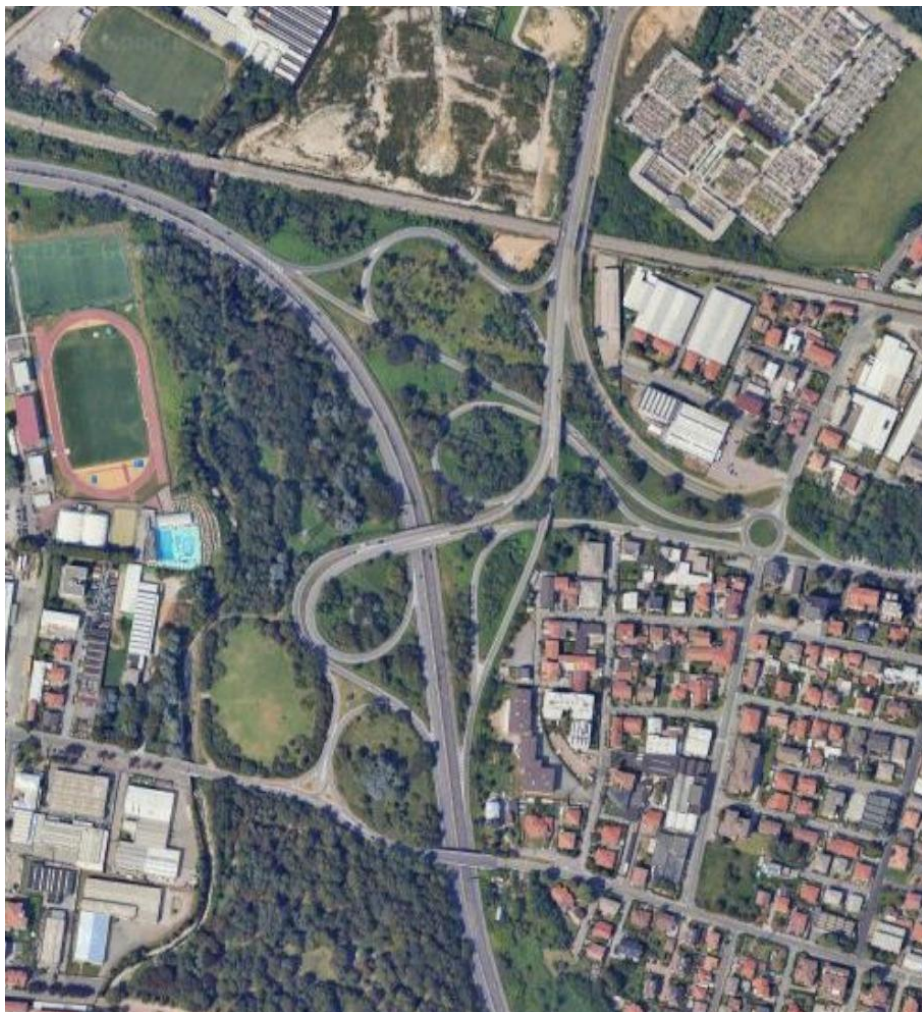
Dir. Como – Uscita su Via Prati



NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Svincolo 12 - Meda

Stato di Fatto



Progetto Esecutivo



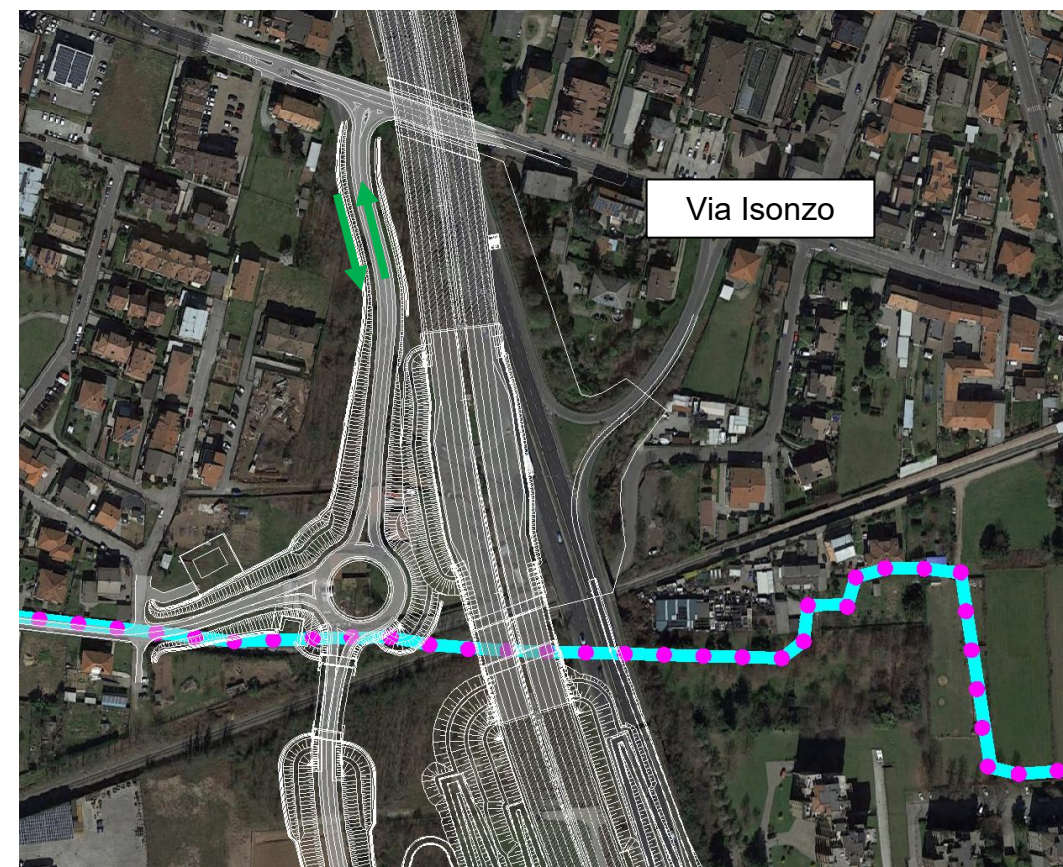
Adeguamento dell'attuale Svincolo di Meda mantenendo tutte le manovre attuali ed inserendo una nuova immissione e uscita da Via della Roggia in direzione Como

NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Svincolo 11 - Seveso



Stato di Fatto



Progetto Esecutivo

Realizzazione Bretella Isonzo – De Medici
Dir. Como – Eliminazione ingresso/uscita da Via Isonzo
Dir. Milano – Eliminazione ingresso/uscita da Via Isonzo

NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Svincolo 10 – Cesano Maderno

Stato di Fatto



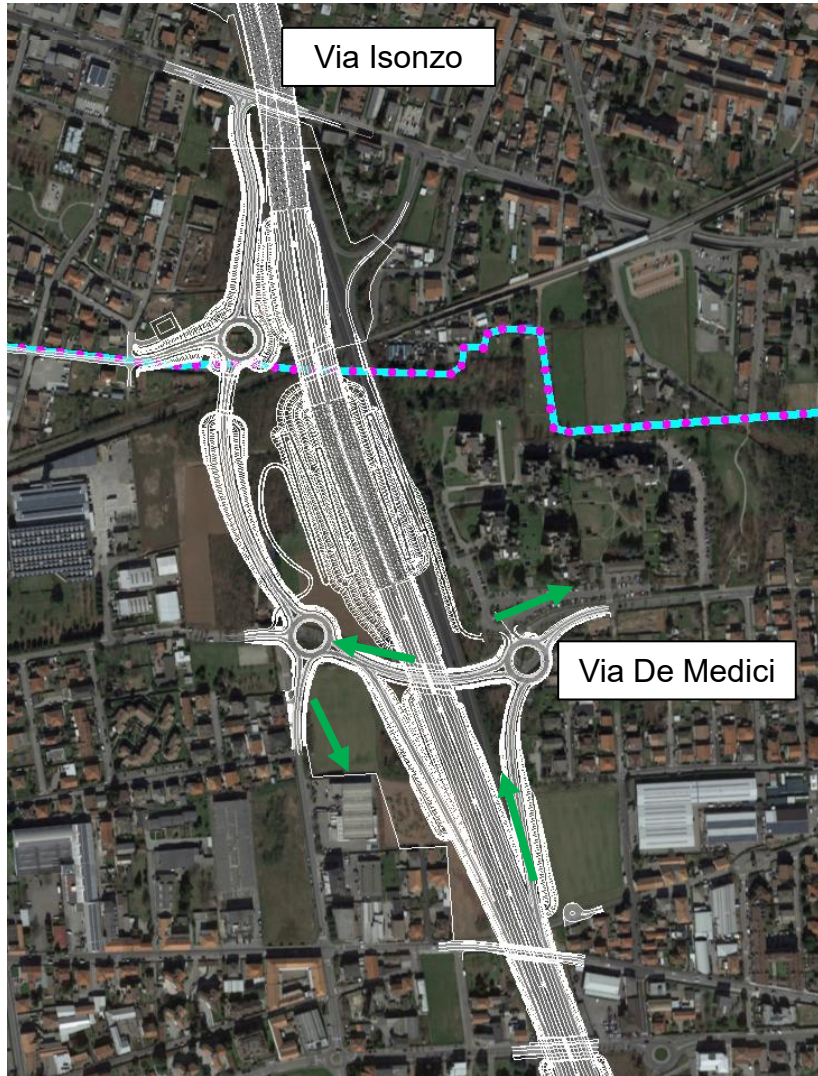
Progetto Esecutivo



- Dir. Milano – Eliminazione immissione da via Garibaldi
- Dir. Como – Eliminazione uscita su via San Benedetto
- Dir. Milano – Nuova immissione da via De Medici
- Direzione Como – Nuova uscita su via De Medici

NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Nuovo Svincolo Baruccana



Realizzazione Bretella Isonzo – De Medici

Dir. Como – Nuova uscita su Via De Medici

Dir. Milano – Nuova immissione da Via De Medici

NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Svincolo 9 – Binzago

Stato di Fatto



Dir. Como – Eliminazione ingresso/uscita Via Manzoni

Dir. Milano – Eliminazione ingresso/uscita Via Manzoni

Dir. Milano – Uscita su Nuova rotatoria Via Col di Tenda
Interconnessione con la tratta C

Progetto Esecutivo



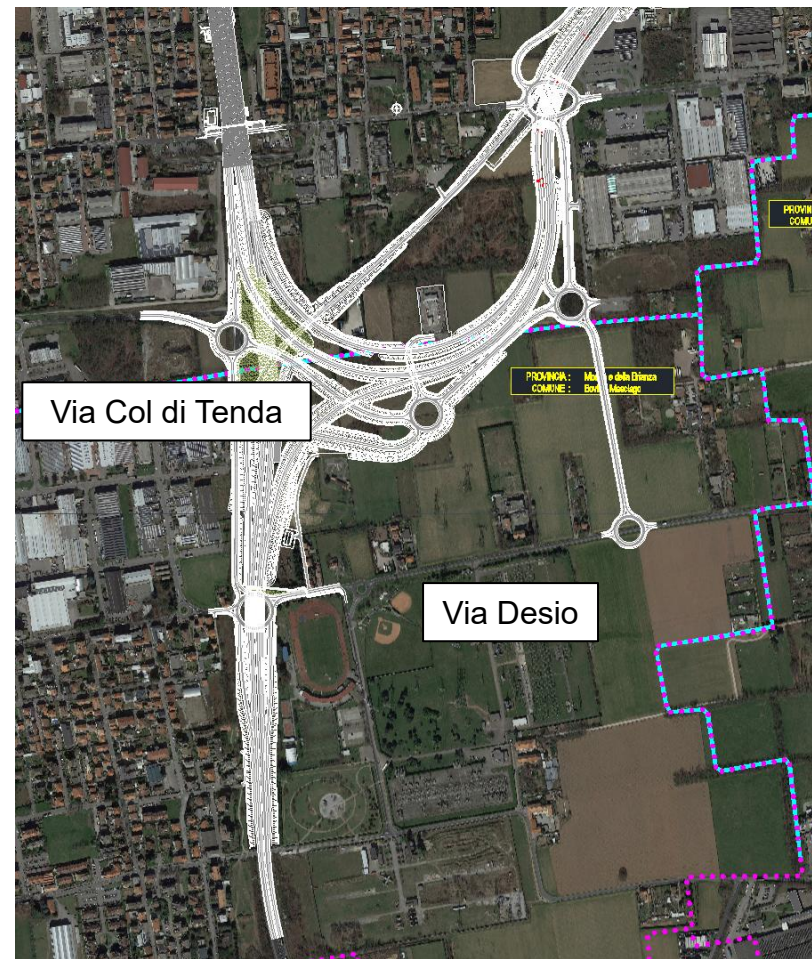
NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Svincolo 8 – Bovisio Masciago

Stato di Fatto



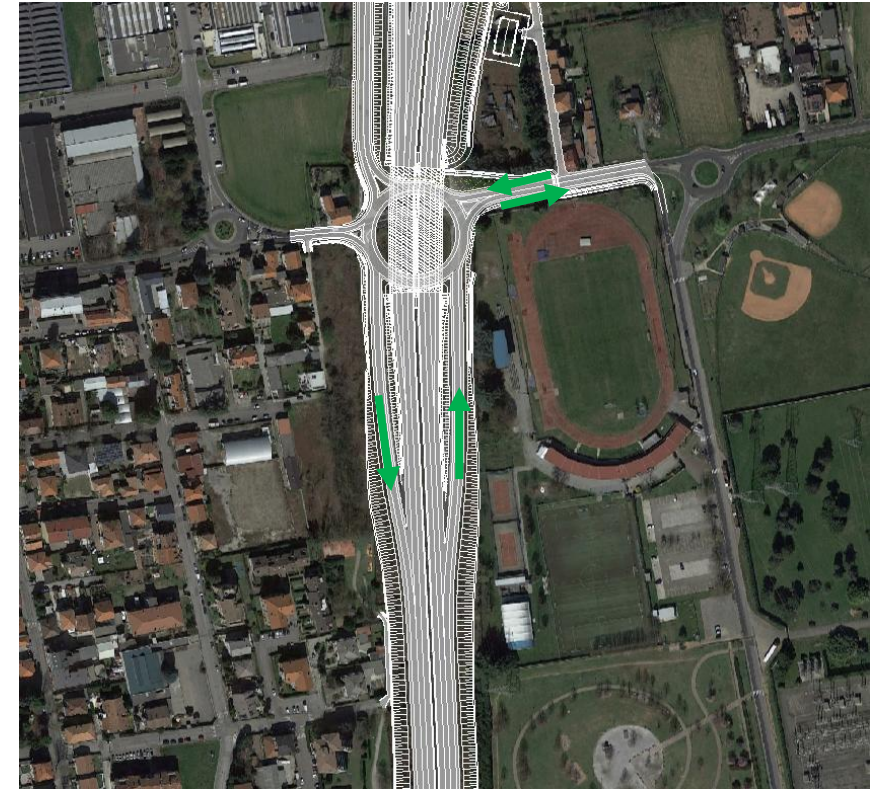
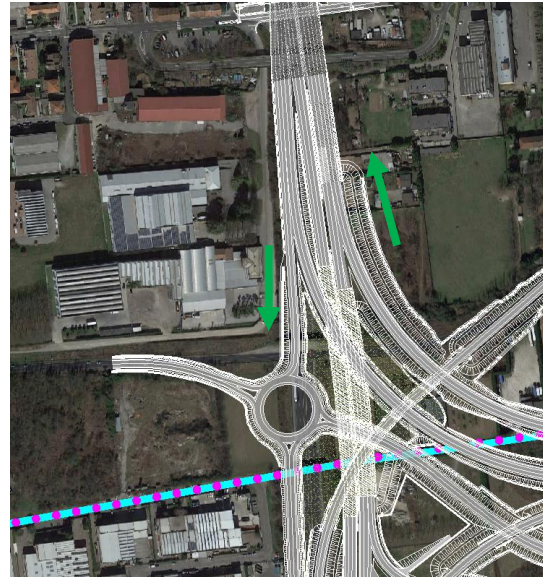
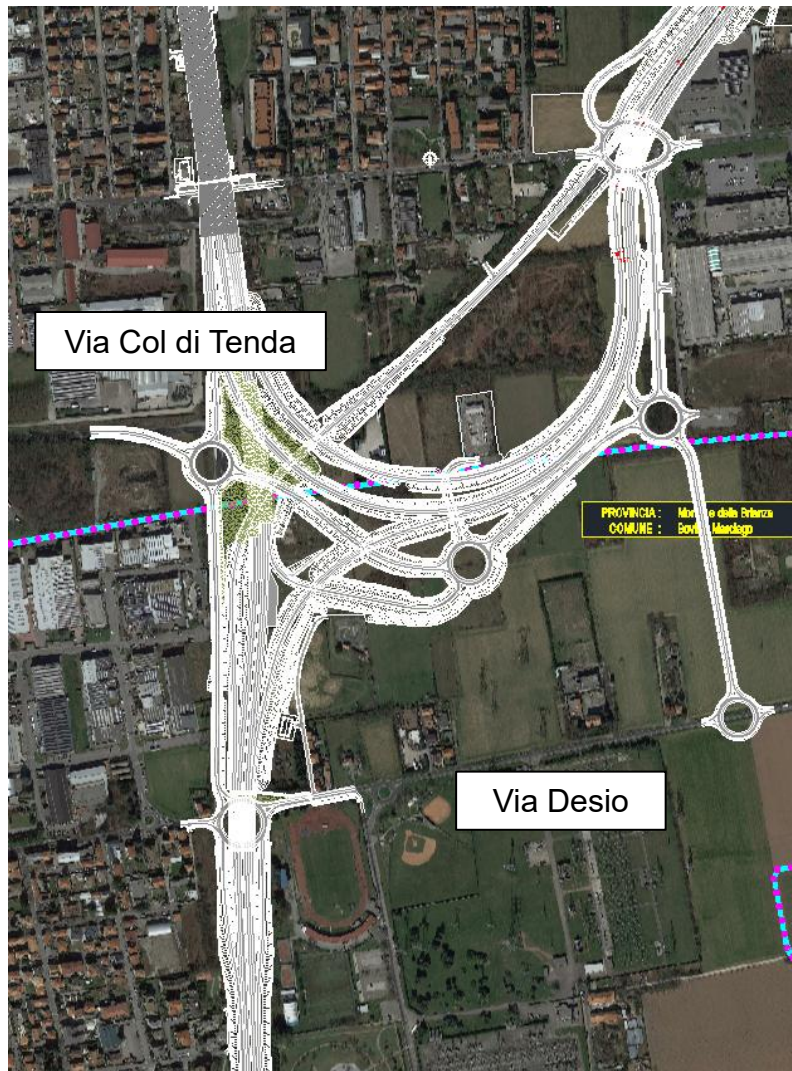
Progetto Esecutivo



- Dir. Como – Eliminazione ingresso da Via Desio
- Dir. Milano – Eliminazione uscita su Via Desio
- Dir. Como – Nuova uscita su Via Desio
- Dir. Milano – Nuova immissione da Via Desio
- Dir. Como – Nuova immissione da Nuova Viabilità Cesano Maderno

NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

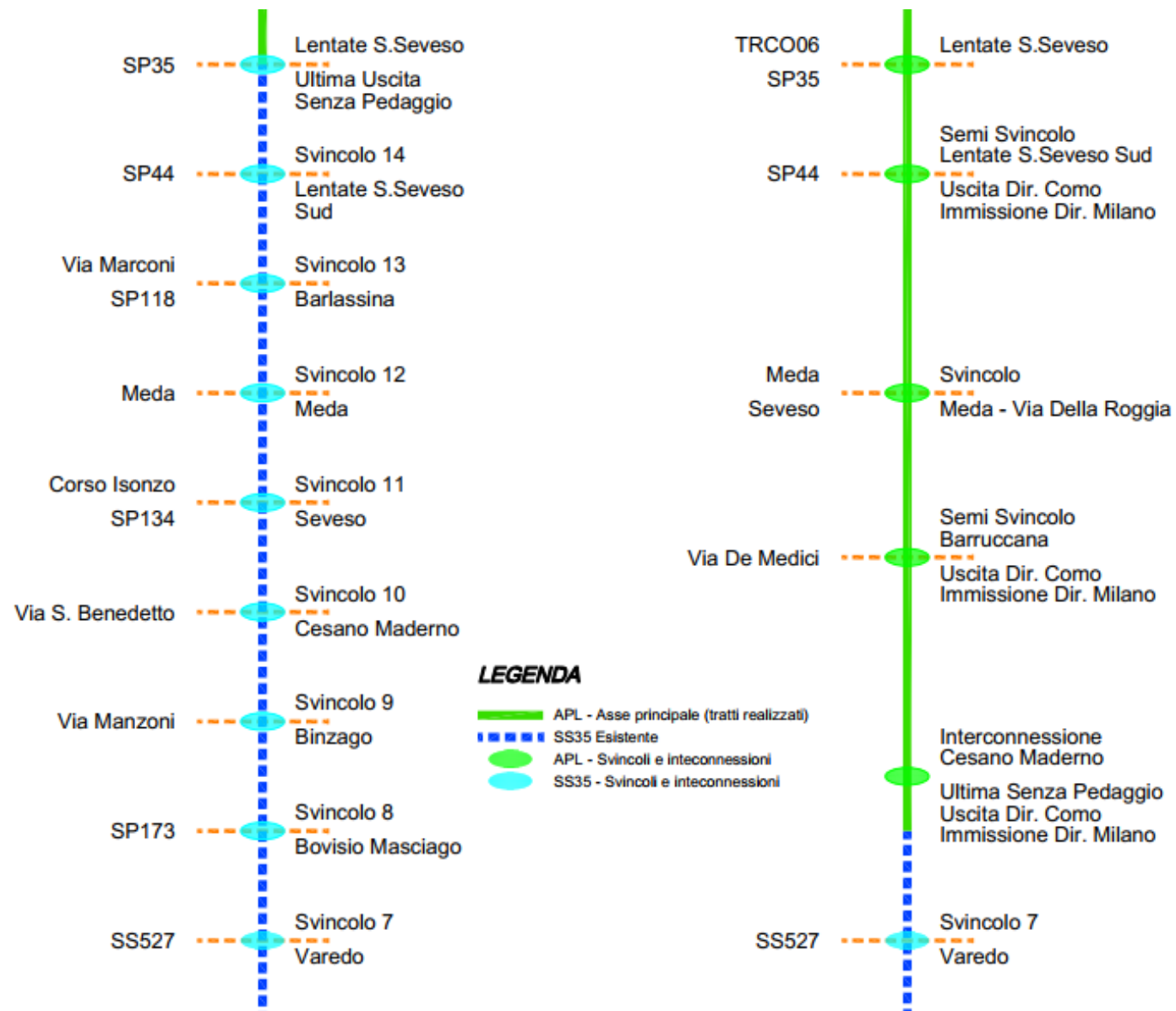
Nuova interconnessione di Cesano Maderno



- Dir. Como – Nuova uscita su Via Desio
- Dir. Milano – Nuova uscita su via Col di Tenda
- Dir. Milano – Nuova immissione da Via Desio
- Dir. Como – Nuova immissione da Nuova Viabilità Cesano Maderno
- Interconnessione con la tratta C

NUOVA CONFIGURAZIONE SVINCOLI TRATTA B2

Sinottico



CANTIERIZZAZIONE TRATTA B2 – OPERE ANTICIPATE

**Zona 1-2:
Lentate S/S Nord e Sud
Scenario 1**

**PERMEABILITÀ EST-OVEST
SCENARIO OTTOBRE 2026**

VIABILITÀ APERTE:

- Via Marconi
- Via Vinci
- Via Farga
- Via Milano
- Via Busnelli



CANTIERIZZAZIONE TRATTA B2 – OPERE ANTICIPATE

Zona 3: Svincolo di Meda Scenario 1

PERMEABILITÀ EST-OVEST SCENARIO OTTOBRE 2026

VIABILITÀ APERTE:

- Cavalcavia Meda (Esistente)
- Cavalcavia Vignazzola (Esistente)
- Intervento 3.1: Adeguamento Svincolo di Meda
- Intervento 3.2: Rotatoria Via Socrate - Rampe Svincolo Via della Roggia - Innesto Via Senofonte
- Intervento 3.4: Intervento Via Tre Venezie
- Intervento 3.7: Tangenziale di Meda - Via Vignazzola - Rotatoria Via Carducci



CANTIERIZZAZIONE TRATTA B2 – OPERE ANTICIPATE

Zona 1-2: Lentate S/S Nord e Sud Scenario 2

PERMEABILITÀ EST-OVEST SCENARIO LUGLIO 2027

VIABILITÀ APERTE:

- Via Marconi
- Via Vinci
- Via Farga
- Via Milano
- Via Busnelli



CANTIERIZZAZIONE TRATTA B2 – OPERE ANTICIPATE

Zona 3: Svincolo di Meda Scenario 2

PERMEABILITÀ EST-OVEST SCENARIO LUGLIO 2027

VIABILITÀ CHIUSE:

- Cavalcavia Meda

VIABILITÀ APERTE:

- Cavalcavia Vignazzola (Esistente)
- Intervento 3.1: Adeguamento Svincolo di Meda
- Intervento 3.2: Rotatoria Via Socrate - Rampe Svincolo Via della Roggia - Innesto Via Senofonte
- Intervento 3.4: Intervento Via Tre Venezie
- Intervento 3.7: Tangenziale di Meda - Via Vignazzola - Rotatoria Via Carducci



CANTIERIZZAZIONE TRATTA B2 – OPERE ANTICIPATE

Zona 1-2: Lentate S/S Nord e Sud Scenario 3

PERMEABILITÀ EST-OVEST SCENARIO FEBBRAIO 2028

VIABILITÀ APERTE:

- Via Marconi
- Via Vinci
- Via Farga
- Via Milano
- Via Busnelli



CANTIERIZZAZIONE TRATTA B2 – OPERE ANTICIPATE

Zona 3: Svincolo di Meda Scenario 3

PERMEABILITÀ EST-OVEST SCENARIO FEBBRAIO 2028

VIABILITÀ CHIUSE:

- Cavalcavia Vignazzola

VIABILITÀ APERTE:

- Cavalcavia Meda
- Intervento 3.1: Adeguamento Svincolo di Meda
- Intervento 3.2: Rotatoria Via Socrate - Rampe Svincolo Via della Roggia - Innesto Via Senofonte
- Intervento 3.4: Intervento Via Tre Venezie
- Intervento 3.7: Tangenziale di Meda - Via Vignazzola - Rotatoria Via Carducci

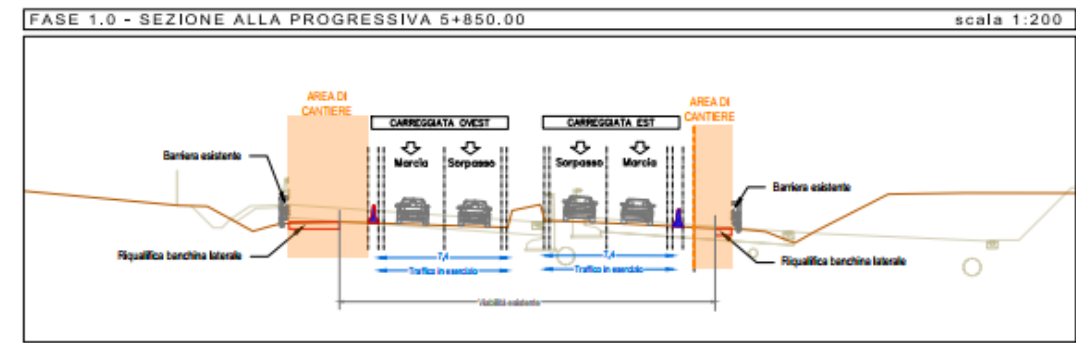
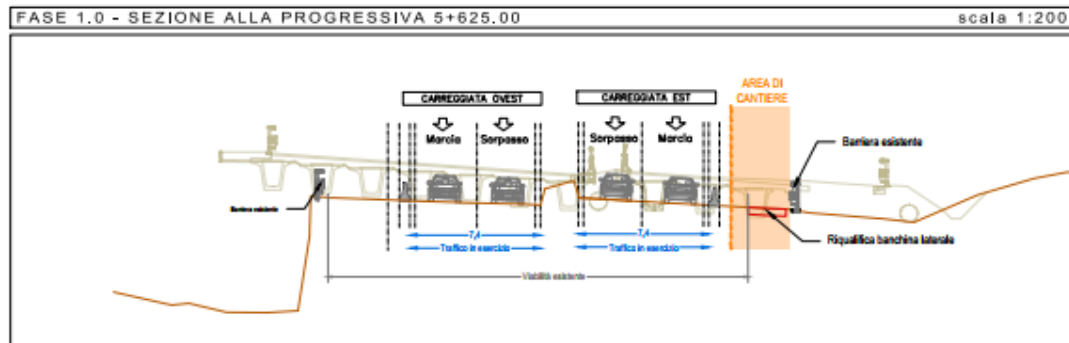
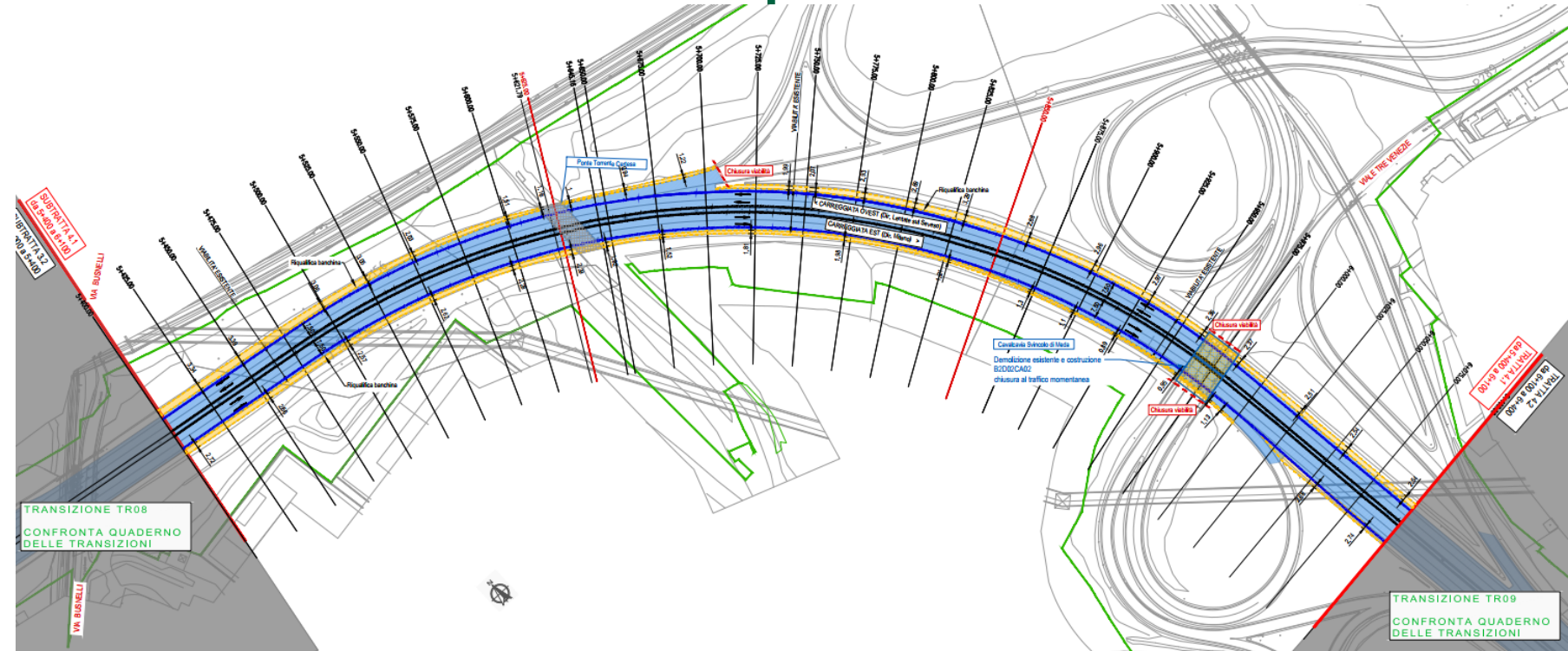


FASI DI LAVORO TRATTA B2

Fasi di lavoro SS35 con mantenimento 2 corsie per senso di marcia -

FASE 1

- Restringimento carreggiate – Mantenimento 2+2
- Riqualifica Banchina



FASI DI LAVORO TRATTA B2

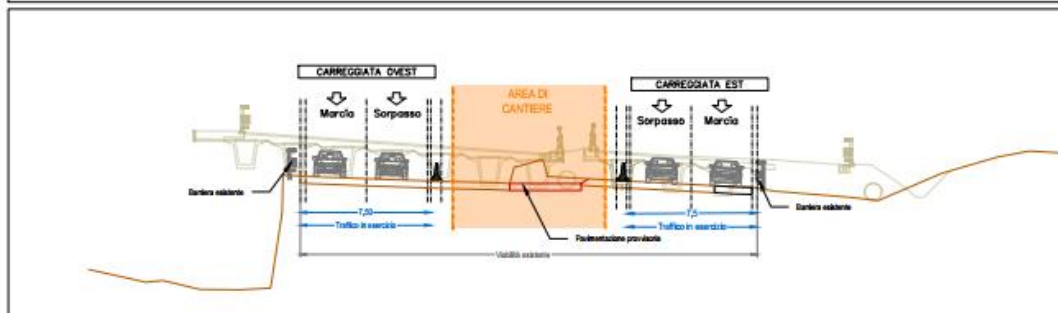
Fasi di lavoro SS35 con mantenimento 2 corsie per senso di marcia -

FASE 1.1

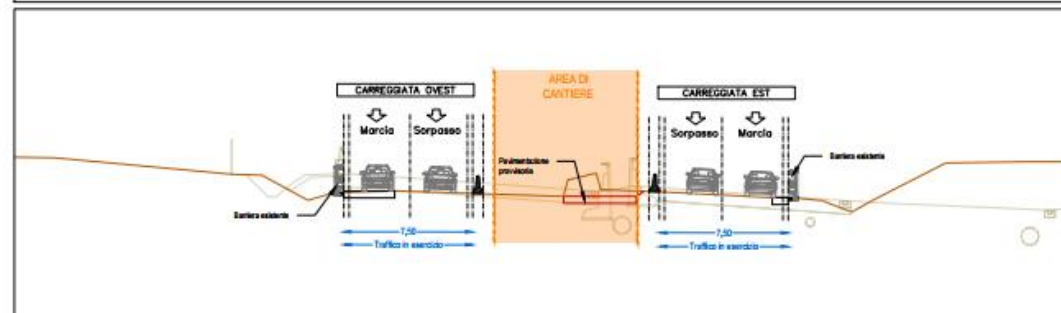
- Restringimento carreggiate – Mantenimento 2+2
- Riqualifica Spartitraffico



FASE 1.1 - SEZIONE ALLA PROGRESSIVA 5+625.00 scala 1:200



FASE 1.1 - SEZIONE ALLA PROGRESSIVA 5+850.00 scala 1:200

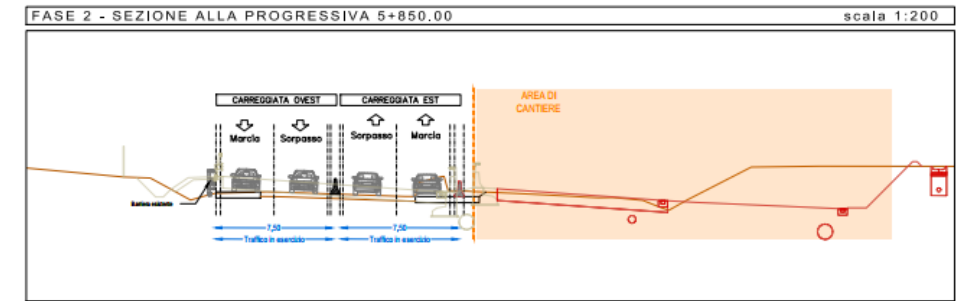
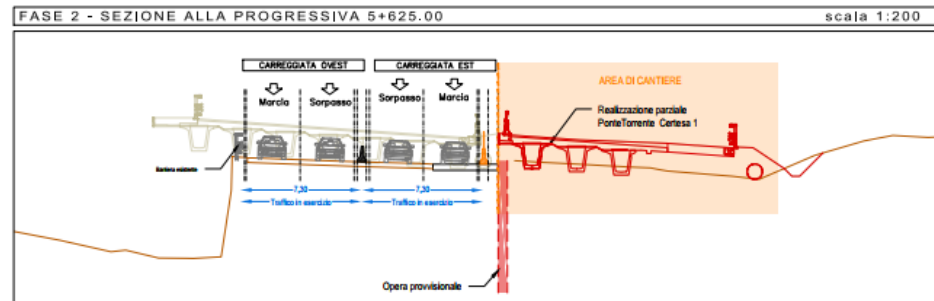
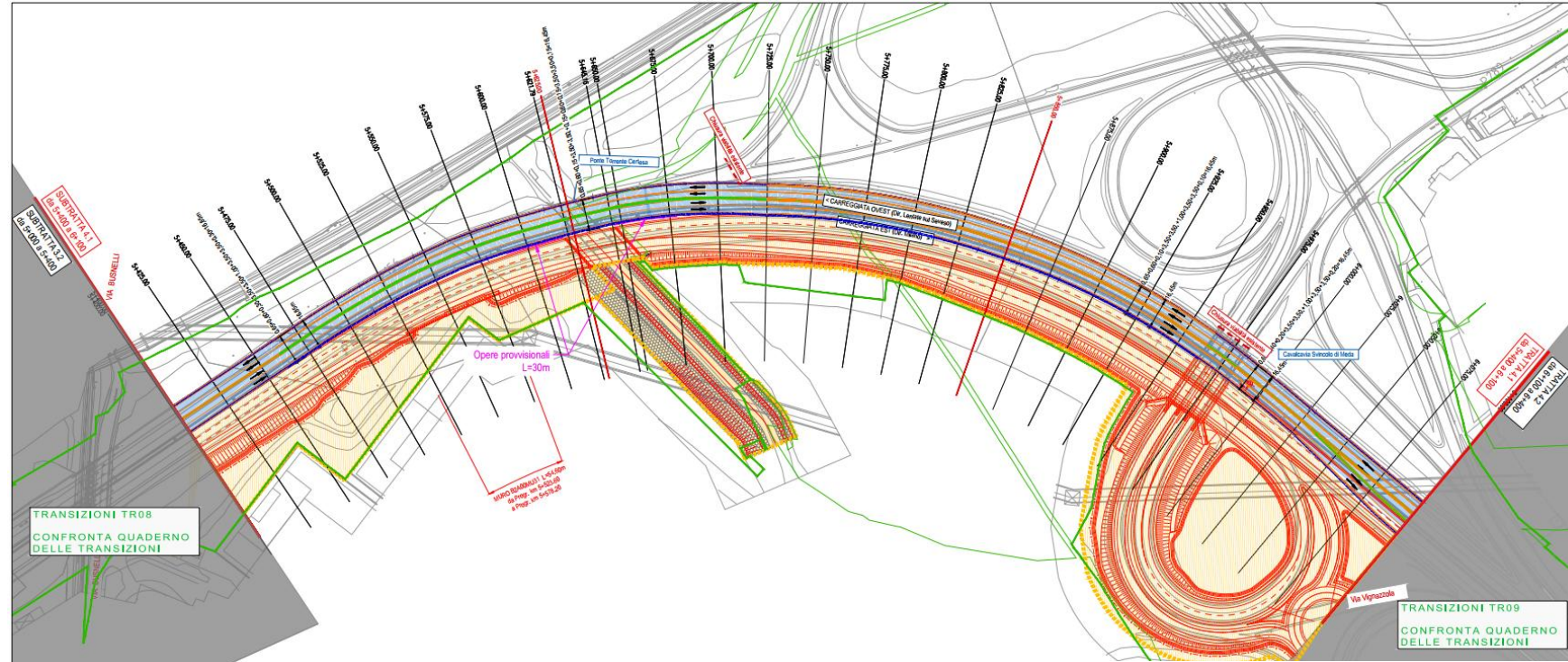


FASI DI LAVORO TRATTA B2

Fasi di lavoro SS35 con mantenimento 2 corsie per senso di marcia

FASE 2

- Spostamento traffico –
Mantenimento 2+2
- Lavori/Cantiere in Carreggiata Est

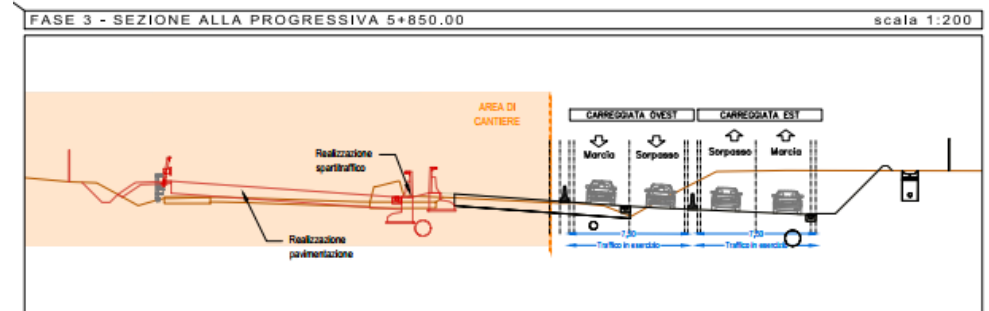
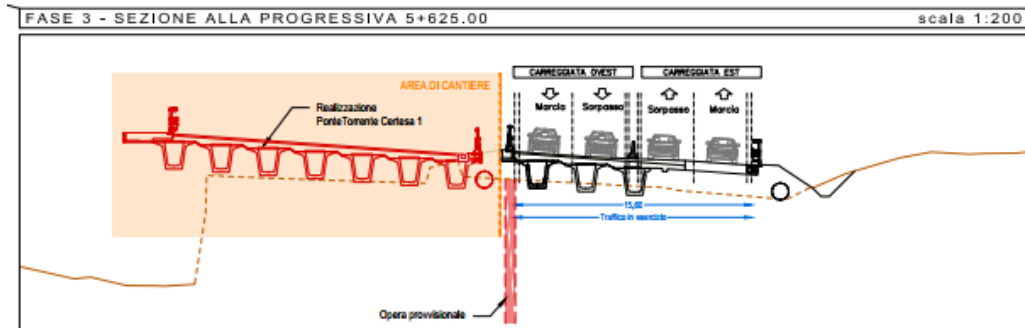
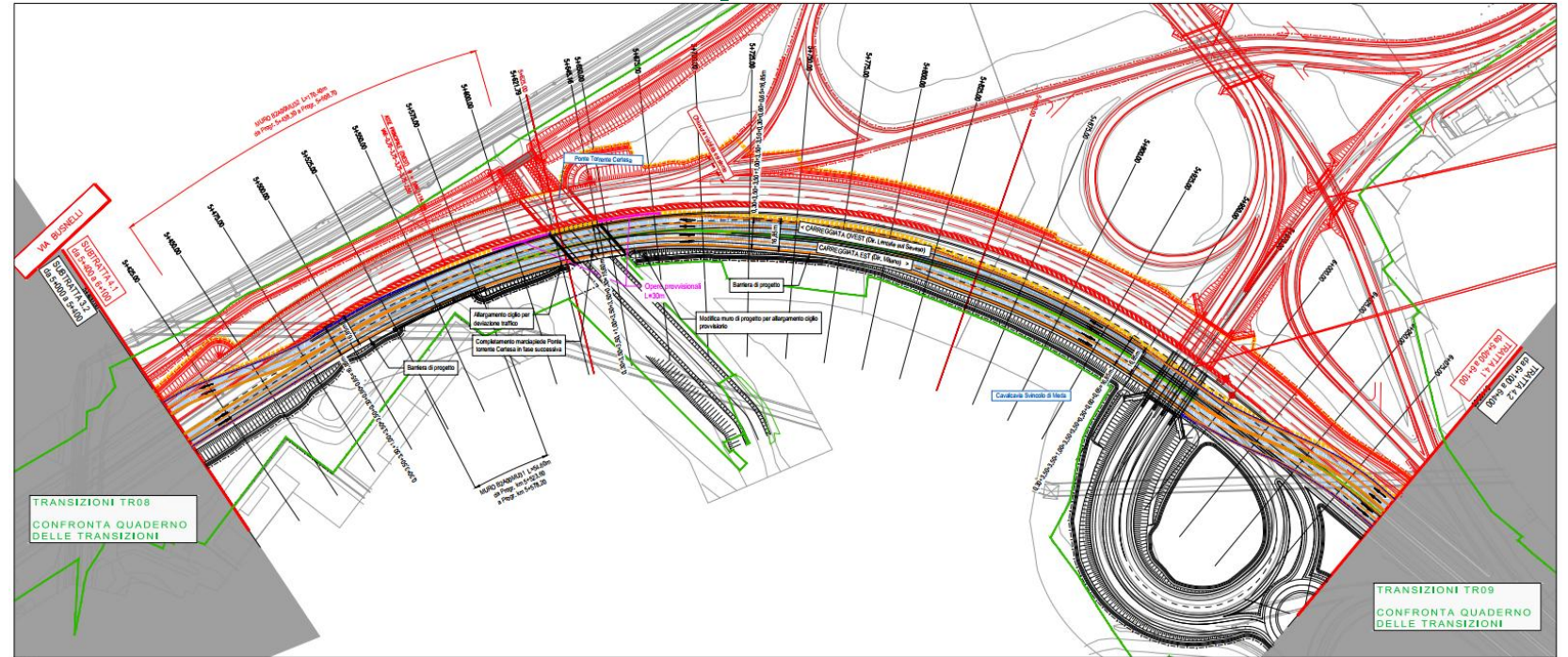


FASI DI LAVORO TRATTA B2

Fasi di lavoro SS35 con mantenimento 2 corsie per senso di marcia

FASE 3

- Spostamento traffico su Opera finale
- Lavori/Cantiere in Carreggiata Ovest

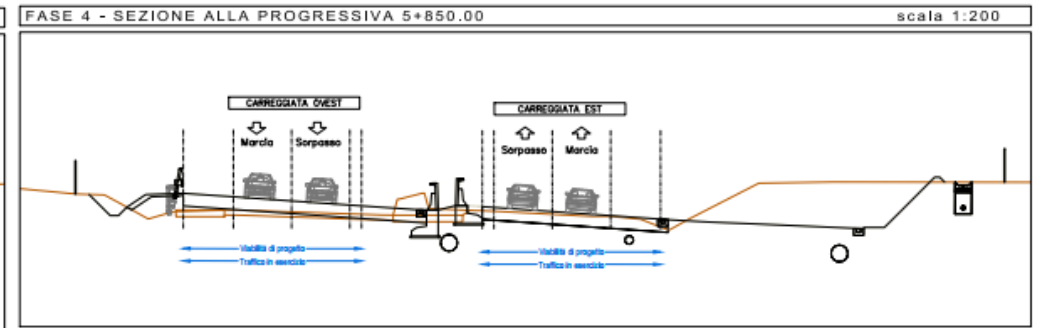
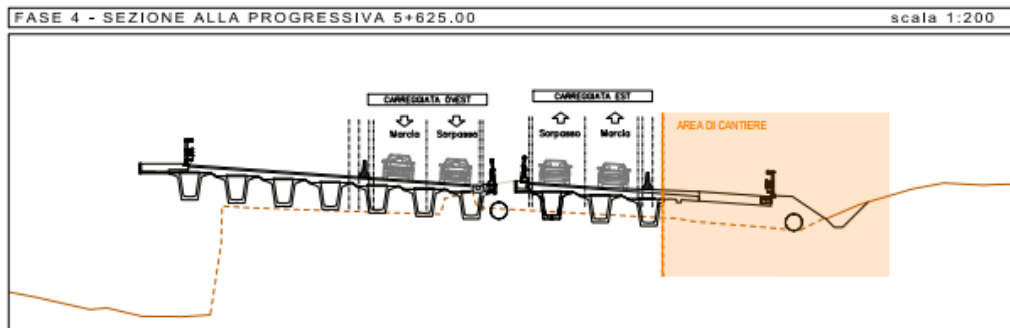
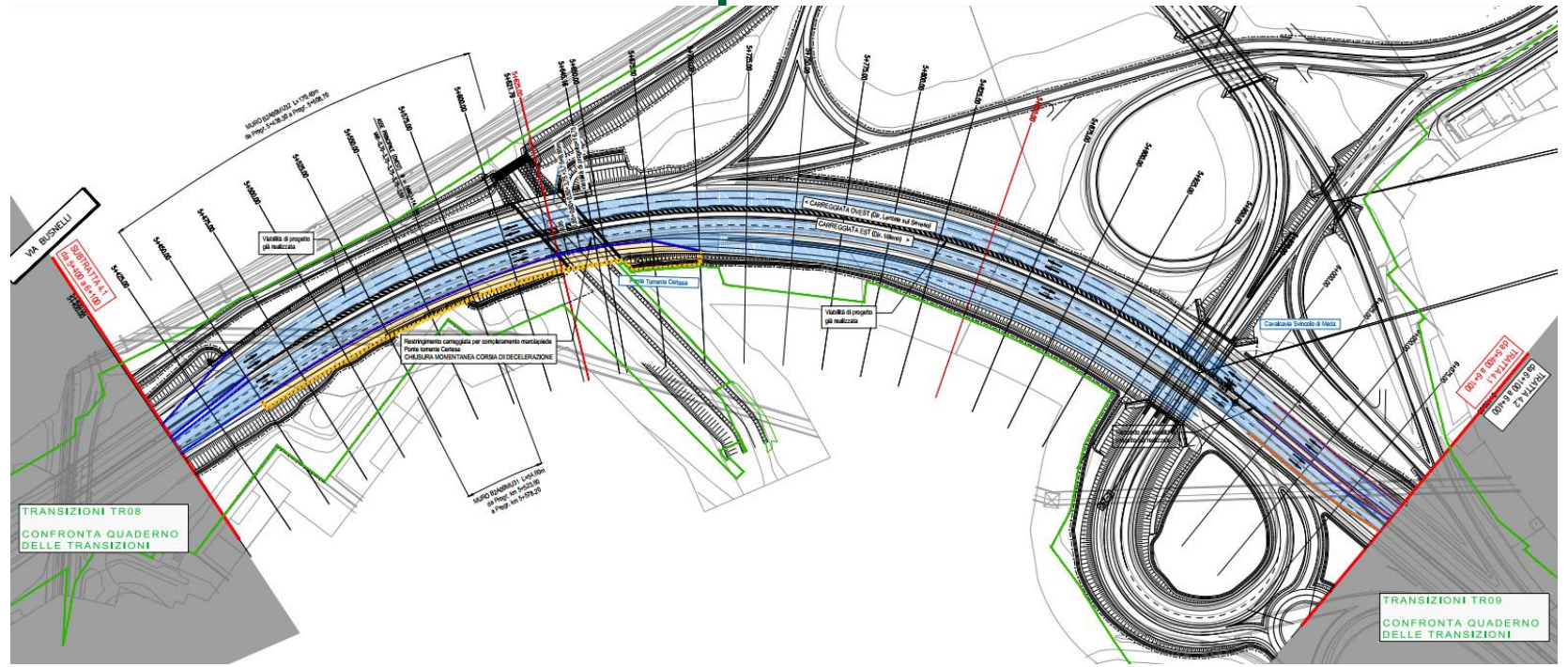


FASI DI LAVORO TRATTA B2

Fasi di lavoro SS35 con mantenimento 2 corsie per senso di marcia

FASE 4

- Spostamento Traffico su Opera ultimata
- Lavori finali di completamento



DOMANDE E RISPOSTE

DOMANDE E RISPOSTE

PREMESSA

Abbiamo ricevuto numerose domande in relazione alla tematica del pedaggio alle quali rispondiamo di seguito:

L'investimento a fondo perduto ricevuto da APL è pari soltanto a circa il 25% dell'investimento totale. Il resto dell'investimento deriva sinteticamente da: Finanziamento bancario (per le tratte B2 e C è stato sottoscritto il finanziamento Senior 1 di importo pari a 1,741 mld di €), Prestito Soci e Capitale Sociale. Tutte queste fonti di finanziamento devono essere restituite con interessi o dividendi.

Tale procedura per la realizzazione di Opere Pubbliche è denominata Finanza di Progetto (Project financing) ed è regolata dal Codice degli Appalti (D. Lgs. 36/2023 art. da 193 a 195). Non è pertanto corretto sostenere che APL viene finanziata completamente con soldi pubblici. A titolo di esempio si ricorda che anche per la realizzazione della M5 è stato utilizzato il Project Financing e l'investimento viene rimborsato con il pagamento del biglietto ATM.

Sarebbe più corretto sostenere che la realizzazione di un'opera pubblica viene ripagata da chi effettivamente la utilizza senza pesare sulla fiscalità generale («le tasse»).

Sul tema del pedaggio è stato istituito un Tavolo in Regione Lombardia, che si è riunito alla presenza dei Comuni interessati, il 12 maggio 2026. Durante la riunione è stato discusso uno studio sugli impatti di eventuali scontistiche sulla Tratta B2. Il Piano Economico Finanziario di APL non prevede l'introduzione di sconti o agevolazioni.

DOMANDE E RISPOSTE

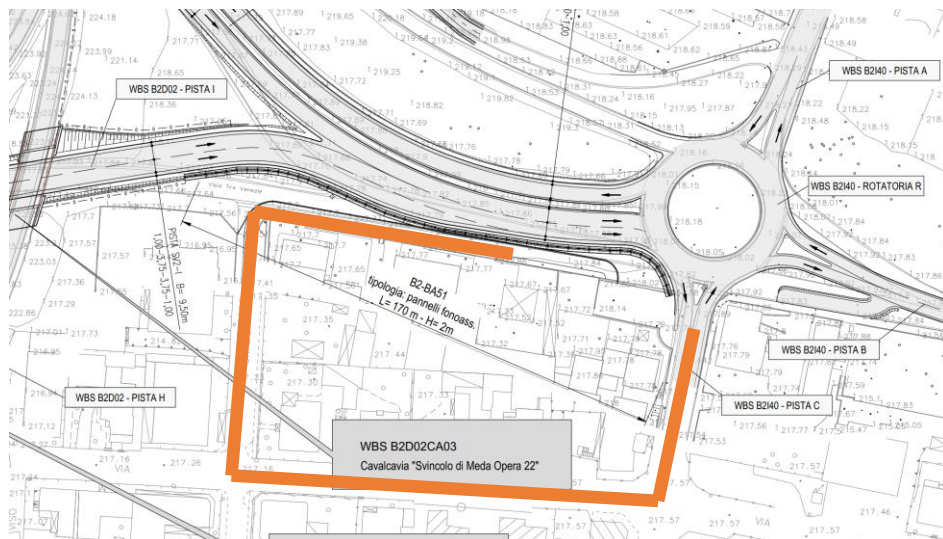
BALDESSIN LUIGI

Dettagli sulle opere: Informazioni precise sulle modalità di realizzazione dello svincolo e, nello specifico, chiarimenti dettagliati su quali opere cartografiche, stradali, barriere acustiche o infrastrutture verranno edificate esattamente davanti alla proprietà del sottoscritto (Foglio 37, mappali 39 e 42), compreso anche la possibilità di prevedere e realizzare aiuole verdi come compensazione dell'impatto visivo e acustico.

Accesso e viabilità: Conferma scritta che l'accessibilità stradale alla proprietà rimarrà pienamente garantita non solo per le normali autovetture, ma anche per i mezzi pesanti (camion e autocarri). Tale requisito è vitale e imprescindibile per il regolare svolgimento e la sopravvivenza dell'attività artigianale presente in loco.

Visione dei progetti: La possibilità di prendere visione degli elaborati grafici e dei progetti definitivi/esecutivi approvati relativi al lotto d'interesse, o di riceverne un estratto digitale focalizzato sulla zona di Via Tre Venezie interna al Comune di Meda.

La richiesta pervenuta si qualifica come richiesta di Accesso Civico Generalizzato (art. 5 comma 2 D.Lgs 33/2013). Si invita pertanto il Sig. Baldessin a procedere con la richiesta formale da inviare via PEC a pedemontana@pec.it.



In ogni caso si fa presente che nella zona segnalata è previsto:

- Il disassamento del Ramo di svincolo che si attesta su Via Tre Venezie;
- La realizzazione di una barriera fonoassorbente di altezza pari a 2 metri davanti alla proprietà indicata;
- La realizzazione di uno stradello di larghezza pari a 4 metri circa, che garantisce l'accesso alle proprietà che oggi si affacciano direttamente su Via Tre Venezie;
- Il ripristino dell'accesso alla proprietà tramite il percorso indicato in Arancione ovvero: Via Marco Polo – Via Po – Via Grado.

DOMANDE E RISPOSTE

BIANCHI ROBERTO

A quanto ammonterà il costo del pedaggio?

La tariffa attuale è pari a 0,18 €/km per i veicoli leggeri.

Perché dovremmo pagare per un bene che era pubblico fino a ieri ed oggi è privato, mentre le tasse che paghiamo restano le medesime?

Vedi premessa.

DOMANDE E RISPOSTE

BIANCHI ROBERTO

Il bilancio di Pedemontana è negativo. Regione Lombardia se ne è fatta carico diventando azionista. Quindi il debito di Pedemontana è pagato dalle tasse dei cittadini. Per la proprietà transitiva, noi siamo in parte proprietari di Pedemontana. Morale: Regione Lombardia aveva una strada che si poteva percorrere gratuitamente. Ora si è fatta carico di un debito enorme per gestire la stessa strada, che era già di sua proprietà, sperando di sanare il bilancio facendo pagare un pedaggio? Chi sono le persone che ci guadagnano in tutto questo?

Secondo la Corte dei Conti, la Pedemontana sta costando 52 milioni/km (!!!). Da cosa dipende un costo così elevato? Se la frequenza dei passaggi sarà lo stesso che si vede sulla tratta già esistente, come pensate di ammortizzare le spese e risanare il bilancio? Ci penserà sempre mamma Regione, alias i cittadini lombardi?

Al termine della realizzazione l'Autostrada Pedemontana, un'autostrada che si sviluppa in pianura, sarà costituita da circa 14,6 km di Gallerie Artificiali, 5,5 km di Gallerie Naturali e 33,4 km di trincea, su una lunghezza complessiva di circa 74 km. Realizzare questo tipo di opere, diversamente da quanto fatto nei primi anni '60 per la costruzione dell'Autostrada A1, realizzata quasi completamente in rilevato di modesta altezza, ha costi più elevati. Agli importi di realizzazione vanno poi aggiunte le opere complementari che gli Enti hanno fortemente voluto, in quanto non avrebbero mai potuto realizzarle. APL infatti, realizzerà un totale di 49 km di viabilità extraurbana di tipo C1, oltre a numerose rotatorie, sottopassi e cavalcavia di linee ferroviarie a grandi distanza dall'asse principale. Degli importi relativi alle compensazioni ambientali si è già data illustrazione nelle slide precedenti.

A titolo di esempio si ricorda che il costo di realizzazione di una linea metropolitana, completamente in galleria, varia tra i 120 e i 160 milioni di €/km (<https://www.mmspa.eu/progetto-ingegneria/linea-m5/>), pur avendo sezioni di scavo molto inferiori a quelle autostradali.

I bilanci, il Piano economico finanziario (PEF) e gli studi di traffico validati dalle banche mostrano che la Società potrà rientrare dell'investimento nei tempi previsti dalla Concessione. Nel PEF sono previste chiusure con risultato negativo dei primi bilanci di esercizio.

DOMANDE E RISPOSTE

BONACINA ANDREA

Quante analisi di terreno hanno fatto e il valore medio di quantità di diossine trovate

Ad oggi sono state eseguite 110 analisi di collaudo sulle aree del Lotto 1 (una per ogni cella di maglia 15mx15m). Il valore medio delle diossine rinvenuto è pari a 23 ng/kg (Vedi <https://www.pedemontana.com/it/sostenibilita/le-bonifiche>).

Quante analisi hanno superato i 100 ng/Kg | Quale è il valore massimo trovato e in che zona

Solo due celle hanno evidenziato il superamento del limite per colonna B del TUA. Sono due celle appartenenti all'area sorgente n.1 risultate rispettivamente pari a 140 e 130 ng/kg. Tutti gli altri risultati sono inferiori ai 100 ng/kg.

Rispetto ai valori di Pedemontana come sono i valori trovati da ARPA?

I risultati di ARPA sono in completo accordo con quelli del CG.

DOMANDE E RISPOSTE

BONACINA ANDREA

Quante analisi ambientali (aria) sono state fatte e quale valore medio è stato trovato? Perché è stato scelto il limite di 150 fg/m³

Le campagne di monitoraggio sono state eseguite in continuo, con durata settimanale su polveri e diossine in tutte le centraline di monitoraggio vicino ad aree di scavo di bonifica a partire da ottobre 2024.

Tutti i risultati ad oggi disponibili sono pubblicati sul sito di APL (vedi <https://www.pedemontana.com/it/sostenibilita/le-bonifiche>).

Ad oggi tutte le centraline oggetto di rilevamento hanno registrato valori di diossina sempre ampiamente al di sotto del limite di soglia di 150 fg/m³ (molto spesso sotto il limite di rilevabilità, valori più alti intorno ai 30 fg/m³ – Un fg corrisponde a un milionesimo di miliardesimo di g).

Sono stati riscontrati solo sporadici superamenti dei limiti calcolati per PM₁₀, ma non riconducibili ad attività di cantiere in quanto in assenza di movimentazione delle terre.

Non sono stati registrati superamenti dei valori di soglia di intervento nelle centraline fronte scavo.

Ai fini del monitoraggio in corso è stato adottato come riferimento il limite di 150 fg/mc indicato dalla normativa tedesca, congiuntamente all'Organizzazione Mondiale della Sanità (WHO), supportato da studi successivi al 1988, tra cui quello relativo alla presenza dei microinquinanti nell'ambiente, riportato nel Rapporto dell'Istituto Superiore della Sanità (Istisan) 05/28 del 21-22/09/2004. Il valore di 150 fg/mc, assunto come limite, è stato inoltre condiviso nel progetto di formazione sul rischio cancerogeno ai sensi dell'art. 37 e TITOLO IX del d.lgs. 81/2008, predisposto dal Contraente Generale con la collaborazione di ATS Monza Brianza e l'Ente bilaterale paritetico territoriale unificato per la formazione e la sicurezza per l'industria, edilizia ed affini delle province di Milano, Lodi, Monza e Brianza, a partire dal mese di settembre 2024.

DOMANDE E RISPOSTE

D'AURIA ALESSIA

Entro quando pensate di terminare la tratta (Tangenziale di Meda)?

L'apertura della Tangenziale di Meda è prevista entro febbraio 2027.

É stato previsto l'utilizzo di barriere per separare la strada dalle case adiacenti? Se sì, di che tipo?

Vedi slide 20. È prevista la realizzazione di una barriera antirumore lungo tutto il lato ovest dal cavalcavia fino alla rotatoria.

Il tratto di territorio (10 metri circa) tra il confine delle case e il cantiere, come sarà utilizzato? Rientrerà nei progetti compensativi del verde comunale? Se sì, in che modo? Se no, sarà uno spazio gestito comunque dal comune (pulizia e manutenzione del verde)?

Il tratto compreso tra la viabilità e le abitazioni non è stato espropriato. Si specifica che la viabilità verrà consegnata in gestione al Comune di Meda.

Quale sarà la velocità consentita nel tratto che andrà dal cavalcavia che supera la ferrovia e la rotonda del Ceredo?

È prevista l'apposizione di un limite di velocità pari a 50 km/h.

DOMANDE E RISPOSTE

DENOVA DILETTA – LISTA CIVICA SANTAMBROGIO SINDACO

Con l’inizio lavori e con la chiusura di strade e percorsi principale, inevitabilmente aumenterà il traffico veicolare, a Meda rappresentato anche da mezzi pesanti che servono le forniture e la distribuzione delle piccole e medie imprese artigiane. Come verrà gestita questa modifica del traffico veicolare senza che rechi pregiudizi ai cittadini e alle imprese? C’è un piano traffico?

Il traffico veicolare non aumenta né diminuisce a causa dei cantieri, in quanto la domanda di spostamento rimane invariata. Sicuramente si modificheranno invece i flussi di traffico, in aumento o diminuzione, su alcune viabilità esistenti a causa delle chiusure/parzializzazioni. Tali modifiche sono rappresentate nello studio di traffico consegnato ai Comuni della Tratta B2 in data 17 giugno 2026, che comprende tutte le opere prodromiche alla cantierizzazione della Tratta B2 concordate durante gli incontri tenuti in regione tra il 2024 e il 2025 e riassunte nel verbale di febbraio 2025.

Viabilità	Dir	Scenario Base		Cantieri Fase 1		Cantieri Fase 2		Cantieri Fase 3		Scenario B2	
		Vol.	F/C	Vol.	F/C	Vol.	F/C	Vol.	F/C	Vol.	F/C
		(v/h)		(v/h)		(v/h)		(v/h)		(v/h)	
Via Seveso	N	640	0,62	550	0,55	750	0,75	610	0,61	610	0,61
	S	440	0,44	560	0,56	670	0,67	490	0,49	460	0,45
Via degli Angeli Custodi	N	310	0,24	390	0,32	390	0,40	360	0,30	230	0,19
	S	220	0,19	310	0,26	580	0,58	290	0,24	130	0,11
Via Marco Polo	N	730	0,73	790	0,79	690	0,69	670	0,67	760	0,76
	S	370	0,69	770	0,77	710	0,71	780	0,78	730	0,72
Viale Francia	N	260	0,26	320	0,32	440	0,44	280	0,28	220	0,22
	S	210	0,21	300	0,30	460	0,46	180	0,18	190	0,19

Viabilità	Dir	Scenario Base		Scenario B2 gratuita		Scenario B2 pedaggio	
		Vol. (v/h)	F/C	Vol. (v/h)	F/C	Vol. (v/h)	F/C
Via Seveso	N	640	0,62	610	0,61	690	0,68
	S	440	0,44	460	0,45	350	0,35
Via degli Angeli Custodi	N	310	0,24	230	0,19	270	0,22
	S	220	0,19	130	0,11	170	0,14
Via Marco Polo	N	730	0,73	760	0,76	760	0,76
	S	370	0,69	730	0,72	730	0,73
Viale Francia	N	260	0,26	220	0,22	340	0,31
	S	210	0,21	190	0,19	200	0,20

DOMANDE E RISPOSTE

DENOVA DILETTA – LISTA CIVICA SANTAMBROGIO SINDACO

Relativamente al pedaggio: perché prospettare l'installazione di un rilevatore automatico di percorrenza già a partire da Meda e non all'innesto tra Pedemontana e SS 35 in direzione Desio, facendo pagare a partire da quel tratto per chi utilizza la MI-MEDA come strada statale in direzione Milano? Così sarebbe tutelato chi la percorre per brevi tratti locali e chi invece provenisse da Como e la utilizzasse come autostrada verrebbe intercettato e pagherebbe il pedaggio.

I portali del sistema free flow saranno installati in ogni tratto compreso tra due svincoli.

Sempre relativamente al pedaggio: visto che c'è un forte movimento di opposizione, comprendendo la necessità di auto-finanziare l'opera, è stato ipotizzato un abbonamento per i pendolari per contenere i costi?

Vedi premessa.

Sulle opere di compensazione e finanziate da pedemontana: visto che tra esse rientra il sottopasso di Via Cadorna/Via Seveso, in attesa dell'inizio lavori e dell'effettivo superamento della ferrovia ed anche per evitare il congestionamento del traffico veicolare privato e delle imprese, di cui si è già chiesto, non sarebbe opportuno concordare con Trenord un sistema di rilevamento automatico del passaggio dei treni più veloce ed efficiente, che impedisse che i passaggi livello di Meda siano sbarrati, bloccando il traffico veicolare, per una media di 8-10 minuti a passaggio di treno (circa 4 l'ora)? Si fa riferimento, ad esempio, a quanto avviene nella città di Sondrio: essendo anche nelle vicinanze dell'uscita della superstrada, si è programmato un sistema di chiusura/apertura barriere del passaggio a livello della durata di circa 2min e 30 sec, consentendo la riapertura delle sbarre immediatamente prima e immediatamente dopo il passaggio del treno, quando il treno si trova ad una distanza di circa 20 m dalle barriere, ed evitando code, rallentamenti, congestionamento del traffico. Sarebbe utile un sistema del genere anche a Meda.

Non possiamo rispondere a domande sulla gestione delle linee ferroviarie. La richiesta va inoltrata a Trenord.

DOMANDE E RISPOSTE

FUTURO NAZIONALE VANNACCI – TERRANEO ANDREA

1. Impatto Ambientale e Gestione Rischio Diossina (Tratta B2)

Premessa: Il territorio di Meda custodisce la memoria storica e ambientale del disastro ICMESA del 1976. La movimentazione dei terreni in aree storicamente interessate dalla contaminazione da diossina TCDD impone un principio di massima precauzione. Le assicurazioni generiche non sono sufficienti a garantire la salute pubblica.

- **Domanda 1.1:** Quali sono i dati analitici aggiornati derivanti dagli ultimi campionamenti e carotaggi chimici effettuati sul tracciato medese?

Per conoscere i dati dei campionamenti in corso nella aree di bonifica bisogna consultare la sezione del sito [pedemontana.com](https://www.pedemontana.com) dedicata alle bonifiche

(<https://www.pedemontana.com/it/sostenibilita/le-bonifiche>).

Per il lotto 1 la percentuale di avanzamento è pari al 100%. Sono stati analizzati 110 campioni dei quali 103 sono risultati conformi agli obiettivi di bonifica. Per le aree 1, 3 e 42 sono previsti gli scavi di approfondimento delle celle risultate non conformi (n. 7) e la ripetizione delle operazioni di collaudo già a partire dalla settimana in corso.



DOMANDE E RISPOSTE

FUTURO NAZIONALE VANNACCI – TERRANEO ANDREA

1. Impatto Ambientale e Gestione Rischio Diossina (Tratta B2)

- **Domanda 1.2:** Quali protocolli stringenti e vincolanti sono previsti per garantire il "rischio zero" di dispersione delle polveri nell'aria durante le fasi di scavo, in particolare in prossimità dei centri abitati e in condizioni meteo avverse?

APL ha adottato misure di prevenzione per garantire i migliori livelli di sicurezza delle attività di bonifica dell'area in cui saranno costruite le nuove tratte. Attraverso il Piano Operativo di Bonifica, APL svolge ogni attività di bonifica dei terreni, rispettando i rigidi sistemi di controllo stabiliti dalle norme vigenti e comunicando alla comunità l'avanzamento dei lavori, anche al fine di rassicurarli circa la loro sicurezza. I lavoratori coinvolti nelle attività di bonifica sono istruiti e formati circa i fattori di pericolo e saranno al sicuro per tutto il corso delle attività di bonifica grazie alle procedure precauzionali che Pedemontana ha introdotto per tutelare la loro salute.

L'intera attività prevede l'impiego di tecnologie di bonifica che consistono nello scavo delle sorgenti di contaminazione e smaltimento diretto in idonei impianti off-site. Sono previste le migliori strategie e tecniche per ridurre l'eventuale produzione di polveri attraverso sistemi di abbattimento polveri, bagnatura delle piste di cantiere e pulizia del manto stradale, lavaggio delle ruote dei mezzi con idropulitrici, predisposizione di reti per il contenimento polveri in prossimità degli scavi e interruzione degli scavi nelle giornate ventose. In aggiunta, durante tutto il periodo di esecuzione dei lavori viene effettuato un costante monitoraggio dell'eventuale dispersione di polveri nell'aria, andando a misurare il particolato PM10 e PM2.5 e il parametro diossine sia sul fronte scavo che attraverso n. 8 centraline fisse ubicate nelle prossimità di recettori sensibili.

DOMANDE E RISPOSTE

FUTURO NAZIONALE VANNACCI – TERRANEO ANDREA

1. Impatto Ambientale e Gestione Rischio Diossina (Tratta B2)

- **Domanda 1.3:** Quali sono i siti di destinazione finale individuati per il conferimento dei terreni che risulteranno contaminati oltre le soglie di legge e quali saranno i percorsi dei mezzi pesanti per evitare il transito sulle strade comunali?

I siti di conferimento vengono definiti dall'impresa esecutrice della bonifica sulla base degli esiti delle indagini fatte per caratterizzare i terreni da bonificare, ai fini di individuare la tipologia di discarica da utilizzare (ad oggi per il Lotto 1 solo discariche per rifiuti inerti e non pericolosi). Il piano degli smaltimenti con indicazione dei siti di conferimento ed il percorso dei mezzi è stato condiviso dal Contraente Generale con tutti gli Enti territorialmente interessati preliminarmente all'avvio delle attività di bonifica (per il Comune di Meda in data 09/07/2025).

Con riferimento al Lotto 1, si specifica che è stato scavato il 100% del quantitativo previsto e che tutti i terreni sono stati portati alla discarica per rifiuti inerti Servizi S.r.l. (Autorizzazione Determinazione n°288 del 27/02/2020) in Provincia di Vicenza.

Come previsto dal Piano di Smaltimento i mezzi pesanti in uscita dall'area di cantiere si sono diretti verso la SP35, impegnando la viabilità locale per un tratto estremamente breve, vista l'adiacenza del sito alla SP35.

DOMANDE E RISPOSTE

FUTURO NAZIONALE VANNACCI – TERRANEO ANDREA

2. Impatto Economico: Introduzione del Pedaggio e Responsabilità Politiche

Premessa: La trasformazione dell'attuale Milano-Meda da superstrada gratuita ad arteria autostradale a pagamento rappresenta un danno economico ingiustificato per i cittadini e i pendolari del territorio. Si rileva una profonda incoerenza politica da parte di chi, a livello istituzionale, ha storicamente accettato le opere di compensazione (avallando l'opera complessiva) e oggi manifesta contrarietà al pedaggio per ovvie ragioni di consenso.

L'incontro odierno non ha come obiettivo quello di trattare temi politici, ma serve ad illustrare il progetto Pedemontana ai Consiglieri Comunali e ai cittadini interessati, per tale motivo non sono state riportate le prime due domande.

- **Domanda 2.3:** Qual è il piano tariffario definitivo previsto e come si intende impedire il fenomeno del "traffico parassita" di mezzi pesanti che devieranno sulla viabilità locale per eludere i varchi di pagamento?

La tariffa prevista al momento dell'apertura al traffico delle tratte B2 e C è pari a 0,18 €/km per i veicoli leggeri. APL ha redatto uno studio di traffico per analizzare gli impatti della cantierizzazione, dell'ultimazione della Tratta B2 e dell'entrata in esercizio a pedaggio. Tale studio è stato consegnato a tutti i Comuni interessati, oltre che alla Prefettura, in data 17 giugno 2026. Come già illustrato nelle slide a pag. 22 e successive il Comune di Meda ha a disposizione oltre 12 milioni di € per garantire una maggior permeabilità viaria e un'adeguata accessibilità al sistema autostradale.

FUTURO NAZIONALE VANNACCI – TERRANEO ANDREA

3. Impatto Infrastrutturale: Stato dell'Arte delle Opere di Compensazione

Premessa: Le opere di compensazione territoriale non sono concessioni facoltative, ma obblighi contrattuali per mitigare la frattura del tessuto urbano. In merito ai due sottopassi previsti nel Comune di Meda, la cittadinanza esige certezze definitive: non saranno tollerati rinvii, varianti al ribasso o soluzioni temporanee.

Non esiste obbligo di realizzare opere di compensazione territoriale come quelle indicate in premessa. In sede di progettazione definitiva sono state concordate con il Comune le opere complementari illustrate nelle slide precedenti.

Queste opere, necessarie a risolvere criticità non causate da APL, che avrebbero dovuto realizzare altri soggetti, aumentano la spesa complessiva e di conseguenza contribuiscono ad aumentare la tariffa del pedaggio. Ricordiamo inoltre che APL spende più del doppio del massimo previsto dalla normativa vigente per opere di mitigazione e compensazione ambientale.

- **Domanda 3.1:** Qual è il cronoprogramma definitivo, con date certe di inizio e fine lavori, per la realizzazione dei due sottopassi previsti a Meda?

In data 17 giugno 2026 la Giunta Comunale di Meda ha deliberato «di condividere la proposta di stralcio delle opere relative alla realizzazione del sottopasso ferroviario di Via Trieste/Via Trento, stanti le sopra indicate problematiche tecniche, la sopravvenuta incompatibilità con il progetto della ciclovia Milano-Meda finanziata con convenzione del 16 aprile 2026 nonché gli impatti importanti che genererebbe sui privati residenti».

Come noto la realizzazione del sottopasso di Via Cadorna/Via Seveso è stata stralciata dalle opere di competenza del Contraente Generale. L'opera avrebbe dovuto essere realizzata da FNM, la quale tuttavia ha rilevato una notevole complessità tecnica di realizzazione a causa di interferenze fognarie non segnalate dagli enti competenti in Conferenza di Servizi nel 2009. APL si è quindi impegnata a redigere il progetto esecutivo che verrà approvato, a seguito della necessaria verifica ai fini della validazione, entro la fine dell'anno.

DOMANDE E RISPOSTE

FUTURO NAZIONALE VANNACCI – TERRANEO ANDREA

3. Impatto Infrastrutturale: Stato dell'Arte delle Opere di Compensazione

- **Domanda 3.2:** Esistono garanzie fideiussorie vincolanti che assicurino il completamento di tali opere anche a fronte di eventuali extra-costi o riserve avanzate dalle imprese appaltatrici sulla tratta principale?

Al momento il sottopasso di Via Cadorna/Via Seveso non è stato appaltato. Vale la pena ricordare che non è possibile addebitare eventuali extra costi ad un Appaltatore e anzi, l'art. 60 del D.Lgs. 36/2023 obbliga le Stazioni Appaltanti ad inserire, nei documenti di gara, clausole di revisione prezzi.

- **Domanda 3.3:** Essendo già noto che i tempi di consegna dei due sottopassi non coincideranno né con l'apertura della tratta autostradale né con il completamento del raddoppio dei binari della linea Milano-Asso (tratta Meda-Seveso), quali misure straordinarie di viabilità e quali indennizzi sono previsti per evitare il collasso totale del traffico cittadino durante questo prolungato periodo di sovrapposizione dei cantieri?

Lo studio di traffico consegnato da APL in data 17 giugno 2026 non prevede situazioni al limite come quelle indicate dalle domande.

4. Impatto Viario e Gestione della Cantierizzazione (Ex Milano-Meda)

Premessa: L'attuale Milano-Meda è un'arteria vitale satura. La sovrapposizione dei cantieri e la parziale chiusura o restringimento della carreggiata per la sua trasformazione autostradale rischiano di paralizzare il centro urbano di Meda, scaricando il traffico di attraversamento sulle strade interne.

Lo studio di traffico consegnato da APL in data 17 giugno 2026 non prevede situazioni al limite come quelle indicate dalle domande.

DOMANDE E RISPOSTE

FUTURO NAZIONALE VANNACCI – TERRANEO ANDREA

4. Impatto Viario e Gestione della Cantierizzazione (Ex Milano-Meda)

- **Domanda 4.1:** Qual è il piano di gestione dettagliato del traffico (cantierizzazione) per la tratta che insiste su Meda? Sono previste chiusure totali o parziali e per quale durata complessiva?

Il piano della cantierizzazione è stato illustrato nelle slide precedenti. In ogni momento verranno garantite due corsie per senso di marcia. Le uniche chiusure previste saranno notturne e necessarie per lavorazioni specifiche quali il varo delle travi degli impalcati.

- **Domanda 4.2:** Quali flussi di traffico alternativi sono stati previsti e quali stanziamenti economici sono destinati al Comune di Meda per far fronte all'usura del manto stradale locale e all'inevitabile picco di inquinamento atmosferico e acustico?

Non è previsto alcun stanziamento economico per il rifacimento dello strato di usura in nessun Comune interessato dalla realizzazione delle Tratte B2 e C, in quanto APL è un'infrastruttura strategica di pubblica utilità e la manutenzione ordinaria delle pavimentazioni è a carico degli Enti competenti. In ogni caso si ricorda che Il Comune di Meda ha a disposizione oltre 12 milioni di € che potrà utilizzare anche per il rifacimento delle pavimentazioni esistenti.

Domanda 4.3: Come verrà garantita, in ogni fase del cantiere, la fluidità di transito per i mezzi di soccorso e delle forze dell'ordine all'interno del comparto urbano medese

Il piano della cantierizzazione indica quali viabilità di collegamento est/ovest verranno chiuse e il periodo di chiusura. I Piani di emergenza sono in corso di condivisione negli incontri organizzati dalla Prefettura

DOMANDE E RISPOSTE

MILANO STEFANIA

Volevo sapere se con tutti questi lavori della pedemontana chi abita a meda riuscirà finalmente a raggiungere il centro di Monza al mattino senza dover fare circa un ora di coda (per arrivare al lavoro alle 9)

L'obiettivo della realizzazione della Pedemontana, come di tutte le altre infrastrutture viarie, è proprio quello di ridurre il tempo di percorrenza per gli utenti. Tutti gli studi di traffico finora sviluppati, anche da consulenti terzi rispetto a quelli di APL, dimostrano come la realizzazione dell'autostrada comporti una diminuzione dei tempi di percorrenza, una diminuzione dei veicoli*km (indicatore che misura la quantità di spostamenti di tutti gli utenti nell'area di studio) e un aumento delle velocità medie.

Tale risparmio di tempo, che ovviamente genera un risparmio di denaro, è il motivo per cui gli utenti preferiranno percorrere la A36 Autostrada Pedemontana Lombarda a pedaggio, per risparmiare tempo (Valore del Tempo o VOT).

È difficile rispondere precisamente alla domanda posta dalla Signora Milano sul tempo di percorrenza, in quanto non conosciamo l'esatta origine e destinazione del viaggio, e pertanto la durata potrebbe essere molto influenzata dal traffico cittadino di Monza. Tuttavia è possibile dire che per andare da Desio a Vimercate oggi si impiegano almeno 45 minuti. A seguito della realizzazione della Tratta C il tempo di percorrenza sarà inferiore ai 10 minuti.

L'ulteriore conseguenza, derivante dalla diminuzione dei tempi di percorrenza e dei veicoli*km, dimostrata da tutti gli studi di traffico, sarà che complessivamente si otterrà una diminuzione nell'emissione di inquinanti atmosferici.

DOMANDE E RISPOSTE

MINÀ FRANCESCO

Leggendo il sito di Pedemontana, mi sono imbattuto in numerose allusioni alla sostenibilità dell'opera e al grande numero di compensazioni ambientali derivanti dal finanziamento dell'opera. Innanzitutto chiedo un chiarimento in merito alle compensazioni ambientali, poi vorrei comprendere in che modo un intervento come la realizzazione di un'infrastruttura autostradale possa essere considerato sostenibile.

Le mitigazione e le compensazioni ambientali sono state illustrate da pag. 12 a pag. 23.

Un'infrastruttura può essere sostenibile sotto diversi aspetti. In particolare Pedemontana:

- Verrà realizzata per il 72% del tracciato al di sotto del terreno esistente, consentendo di «nascondere» l'infrastruttura;
- Adotta un sistema di esazione innovativo, denominato Free Flow, che consente la realizzazione di svincoli molto ravvicinati migliorando la connessione alle viabilità esistenti, e contemporaneamente l'eliminazione delle barriere di esazione, con conseguente riduzione delle emissioni;
- Prevede la realizzazione di opere di mitigazione e compensazione ambientale di importo molto superiore al massimo previsto dalla normativa vigente;
- Prevede un monitoraggio ante operam e post operam di tutte le componenti ambientali, costantemente verificato dall'osservatorio ambientale di Regione Lombardia;
- Utilizza tecnologie all'avanguardia per la sicurezza degli utenti;
- Prevede di installare pannelli fotovoltaici sulle tratte aperte al traffico in modo da garantire l'alimentazione delle gallerie con fonti rinnovabili e potenzialmente di creare comunità energetiche.

Oltre alle tante altre attività dettagliatamente descritte nel Report di sostenibilità pubblicato sul sito [pedemontana.com](https://www.pedemontana.com/it/sostenibilita/report) (<https://www.pedemontana.com/it/sostenibilita/report>).

DOMANDE E RISPOSTE

MINÀ FRANCESCO

Chiedo a Pedemontana di garantire maggiore trasparenza nella comunicazione dei dati relativi alle analisi delle diossine nei terreni bonificati e di mantenere i cittadini informati riguardo a questi, in particolare esplicitando eventuali rischi.

Sul sito istituzionale di Pedemontana è presente una pagina dedicata alla Bonifica delle aree inquinate dall'incidente Ex ICMESA. Regolarmente vengono pubblicati gli esiti del monitoraggio polveri e diossine e l'aggiornamento sugli esiti della bonifica (<https://www.pedemontana.com/it/sostenibilita/le-bonifiche>). Inoltre vengono organizzati periodici incontri con i rappresentanti delle Associazioni ambientaliste.

Qual è il criterio con cui si stabilisce la natura di una compensazione? Un intervento che prevede l'ulteriore abbattimento di alberi può essere considerato tale?

La natura delle compensazioni ambientali di cui alla slide 20 è stata definita dal Progetto Definitivo approvato dal CIPE nel 2009.

Per quanto riguarda la trasformazione dei boschi le norme di riferimento sono la L.R. 31/2008 e la DGR 675/2005 che stabiliscono le regole per la concessione o il diniego delle autorizzazioni. Nel dettaglio APL ha ottenuto autorizzazioni alla trasformazione dei boschi dagli Enti competenti corrispondendo l'indennizzo stabilito dagli stessi, per un importo complessivo pari ad € 9.446.929,61. Tale importo potrà essere destinato alla messa a dimora di nuovi boschi. Il recente emendamento di Regione Lombardia alle L.R. 31/2008 consentirà di utilizzare il suddetto importo all'interno della Provincia di Monza.

DOMANDE E RISPOSTE

PROFETA ANGELO

Sono previste misure per evitare che il traffico si sposti sulle strade residenziali dei comuni attraversati dalla pedemontana? E nel caso ci fosse, come verrà gestito?

Quali interventi di compensazione ambientale sono previsti?

Se la tratta B2 si sovrappone per circa 12,7 km all'attuale Milano-Meda, oggi gratuita, perché i cittadini dovrebbero pagare per continuare a utilizzare una strada che esiste già ed è stata finanziata con risorse pubbliche? Quali misure concrete sono previste per evitare che il pedaggio diventi una penalizzazione economica per lavoratori e pendolari?

Vedi risposte precedenti.

DOMANDE E RISPOSTE

RADICE ENRICO

Pedemontana ha in programma di operare sulla traccia del PGT di Meda del 1968, che già prevedeva le direttrici di espansione 5/6 e 9/12, di cui oggi è indispensabile il loro completamento e la messa in sicurezza, al fine di poterle anche integrare alle previste parziali green ways?

Nel PGT del 1968 venivano individuate diverse direttrici di espansione, tra cui le 5/6 e 9/12.

Oggi alcune di queste direttrici sono state realizzate, mentre altre non possono più essere realizzate in quanto le aree interessate sono state nel frattempo edificate.

Ad esempio, sulla base di quanto abbiamo potuto verificare, la direttrice 5 sarebbe oggi irrealizzabile in quanto le aree risultano completamente edificate, mentre le direttrici 6 e 12 sono state realizzate e corrispondono rispettivamente a Via degli Angeli Custodi e Via Trieste.

In ogni caso per la realizzazione di opere atte a «garantire una maggior permeabilità viaria e un'adeguata accessibilità al sistema autostradale» (vedi compensazioni viabilistiche a pag. 21) il Comune di Meda ha a disposizione € 12.116.014,67.

DOMANDE E RISPOSTE

SABELLA MAURIZIO

Da quando e come sarà chiusa al traffico la superstrada nella tratta B2?

La Ex SS35 non verrà mai chiusa al traffico. In ogni momento verranno garantite due corsie per senso di marcia. Le uniche chiusure previste saranno notturne e necessarie per lavorazioni specifiche quali, ad esempio, il varo delle travi degli impalcati.

Come spiegate ai cittadini questo cambio di utilizzo da superstrada fruibile gratuitamente ad autostrada a pagamento? Si può ed è legale questo cambio d'uso, senza dare un'alternativa che non sia quella di intasare i paesi della tratta?

Sono state fatte analisi, verifiche ed elaborazioni sull'aumento dell'inquinamento da traffico veicoli che a mio avviso si riverserà sulle strade cittadine per evitare il pedaggio?

Dell'aumento delle polveri sottili, a mio avviso inevitabile, micidiali per la salute, visto che già viviamo in un'area tra le più inquinate d'Europa, non pensate che questa nuova tratta B2, aumenterà i danni per la nostra salute ?

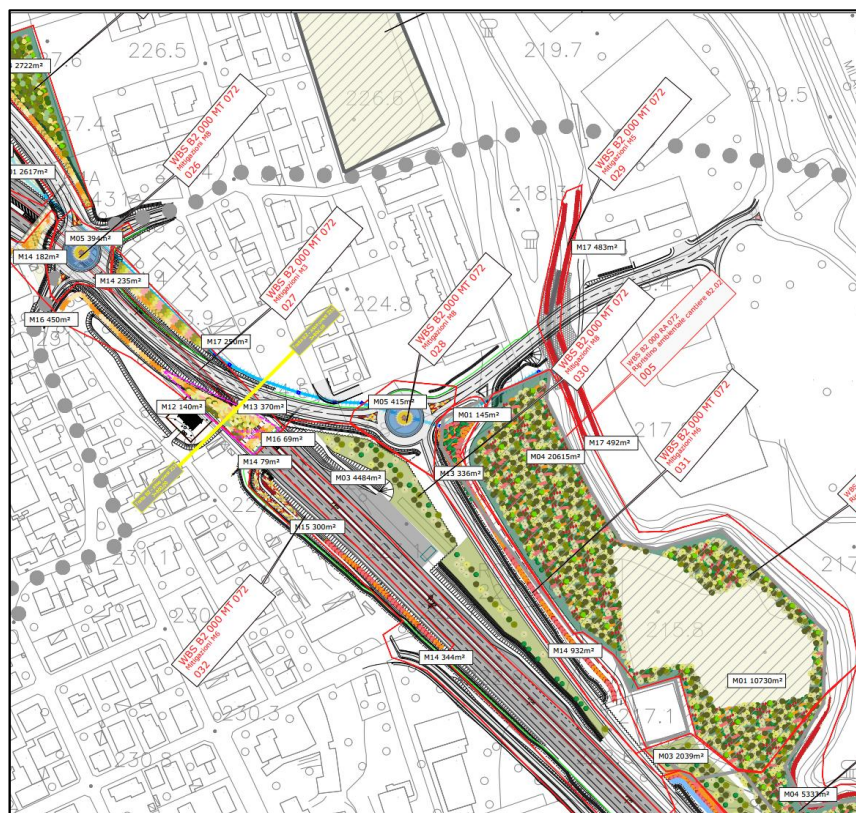
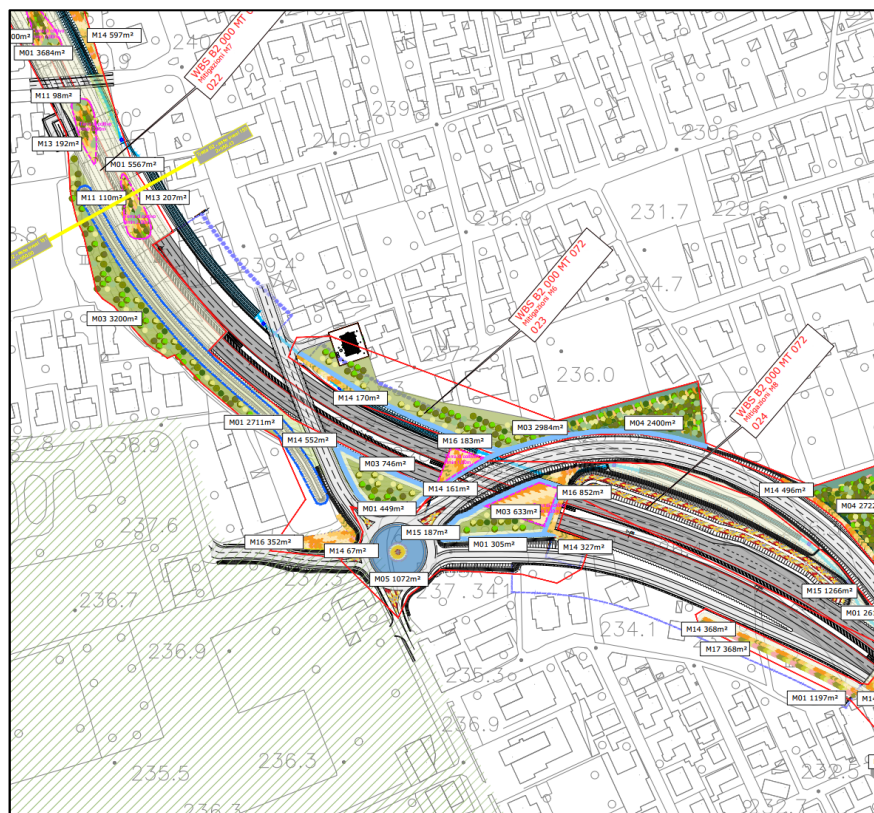
Vedi risposte precedenti.

DOMANDE E RISPOSTE

VILLAGGIO SAN LUIGI - CAMNAGO

Con la presente desideriamo richiedere precise informazioni e chiarimenti in merito ai lavori previsti per la tratta B2, con particolare riferimento all'impatto sul quartiere Villaggio S. Luigi di Lentate sul Seveso, su via Bellini e via Borgazzi (Lentate) e su via Colombo (Barlassina). Nello specifico, chiediamo cortesemente di sapere se in quest'area sia prevista la costruzione di una galleria artificiale coperta o di una trincea scoperta.

Le opere presenti nella zona sono state illustrate durante l'incontro pubblico a Barlassina del 25 marzo 2026.



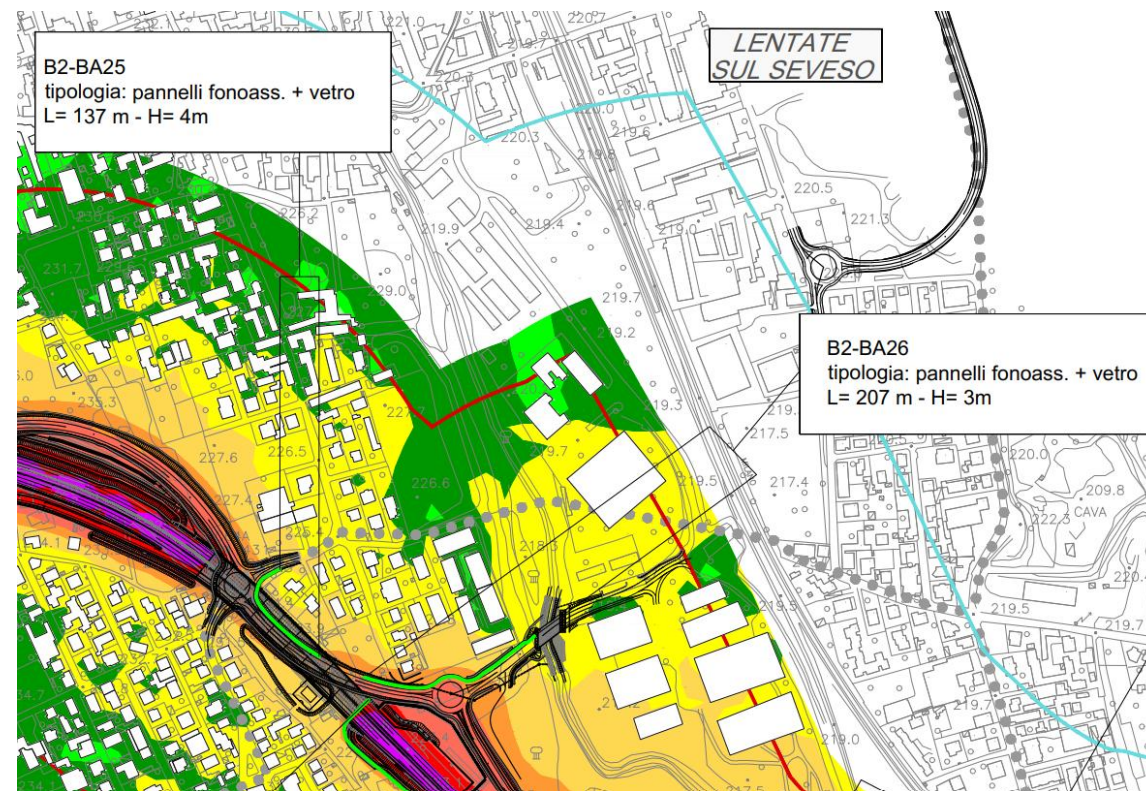
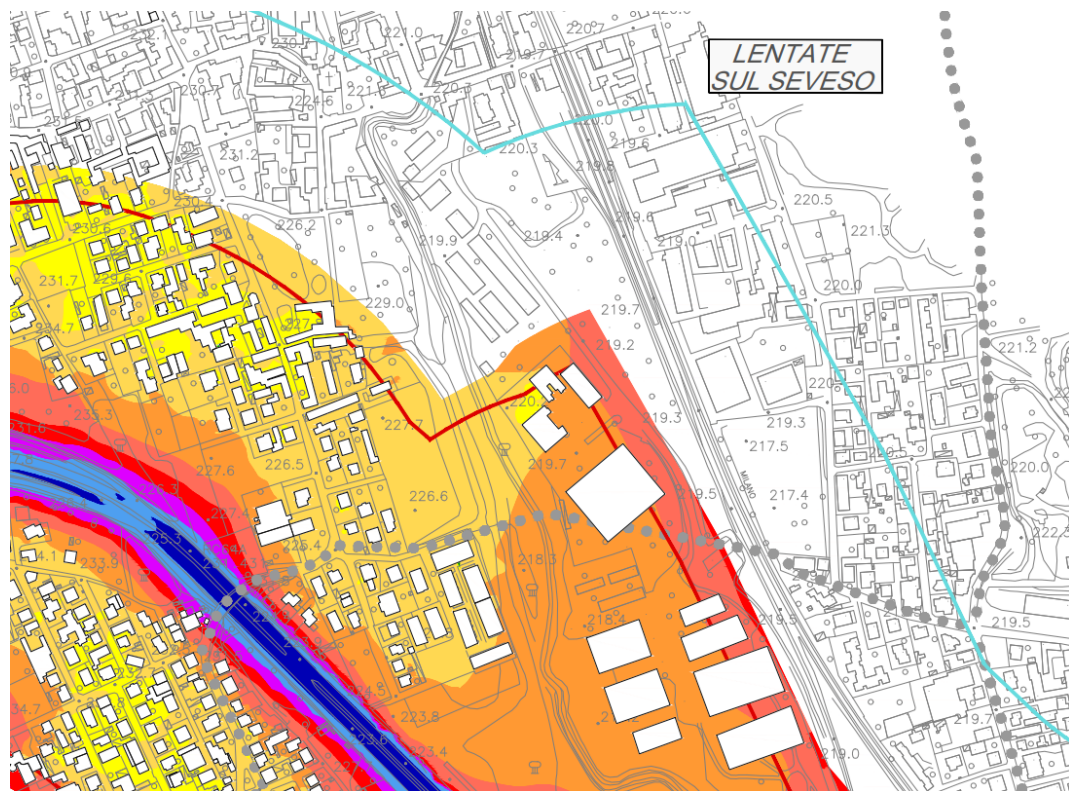
Tra Via Colombo e la prosecuzione di Via Prati verrà realizzata la Galleria Colombo. Il resto del tracciato è in trincea.

DOMANDE E RISPOSTE

VILLAGGIO SAN LUIGI - CAMNAGO

Chiediamo inoltre di ricevere dettagli approfonditi circa le misure di mitigazione ambientale e acustica che verranno adottate per salvaguardare le abitazioni e i residenti confinanti con l'opera in costruzione.

Per le mitigazioni ambientali si veda la slide precedente. Le mitigazioni acustiche sono rappresentate nelle immagini sotto riportate. Il confronto tra la situazione esistente (a sinistra) e la situazione post operam (a destra) dimostra l'efficacia delle mitigazioni previste.



DOMANDE E RISPOSTE

VILLAGGIO SAN LUIGI - CAMNAGO

Infine, vorremmo ricevere chiarimenti sul ponte destinato alla demolizione e, più in generale, sulla gestione logistica di questo specifico tratto della tratta B2.

Al fine di poter realizzare la Galleria Colombo è necessario deviare la Ex SS35 in più fasi, analiticamente descritte nella presentazione illustrata a Barlassina. Senza voler entrare nei dettagli si specifica che Via Colombo dovrà rimanere chiusa per circa 2 anni.





**Autostrada
Pedemontana
Lombarda**

Il contenuto delle slide, la relativa rappresentazione e i contenuti connessi sono di proprietà di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. L'utilizzo non autorizzato esplicitamente e preventivamente obbliga la Società a dover agire a tutela dei propri interessi e diritti.

www.pedemontana.com