



# InCantiere

## Ultime notizie sulle nuove tratte A36 Autostrada Pedemontana Lombarda

Giugno 2026

### Sommario

**Bonifiche ambientali e cantieri**

Pag. 2

**La mappa dei cantieri**

Pag. 3

**L'avanzamento dei lavori**

Pag. 4

**Cantierizzazioni tratta B2**

Pag. 5

**Cantierizzazioni tratta C**

Pag. 9

**Bonifica aree ex-ICMESA**

Pag. 16



**Autostrada  
Pedemontana  
Lombarda**

## Bonifiche ambientali e cantieri

Con questo secondo numero prosegue il **racconto dell'avanzamento delle tratte B2 e C dell'Autostrada Pedemontana Lombarda A36**, un progetto complesso che continua a prendere forma attraverso una molteplicità di cantieri e interventi diffusi sul territorio. Dopo il primo aggiornamento, l'appuntamento di giugno consolida l'obiettivo di offrire uno sguardo continuo e accessibile sui lavori in corso, accompagnando cittadini e amministratori nella lettura delle trasformazioni in atto.

In questo numero, accanto all'**aggiornamento sui principali cantieri attivi**, il racconto si arricchisce di un approfondimento dedicato a uno dei temi più rilevanti e sensibili dell'intero progetto: la **bonifica ambientale delle aree interessate dall'incidente Icmesa**. Un intervento che rappresenta una fase cruciale non solo per il proseguimento dell'infrastruttura, ma anche per il recupero ambientale di un'area che porta con sé una storia complessa e significativa. Uno sguardo che amplia la prospettiva, mettendo in evidenza come l'opera non sia soltanto un collegamento viario, ma anche **un percorso di rigenerazione e restituzione del territorio**.

I lavori in corso interessano la tratta B2, con la riqualificazione della SP35 Milano–Meda tra Lentate sul Seveso e Cesano Maderno, e la tratta C, che collegherà provvisoriamente, in attesa della realizzazione dell'ultima tratta dell'A36 fino ad Agrate, Cesano Maderno alla Tangenziale Est di Milano (A51) all'altezza di Vimercate, delineando un nuovo asse strategico per la mobilità lombarda. A questi si affianca un sistema articolato di opere connesse e interventi sulla viabilità locale, indispensabili per garantire continuità agli spostamenti durante tutte le fasi di cantiere.

Attraverso questo aggiornamento, il progetto continua quindi a raccontarsi non solo nei suoi numeri, ma anche nel suo impatto concreto sul territorio, nelle sue trasformazioni e nelle prospettive che apre per il futuro.





## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

Giugno 2026

### La mappa dei cantieri (cliccabile)



## L'avanzamento dei lavori

Nel quadro dell'avanzamento delle tratte B2 e C, i lavori procedono secondo una pianificazione articolata che combina simultaneamente più interventi lungo il tracciato. Non si tratta di uno sviluppo lineare, ma di **un sistema di cantieri diffusi che si attivano e si coordinano in funzione delle caratteristiche del territorio, delle condizioni operative e alle esigenze della viabilità locale**<sup>1</sup>.

Nel corso dell'avanzamento, il cronoprogramma ha richiesto aggiornamenti e affinamenti<sup>2</sup>, legati in particolare alla gestione delle interferenze con i sottoservizi, alle varianti progettuali condivise con gli enti e alle attività ambientali e di bonifica. Questo ha comportato una ricalibrazione di alcune lavorazioni, pur mantenendo attivi contemporaneamente più fronti operativi.

L'avanzamento complessivo dei lavori si attesta intorno al 20%, un valore che comprende tutte le attività, comprese quelle propedeutiche, la cantierizzazione e la preparazione delle aree<sup>3</sup>. Questo dato, infatti, rappresenta la quota di quanto realizzato rispetto all'intero progetto, considerando non solo le opere visibili ma tutte le componenti che concorrono alla realizzazione dell'infrastruttura. Da un lato, abbiamo le **lavorazioni dirette**, come movimenti terra, opere strutturali e realizzazione della viabilità; dall'altro le **attività tecniche e preliminari**, tra cui la progettazione (già completata), le attività ambientali, la risoluzione delle interferenze e gli espropri delle aree necessarie ai lavori.

Nelle fasi iniziali di realizzazione di una grande opera, una parte significativa dell'impegno è assorbita proprio da queste attività preliminari: operazioni come le bonifiche ambientali, la rimozione di sottoservizi o l'acquisizione delle aree richiedono tempi articolati, verifiche

---

<sup>1</sup> Gli interventi devono essere **costantemente coordinati con il sistema della viabilità esistente**, costituito da strade urbane, provinciali e collegamenti utilizzati quotidianamente da residenti, attività economiche e servizi. Le esigenze della viabilità locale comprendono quindi la necessità di garantire la continuità degli spostamenti, ridurre le interruzioni e mantenere accessibili aree residenziali e produttive durante tutte le fasi di cantiere. Questo comporta la progettazione e realizzazione di viabilità provvisorie, deviazioni temporanee, adeguamenti di incroci e rotonde, oltre a interventi coordinati con i Comuni e gli enti gestori per la gestione dei flussi di traffico. Si tratta di un sistema articolato e dinamico, che accompagna e condiziona l'avanzamento dei lavori: **ogni modifica richiede verifiche tecniche, approvazioni, tempi di realizzazione e una programmazione attenta delle fasi operative**, in modo da garantire sicurezza e funzionalità senza interrompere la mobilità quotidiana.

<sup>2</sup> Nel corso della realizzazione di un'infrastruttura complessa, il cronoprogramma, cioè la pianificazione temporale delle lavorazioni, **viene progressivamente aggiornato per tener conto delle condizioni effettive riscontrate sul campo**. Questi affinamenti riguardano, ad esempio, l'esito delle verifiche tecniche preliminari, la presenza di interferenze con reti e sottoservizi, gli esiti delle attività ambientali e di bonifica, nonché il coordinamento con gli enti locali per gli interventi sulla viabilità. **Ogni fase operativa, infatti, è strettamente interconnessa con le altre e richiede verifiche, condivisioni progettuali, autorizzazioni e sequenze esecutive che devono essere costantemente riallineate**. L'aggiornamento del cronoprogramma consente quindi di adattare la pianificazione alle condizioni reali del cantiere, garantendo coerenza tra progettazione, attività operative e contesto territoriale.

<sup>3</sup> Sono **tutte le lavorazioni che precedono l'avvio delle opere principali e che rendono concretamente possibile l'attivazione dei cantieri**. Comprendono, per esempio, la delimitazione e messa in sicurezza delle aree, la realizzazione delle recinzioni, l'apertura delle piste di accesso, l'installazione di impianti e strutture di supporto (come campi base e depositi), oltre agli scavi preliminari e alle operazioni necessarie per organizzare i fronti di lavoro. Si tratta di un insieme articolato di interventi che richiedono verifiche tecniche, coordinamento con gli enti, adeguamenti alle condizioni reali dei luoghi e una sequenza operativa precisa.

tecniche, autorizzazioni e coordinamento con enti e gestori. Si tratta di lavorazioni meno visibili rispetto alle opere in costruzione, ma essenziali per consentire l'apertura dei fronti di cantiere e l'avvio delle opere principali.

In ogni caso, per questo mese, il sistema dei cantieri lungo le tratte B2 e C entra in una fase di progressiva intensificazione, con **attività distribuite su più fronti e una presenza crescente di maestranze sul territorio**. I cantieri registrano **una presenza media di circa 260 operai al giorno**. Accanto alle lavorazioni in corso, è attiva una struttura tecnica articolata che segue quotidianamente la gestione dei cantieri, la direzione lavori, il coordinamento della sicurezza e l'evoluzione progettuale degli interventi.

Resta confermato lo scenario di riferimento che prevede il completamento delle tratte entro la fine del 2028, attraverso una **progressiva intensificazione delle lavorazioni e un'estensione dei fronti di cantiere nei prossimi mesi**.



## Cantierizzazioni tratta B2

### Lentate sul Seveso

Nel territorio di Lentate sul Seveso le lavorazioni combinano attività di cantierizzazione, gestione rifiuti rinvenuti nel corso delle attività preliminari e realizzazione delle prime opere strutturali.

Sono in corso interventi legati allo **svincolo di Lentate**, con esecuzione di **diaframmi e pali di fondazione**, oltre alle succitate attività di rimozioni rifiuti. Nel cantiere di Lentate sul Seveso è stata riscontrata la presenza di **materiali antropici, in alcuni casi con presenza di amianto ed una cisterna interrata**<sup>4</sup>, che hanno richiesto attività di caratterizzazione e smaltimento.

---

<sup>4</sup> Le **cisterne interrate** sono serbatoi collocati sotto il livello del terreno, utilizzati in passato (o ancora presenti in alcune aree) per lo stoccaggio di liquidi come carburanti, oli, combustibili, acqua o altre sostanze legate ad attività produttive, agricole, commerciali o di servizio. Durante le attività di scavo possono essere rinvenute perché molte aree hanno avuto nel tempo usi differenti e non sempre completamente documentati. La loro presenza richiede verifiche specifiche: una cisterna interrata può infatti essere vuota, dismessa o ancora contenere residui, e deve quindi essere individuata, messa in sicurezza, eventualmente svuotata, rimossa e smaltita secondo procedure ambientali autorizzate.

## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

Giugno 2026



LAVORAZIONI AL MU34, SVINCOLO DI LENTATE

### Cosa si sta realizzando

- Diaframmi e fondazioni svincolo
- Scavi e rimozione rifiuti
- Adeguamento viabilità



## Barlassina

Nel territorio di Barlassina le lavorazioni si concentrano sulle **attività preliminari di bonifica e predisposizione delle aree**, in particolare lungo i tratti interferenti con la Milano-Meda.

Anche qui sono in corso interventi di **bonifica ambientale e rimozione di rifiuti costituiti principalmente da materiali antropici**<sup>5</sup>, inclusi rifiuti da costruzione e residui di manufatti in amianto abbandonati. Le attività comprendono anche le operazioni di scavo, caratterizzazione e smaltimento, con avanzamenti significativi, ma condizionati da interferenze con sottoservizi e disponibilità delle aree.

<sup>5</sup> I **materiali antropici** sono materiali presenti nel terreno che non appartengono alla naturale composizione del suolo, ma derivano da attività umane svolte nel tempo. Possono trattarsi, per esempio, di frammenti di laterizi, calcestruzzo, asfalto, metalli, plastiche, vetro, residui di demolizione, rifiuti interrati oppure materiali pericolosi, come i residui di manufatti in amianto. Durante gli scavi possono essere ritrovati perché molte aree attraversate dai cantieri hanno avuto, nel corso degli anni, usi diversi: riempimenti, demolizioni, attività produttive, modifiche stradali o depositi non sempre documentati. Il sottosuolo conserva quindi tracce di queste trasformazioni precedenti. Quando questi materiali vengono individuati, vengono analizzati, classificati, rimossi e smaltiti secondo procedure ambientali specifiche, così da mettere in sicurezza l'area e consentire la prosecuzione delle lavorazioni.

## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

Giugno 2026

Il cantiere seppur ancora nella sua fase propedeutica, è in una fase essenziale per consentire l'avvio delle lavorazioni strutturali della tratta.

### Cosa si sta realizzando

- Scavi e rimozione rifiuti
- Scavi e caratterizzazione suoli
- Gestione interferenze sottoservizi
- Preparazione aree di cantiere



## Meda

Nel comune di Meda le lavorazioni hanno raggiunto una fase più avanzata, con la presenza contemporanea di **attività di bonifica e opere civili**<sup>6</sup>.



PONTE DI VIA PRATI, TRA MEDA E BARLASSINA

<sup>6</sup> Le **opere civili** sono le parti materiali e strutturali di un'infrastruttura: comprendono tutte le lavorazioni necessarie per costruire fisicamente strade, gallerie, ponti, trincee, svincoli, rilevati, muri di sostegno, fondazioni, sottopassi e sistemi di drenaggio. Nel caso di un cantiere autostradale come quello delle tratte B2 e C, con "opere civili" si intendono quindi **gli interventi che trasformano il progetto in elementi concreti sul territorio**. Sono lavorazioni diverse dalle attività preliminari (bonifiche, espropri o spostamento dei sottoservizi) ma spesso possono iniziare solo dopo che queste ultime sono state completate.

## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

Giugno 2026

Le attività principali riguardano la realizzazione del **cavalcaferrovia della tangenziale di Meda**, con avanzamento completo delle fondazioni e in progressione delle spalle<sup>7</sup>, oltre alle lavorazioni del **ponte di via Prati**, per cui risultano completati gli scavi e la realizzazione dei pali di sottofondazione.

Parallelamente proseguono le attività di bonifica ambientale legata alle aree ex ICMESA e di gestione dei rifiuti rinvenuti nel corso delle attività propedeutiche ai lavori.

Il cantiere di Meda è già orientato alla fase strutturale, pur mantenendo componenti rilevanti legati alla bonifica.

### Cosa si sta realizzando

- Cavalcaferrovia tangenziale Meda
- Ponte via Prati (scavi e pali di fondazione)
- Bonifica ambientale
- Viabilità connessa



## Seveso

Nel territorio di Seveso le attività si inseriscono nel sistema di bonifica e gestione delle interferenze<sup>8</sup> con i territori limitrofi.

Le lavorazioni riguardano principalmente la **bonifica dei suoli**, con risultati generalmente positivi delle analisi di collaudo condotte sui terreni di fondo scavo, ma con necessità di approfondimenti in alcune aree specifiche.

<sup>7</sup> Le **spalle** sono le strutture portanti poste alle due estremità dell'opera di attraversamento.

Una spalla ha una doppia funzione: quella di **sostenere l'impalcato** (in questo caso del cavalcaferrovia) cioè la parte superiore su cui passerà la strada; quella di **contenere il terreno** retrostante, raccordando il ponte con i rilevati o le rampe di accesso. L'avanzamento della costruzione delle spalle prevede quindi che, dopo la realizzazione delle fondazioni, si costruiscano gli elementi strutturali verticali che permetteranno al cavalcaferrovia di appoggiarsi stabilmente e di collegarsi alla viabilità esistente.

<sup>8</sup> Le **interferenze** sono gli elementi già presenti nel territorio che possono sovrapporsi alle nuove lavorazioni: reti idriche e fognarie, gasdotti, linee elettriche, telecomunicazioni, illuminazione pubblica, manufatti esistenti o infrastrutture già in esercizio. In aree urbanizzate e attraversate da viabilità attiva, la loro presenza è frequente perché il sottosuolo raccoglie nel tempo reti e servizi realizzati in epoche diverse e spesso gestiti da soggetti differenti. La gestione delle interferenze richiede quindi rilievi, verifiche tecniche e coordinamento con gli enti gestori, per definire se una rete debba essere protetta, spostata, adeguata o provvisoriamente deviata. Si tratta di attività delicate, perché devono garantire la continuità dei e, allo stesso tempo, rendere disponibili le aree per l'avanzamento dei lavori. Per questo motivo, **la risoluzione delle interferenze è parte integrante del cantiere e incide sulla sequenza delle lavorazioni, sull'apertura dei fronti operativi e sull'organizzazione complessiva delle attività.**

### Cosa si sta realizzando

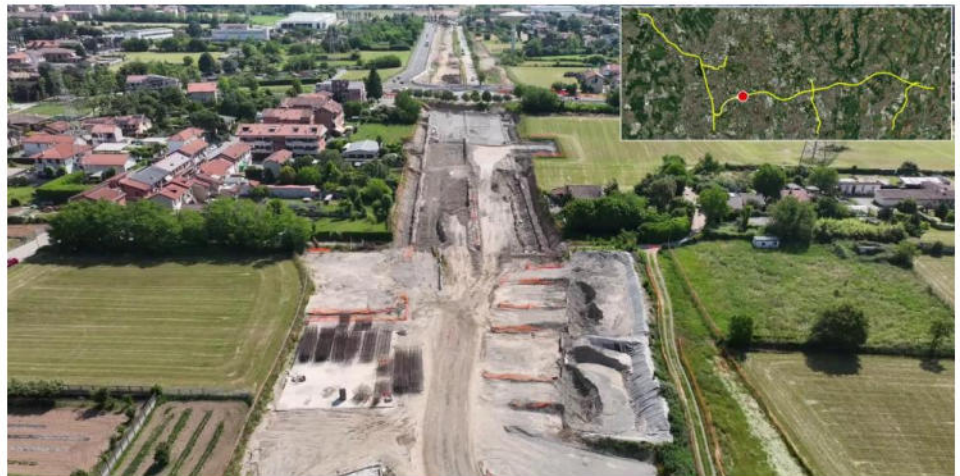
- Bonifica suoli e analisi di collaudo
- Gestione interferenze



## Cantierizzazioni tratta C

### Desio

Nel comune di Desio il cantiere si trova in una fase significativa, con diverse lavorazioni strutturali già avviate e un avanzamento visibile su più fronti. Uno degli interventi principali riguarda la **galleria artificiale GA02**, dove proseguono le attività di realizzazione dei diaframmi mediante macchinari di scavo dotati di idrofresa,



GALLERIA ARTIFICIALE GA02, DESIO

elementi strutturali fondamentali per il contenimento del terreno e la costruzione della galleria. Il cantiere interessa inoltre alcune **opere legate alla viabilità locale**, tra cui il cavalcavia Desio 1 e gli interventi su via Lombardia, pensati per garantire il collegamento e la funzionalità della rete stradale anche durante le diverse fasi di lavoro soprattutto durante le attività di costruzione che interesseranno il nuovo svincolo autostradale in prossimità della SS36

Un ulteriore fronte riguarda il **ponte canale collettore Alto Lambro**, dove risultano completate le principali strutture portanti, come pile e spalle. Nel complesso, Desio rappresenta oggi uno dei punti più avanzati della fase realizzativa, con attività che combinano opere principali, viabilità locale e interventi preparatori alla costruzione definitiva dell'infrastruttura.

### Cosa si sta realizzando

- Galleria artificiale Desio
- Diaframmi e fondazioni
- Cavalcavia e viabilità locale



## Cesano Maderno

Nel territorio di Cesano Maderno le attività si articolano tra bonifica da diossina, viabilità e avvio delle opere principali.

Sono in corso interventi relativi alla **galleria artificiale e alla trincea**, con realizzazione dei diaframmi e predisposizione del piano di posa.

Il contesto territoriale è caratterizzato anche da attività di rimozione dei rifiuti/materiali antropici/amianto rinvenuti.

### Cosa si sta realizzando

- Galleria artificiale e trincea
- Bonifica ambientale
- Opere di sostegno<sup>9</sup>



## Macherio

Nel comune di Macherio le lavorazioni si concentrano soprattutto sulla realizzazione delle **gallerie artificiali GA06 e GA07**, considerate tra le opere più complesse dell'intero progetto per caratteristiche tecniche e contesto urbano.

Le attività in corso riguardano la **costruzione degli elementi strutturali principali**, a partire da pali e diaframmi. A queste lavorazioni si affiancano **l'esecuzione dei cordoli<sup>10</sup> di testa e la posa delle travi prefabbricate**, passaggi necessari per arrivare progressivamente alla realizzazione delle strutture di copertura della galleria.

<sup>9</sup> Le **opere di sostegno** sono strutture realizzate per **contenere il terreno e garantirne la stabilità** durante e dopo le lavorazioni di cantiere. Servono, per esempio, quando si deve scavare in profondità, realizzare una trincea, una galleria artificiale, una rampa o un'opera stradale in prossimità di edifici, strade o altre infrastrutture esistenti. Possono essere costituite da **diaframmi, pali, palancole, muri di contenimento o paratie** e sono importanti perché permettono di lavorare in sicurezza anche in contesti urbanizzati o tecnicamente complessi, dove gli spazi sono ridotti e le aree di intervento si trovano spesso vicino alla viabilità esistente, ai sottoservizi o agli edifici.

<sup>10</sup> I **cordoli** sono elementi strutturali lineari, generalmente in calcestruzzo armato, realizzati lungo il bordo o la sommità di altre opere, come diaframmi, muri di sostegno, paratie o fondazioni. Nel caso delle **gallerie artificiali**, i cordoli hanno una funzione importante perché collegano e irrigidiscono le strutture verticali, come pali e diaframmi, distribuendo i carichi e preparando l'appoggio per gli elementi successivi, per esempio le travi prefabbricate o le strutture di copertura.

## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

Giugno 2026

La complessità del cantiere, in questo comune, è legata anche alla presenza di edifici e infrastrutture nelle immediate vicinanze delle aree di lavoro. Per questo motivo, prima e durante l'avanzamento delle opere principali, vengono realizzati **interventi di protezione e consolidamento, come paratie e opere di sostegno**, finalizzati a garantire la stabilità del terreno e la sicurezza delle lavorazioni.



GALLERIA ARTIFICIALE (GA06 MACHERIO 1 ), MACHERIO

### Cosa si sta realizzando

- Gallerie artificiali
- Diaframmi e pali
- Cordoli e travi prefabbricate
- Opere di protezione



## Biassono

Nel territorio di Biassono le lavorazioni sono distribuite su più fronti, con una concentrazione significativa sulle **gallerie artificiali Biassono 1 e Biassono 2**, opere che richiedono una sequenza articolata di attività preparatorie, strutturali e di controllo del terreno. In particolare, sulla galleria Biassono 2 risultano molto avanzate le attività di realizzazione dei diaframmi.. Queste lavorazioni costituiscono la base per le fasi successive di scavo e costruzione delle strutture principali della galleria.

## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

Giugno 2026



GALLERIA ARTIFICIALE BIASSONO 1, BIASSONO

Sono inoltre in corso **l'avvio degli scavi, la realizzazione dei cordoli e tiranti provvisori**, elementi fondamentali per garantire il contenimento del terreno e preparare la futura copertura dell'opera. Accanto alle lavorazioni strutturali, il cantiere comprende anche attività di demolizione di edifici interferenti, gestione delle interferenze con reti e infrastrutture esistenti e interventi legati alla presenza di rifiuti, che richiedono verifiche, analisi e procedure ambientali dedicate.

Biassono rappresenta **un ambito di cantiere articolato**, dove opere strutturali, attività preliminari e gestione ambientale procedono in parallelo, secondo una programmazione attenta alle condizioni di contesto.

### Cosa si sta realizzando

- Gallerie artificiali (Biassono 1 e 2)
- Diaframmi
- Scavi e demolizioni



## Arcore

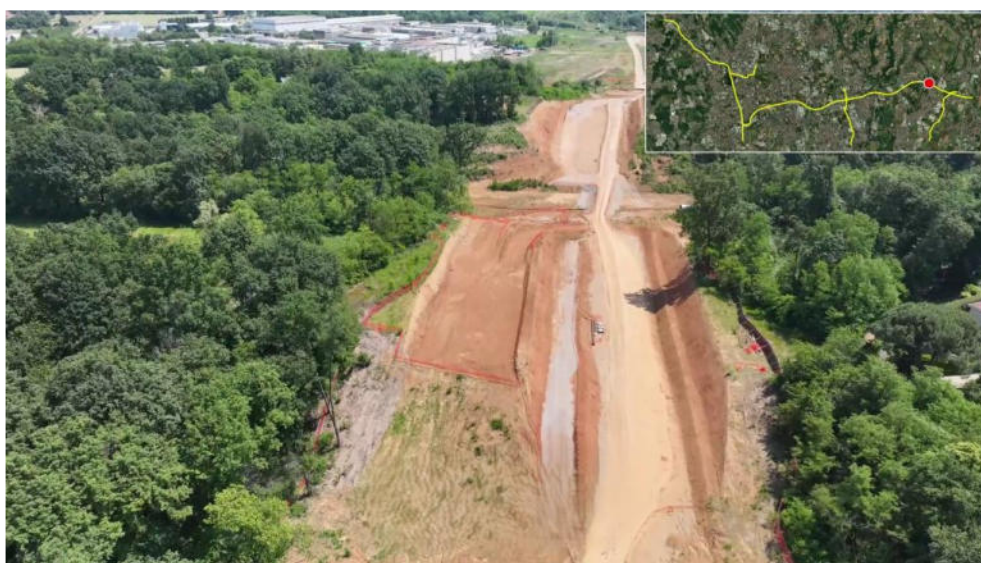
Nel territorio di **Arcore** le lavorazioni riguardano principalmente la realizzazione delle **gallerie artificiali** e delle opere di connessione con il tracciato principale e la viabilità esistente.

## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

Giugno 2026

In questa fase sono in corso gli **scavi di sbancamento**<sup>11</sup> per le gallerie, tra cui la **GA13**, attività necessarie per preparare il piano di lavoro e consentire la successiva realizzazione delle strutture portanti.

Da un lato quindi proseguono gli interventi di messa in sicurezza e preparazione delle aree, dall'altro iniziano a prendere forma le prime lavorazioni strutturali, consistenti nella posa dell'acciaio di armatura e del calcestruzzo costituenti i primi conci di fondazione del solettone di fondo della galleria. Questo passaggio dalle attività preliminari alle opere civili vere e proprie rappresenta un momento importante per l'evoluzione del cantiere, perché consente di trasformare progressivamente le aree in fronti operativi dedicati alla costruzione dell'infrastruttura.



GALLERIA ARTIFICIALE GA13, ARCORE

### Cosa si sta realizzando

- Gallerie artificiali
- Scavi e sbancamenti
- Viabilità connessa



<sup>11</sup> Gli **scavi di sbancamento** sono scavi eseguiti su superfici ampie per rimuovere grandi quantità di terreno e portare l'area alla quota necessaria per le lavorazioni successive. In un cantiere infrastrutturale, servono a preparare il piano di lavoro per opere come gallerie artificiali, trincee, rilevati, fondazioni o viabilità. A differenza degli scavi più puntuali (come quelli per pali o sottoservizi) lo sbancamento interessa porzioni estese di terreno e modifica in modo significativo la conformazione dell'area. Nel caso delle gallerie artificiali, gli scavi di sbancamento permettono di liberare lo spazio necessario per realizzare le strutture portanti, impostare fondazioni, diaframmi e opere di sostegno, e organizzare il cantiere in sicurezza. Possono essere preceduti o accompagnati da attività di bonifica, verifiche ambientali e gestione dei materiali scavati.

## Focus territorio:

### Bovisio Masciago

Nel territorio di **Bovisio Masciago** il progetto assume un ruolo particolarmente rilevante perché si colloca in un **punto di relazione tra la riqualificazione della Milano - Meda e il sistema di connessioni tra la tratta B2 e la tratta C**. Il comune è infatti indicato tra i territori attraversati dal tracciato principale della tratta C, mentre le cantierizzazioni legate alla tratta B2 interessano direttamente l'area dello **svincolo di Cesano Maderno/Bovisio Masciago** e il sistema viario locale connesso.

L'intervento riguarda in particolare la riorganizzazione degli accessi e delle manovre in corrispondenza dello **svincolo di Cesano Maderno/Bovisio Masciago**, con una nuova configurazione che coinvolge **via Desio, via Col di Tenda** e la nuova viabilità di collegamento con Cesano Maderno. L'obiettivo è accompagnare la trasformazione dell'attuale assetto della SP35 Milano-Meda garantendo, nelle diverse fasi, la continuità dei collegamenti locali e l'accessibilità alle aree urbane e produttive.

Una parte rilevante delle attività previste riguarda le **opere anticipate di cantierizzazione** nella cosiddetta **Zona 5 - Cesano Maderno/Bovisio Masciago**, pensate per mantenere la permeabilità est-ovest durante la realizzazione dell'opera. Tra gli interventi programmati figurano nuove rotatorie provvisorie e definitive, rampe provvisorie di ingresso e uscita, viabilità temporanee e l'inserimento di ponti Bailey<sup>12</sup> per garantire l'attraversamento della SP35 durante le fasi più delicate dei lavori.

Accanto alla gestione delle fasi di cantiere, sono previsti anche interventi mirati sulla viabilità locale esistente. La presentazione indica lavori di **fresatura e asfaltatura** su tratti di **via Comasinella** e **via Bertacciola**, oltre alla realizzazione di **attraversamenti pedonali sopraelevati** in corrispondenza di alcuni punti sensibili, tra cui via Comasinella con via Tolmino, via Carlo Pizzi e via Isonzo, e via Bertacciola con via Borghi.

Bovisio Masciago è interessato da un sistema di interventi che non si limita alla sola infrastruttura autostradale, ma coinvolge accessi, viabilità locale, mitigazioni acustiche, compensazioni ambientali e gestione delle aree di cantiere. È un ambito in cui la trasformazione dell'assetto viario si intreccia con la necessità di mantenere funzionali gli spostamenti quotidiani, migliorare la sicurezza di alcuni collegamenti e accompagnare il territorio durante le diverse fasi della cantierizzazione.

---

<sup>12</sup> I **ponti Bailey** sono strutture metalliche modulari, generalmente provvisorie, utilizzate per creare attraversamenti temporanei durante i lavori. Sono composti da elementi prefabbricati che possono essere montati direttamente in cantiere e adattati alle esigenze delle diverse fasi operative. Servono a mantenere attivi i collegamenti locali mentre vengono realizzate le opere definitive.

## Altri comuni interessati dai lavori

Le attività si estendono a numerosi altri territori lungo le tratte B2 e C, con interventi mirati alla continuità del sistema infrastrutturale.

Le lavorazioni comprendono:

- viabilità locale e opere anticipate
- risoluzione interferenze (SNAM, ENEL, Brianzacque, fibra)
- demolizioni e acquisizioni aree
- interventi ambientali e monitoraggi

Queste attività risultano fondamentali per garantire il corretto avanzamento complessivo dell'opera e il coordinamento tra i diversi cantieri.

### Q&A

#### **Che cosa si intende per opere anticipate e viabilità locale?**

Sono interventi realizzati prima o durante le opere principali per mantenere collegamenti, accessi e percorsi alternativi: per esempio deviazioni provvisorie, rotatorie temporanee, adeguamenti stradali, nuove connessioni o sistemazioni necessarie a gestire i flussi di traffico.

#### **Perché la risoluzione delle interferenze è così importante?**

Perché lungo il tracciato sono presenti reti e servizi esistenti, come gasdotti SNAM, linee ENEL, reti Brianzacque, fibra ottica e altri sottoservizi, che devono essere individuati, protetti, spostati o adeguati prima di procedere con alcune lavorazioni.

#### **Demolizioni e acquisizioni aree fanno parte del cantiere?**

Sì. Prima di realizzare nuove opere può essere necessario acquisire aree, liberare spazi, rimuovere manufatti interferenti o demolire strutture esistenti. Sono passaggi propedeutici che permettono l'apertura dei fronti di lavoro e il corretto sviluppo delle fasi successive.

#### **Che ruolo hanno gli interventi ambientali e i monitoraggi?**

Servono a verificare le condizioni delle aree interessate dai lavori, gestire eventuali materiali rinvenuti durante gli scavi e controllare parametri ambientali come aria, rumore, terre e rocce da scavo. Sono attività che accompagnano il cantiere e ne garantiscono lo sviluppo in sicurezza.



## La bonifica dell'area ex Icmesa

### Cenni di storia dell'incidente ICMESA

Il **10 luglio 1976**, dall'impianto chimico dell'ICMESA a Meda, durante il ciclo di lavorazione del triclorofenolo, fu rilasciata una nube tossica contenente diossina (Tetraclorodibenzo-p-diossina "TCDD"). La nube, visibile a occhio nudo, colpì principalmente i comuni di Barlassina, Meda, Seveso, Cesano Maderno, Desio e Bovisio Masciago. **Il comune maggiormente colpito fu Seveso**, in quanto situato immediatamente a sud della fabbrica.

Le prime avvisaglie furono un odore acre e infiammazioni agli occhi. Nei giorni immediatamente successivi all'evento si iniziarono a osservare ustioni cutanee sulle persone ed effetti su flora e fauna: danni chimici sulle colture, morte improvvisa di piccoli animali domestici e uccelli. L'evento non fu subito comunicato alle autorità e alla popolazione, rendendo ancora più seri gli effetti sia fisici sia psicologici.

Solo dopo alcuni giorni l'accesso all'area circostante l'impianto fu vietato e la popolazione messa in allerta. Le autorità, al fine di limitare l'esposizione e prevenire l'ingresso della TCDD nella catena alimentare, raccomandarono un'igiene scrupolosa delle mani e dei vestiti, invitando i cittadini a evitare il contatto con ortaggi, terra, erba e animali nella zona delimitata. Sebbene nessun decesso umano sia mai stato ufficialmente attribuito all'incidente dell'ICMESA, molte persone (specialmente i bambini) si ammalarono di cloracne, un eritema causato dal contatto con la diossina.



### Cos'è successo dopo?

Negli anni, quanto accaduto a Meda e Seveso è stato oggetto di numerosi studi e reazioni da parte della società civile. Tra i più noti risultati, si annoverano le **ricerche condotte da Paolo Mocrelli, Professore ordinario di Biochimica Clinica presso l'Università Bicocca di Milano e Direttore del Servizio Clinicizzato di Patologia Clinica dell'Ospedale di Desio**. Dal 1976 ad oggi, il Professore ha studiato e monitorato la popolazione esposta immediatamente dopo l'incidente, organizzando anche congressi scientifici mondiali su diossine e inquinanti organici.

L'incidente ha poi dato origine a due organismi di vigilanza. **Nel 1986 è nata Fondazione Lombardia per l'Ambiente**, un ente di carattere morale e scientifico per valorizzare l'esperienza e le competenze tecniche acquisite in seguito all'incidente ICMESA a Seveso del

## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

Giugno 2026

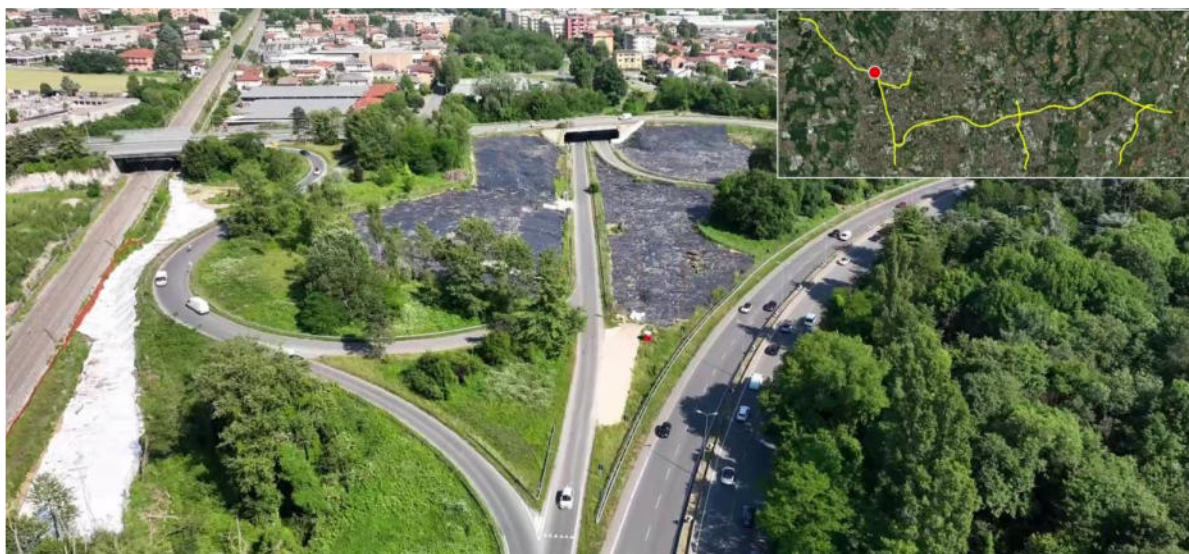
1976. **Nel 2010, invece, è stato fondato l'Osservatorio Ambientale**, un organismo di natura scientifica con lo scopo di garantire un'informazione puntuale e completa alla cittadinanza in merito alla tutela dell'ambiente e ai suoi riflessi sulla salute pubblica.

L'incidente ha inoltre dato l'ispirazione per l'elaborazione di **una specifica normativa ambientale, la Direttiva Seveso**, finalizzata a prevenire incidenti industriali rilevanti, ridurre le conseguenze su persone e ambiente, garantire informazione e trasparenza al pubblico.

### Passati 50 anni, la bonifica di Autostrada Pedemontana Lombarda

L'iniziativa di bonifica territoriale intrapresa da Autostrada Pedemontana Lombarda non rappresenta un evento isolato, bensì si colloca quale seguito di in un contesto di **interventi di risanamento attuati negli anni successivi al 1976 e coordinati da Regione Lombardia**.

La bonifica delle **aree interessate dall'incidente ICMESA del 1976** rappresenta uno degli aspetti più delicati, simbolicamente rilevanti e attentamente monitorati dell'intero progetto delle tratte B2 e C. Autostrada Pedemontana Lombarda non è responsabile dell'inquinamento storico ma, in qualità di soggetto attuatore dell'infrastruttura, **ha assunto l'impegno di realizzare nuove bonifiche ambientali prima dell'avvio dei cantieri**, con l'obiettivo di garantire una maggiore sicurezza per i territori attraversati e per le future opere.



BONIFICA AMBIENTALE, SVINCOLO MEDA

L'intervento si colloca in **un percorso definito e condiviso con Regione Lombardia**, nell'ambito delle Conferenze dei Servizi, ed è disciplinato da uno specifico *Progetto Operativo di Bonifica (POB)*, approvato dagli enti competenti.

### Come funziona una bonifica ambientale

La bonifica **non è un'operazione standardizzata**, ma un processo che si sviluppa per fasi successive e controllate. Ogni bonifica viene definita in base alle caratteristiche del luogo in cui si andrà a lavorare ed è **progettata in funzione delle condizioni specifiche** del territorio, della storia del sito e delle particolarità dei terreni e delle sostanze contaminanti su cui si interviene.

#### 1) Indagine e caratterizzazione<sup>13</sup> dei terreni

Prima di ogni intervento, vengono effettuate **campagne di campionamento** per analizzare la qualità dei suoli e circoscrivere l'estensione della contaminazione. Nel caso delle aree ex ICMESA, queste indagini si basano anche su un patrimonio di dati di verifiche ambientali raccolti negli anni.

#### 2) Suddivisione in lotti funzionali

Le aree interessate sono state suddivise in **8 lotti di bonifica**, all'interno dei quali sono state individuate più aree di intervento con concentrazione di diossina oltre i limiti normativi (aree sorgente).

#### 3) Scavo controllato dei terreni

L'intervento di bonifica consiste nello scavo dei terreni delle aree sorgente e l'avvio diretto a smaltimento presso discariche autorizzate adottando **misure rigorose per evitare la dispersione di polveri o contaminanti**.



GLI 8 LOTTI DI BONIFICA SUDDIVISI TRA SEVESO, CESANO MADERNO E DESIO

<sup>13</sup> Per "caratterizzazione" si intende l'insieme delle **indagini e analisi chimiche effettuate sui terreni** per determinarne le caratteristiche chimiche e l'eventuale presenza di contaminanti oltre i limiti previsti dalla normativa ambientale di riferimento. Questa fase preliminare consente di verificare la presenza di contaminazioni e di definire le modalità più idonee per i successivi interventi di bonifica.

#### 4) Campionamenti di collaudo

Al termine dello scavo, vengono effettuati nuovi campionamenti sul fondo e sulle pareti dello scavo per **verificare il raggiungimento degli obiettivi di bonifica**.

#### 5) Controllo e validazione da parte degli enti

Le analisi sono **eseguite dal Contraente Generale in contraddittorio con ARPA Lombardia<sup>14</sup>**. Solo in caso di esito positivo, ARPA valida i risultati e la Provincia di Monza e Brianza rilascia la *Certificazione di Avvenuta Bonifica*.

#### 6) Ulteriori approfondimenti, se necessari

Qualora i campioni non risultino conformi, si procede con **ulteriori scavi e nuove verifiche fino al raggiungimento degli obiettivi previsti per la bonifica**.

### Sicurezza, monitoraggi e tutela della popolazione

Durante tutte le fasi della bonifica è attivo **un sistema di monitoraggio ambientale (aria, polveri, diossine)**, che consente di controllare in tempo reale eventuali impatti. I dati delle centraline fisse per il **monitoraggio della qualità dell'aria** fino a oggi **non hanno mai evidenziato superamenti dei limiti: non è mai stato superato il valore soglia** per la diossina in atmosfera concordato come riferimento con gli Enti (150 fg/m<sup>3</sup>) e **i valori massimi di diossina rilevati sono risultati inferiori di oltre il 80% rispetto al valore soglia**.

Per ridurre ulteriormente ogni possibile impatto durante le operazioni di bonifica vengono adottate **misure operative stringenti**, tra cui:

- trasporto dei materiali in mezzi chiusi verso impianti autorizzati<sup>15</sup>;
- utilizzo di sistemi di abbattimento delle polveri;
- bagnatura costante delle piste di cantiere e pulizia delle strade;
- lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita;
- reti di contenimento nelle aree di scavo.

### Stato di avanzamento delle bonifiche

Le attività di bonifica sono in fase avanzata e, a oggi, gli interventi hanno coinvolto **circa l'80% dei volumi progettualmente previsti**, pari a decine di migliaia di metri cubi.

---

<sup>14</sup> ARPA è l'**Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente**, ente pubblico che svolge attività di controllo, monitoraggio e supporto tecnico in materia ambientale.

Nell'ambito delle attività di **bonifica**, ARPA ha il compito di **verificare e validare i risultati delle analisi ambientali**, controllare che le operazioni siano eseguite secondo le prescrizioni autorizzate e accertare il **raggiungimento degli obiettivi di risanamento ambientale**, a tutela della salute pubblica e dell'ambiente.

<sup>15</sup> Con **impianti autorizzati** si intendono strutture specializzate (discariche), , abilitate dalla normativa ambientale a **ricevere, trattare e smaltire rifiuti**, inclusi i terreni derivanti dalle operazioni di bonifica. La loro selezione avviene nel rispetto di **procedure rigorose e autorizzazioni specifiche**, che tengono conto di diversi fattori: **tipologia del materiale** da gestire, livello e la natura della **contaminazione**,; **capacità di stoccaggio e le tecnologie disponibili** negli impianti, la **distanza dal cantiere** e l'organizzazione logistica.

## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

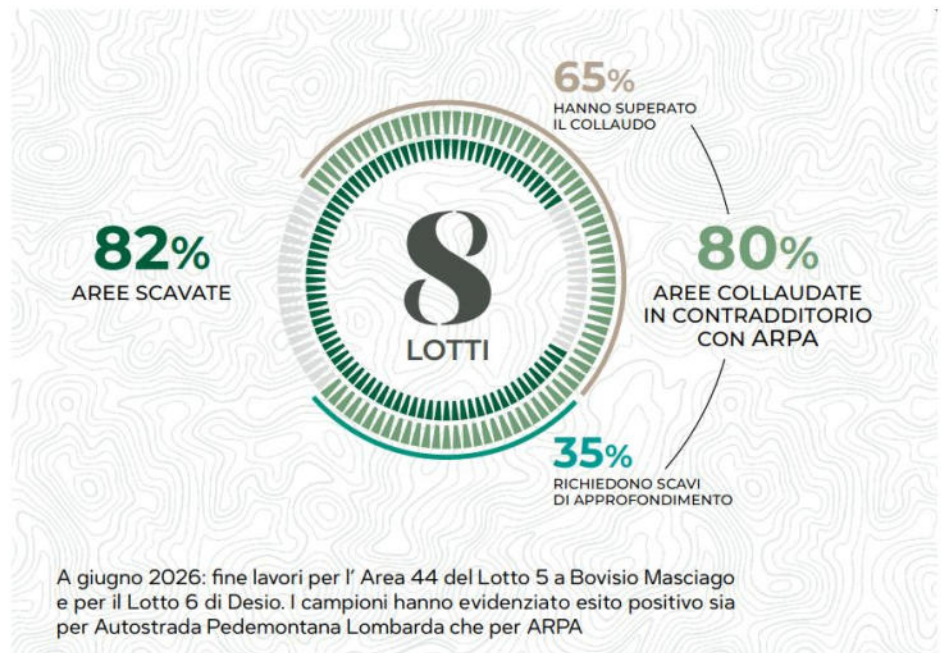
Giugno 2026

Sulle **oltre 500 celle oggetto di collaudo**, circa il 65% ha già raggiunto gli obiettivi di bonifica, con esiti validati da ARPA Lombardia. La parte restante è attualmente in fase di verifica o richiede approfondimenti, come previsto dalle procedure, attraverso ulteriori cicli di scavo e campionamento. Il processo si sviluppa quindi in modo **progressivo e**

**controllato**, attraverso fasi successive di intervento, analisi e validazione, fino al raggiungimento degli obiettivi di bonifica.

Sono inoltre in corso le operazioni di redazione della documentazione di chiusura delle attività di bonifica per i lotti ove sono terminati gli interventi, da sottoporre agli Enti preposti, al fine della certificazione di avvenuta bonifica e conseguente svincolo delle aree, fondamentale per poter avviare i lavori lungo il tracciato.

Le attività proseguono secondo un calendario condiviso con gli enti competenti e sono accompagnate da un costante confronto istituzionale, anche attraverso il **Tavolo Permanente sulla bonifica delle aree ex ICMESA**, che riunisce amministrazioni locali, autorità ambientali, associazioni ambientaliste soggetti attuatori per il monitoraggio continuo dell'avanzamento dei lavori.



### Flash review

#### Che cos'è la bonifica delle aree ex ICMESA e perché è necessaria oggi?

La bonifica delle aree ex ICMESA è un insieme di interventi ambientali finalizzati a verificare e, dove necessario, rimuovere eventuali contaminazioni residue di diossina nei terreni interessati dall'incidente industriale del 1976. Sebbene negli anni successivi all'evento siano stati eseguiti importanti interventi di risanamento, alcune aree necessitano di ulteriori interventi, in corrispondenza del tracciato di Autostrada Pedemontana Lombarda per garantire la piena corrispondenza alla normativa ambientale vigente.

### **Qual è il ruolo di Autostrada Pedemontana Lombarda nella bonifica?**

Autostrada Pedemontana Lombarda non è responsabile dell'inquinamento storico, ma per realizzare la nuova infrastruttura Regione Lombardia ha richiesto l'impegno di effettuare le bonifiche necessarie prima dell'avvio dei cantieri, secondo modalità e controlli definiti dalle autorità competenti.

L'intervento avviene sulla base di uno specifico Progetto Operativo di Bonifica (POB) approvato da Regione Lombardia, ARPA Lombardia e la Provincia di Monza e Brianza.

### **La bonifica è sicura per i cittadini?**

Sì. Le attività sono svolte sotto controllo costante, con monitoraggi ambientali continui. I dati disponibili confermano che non si sono mai registrati superamenti dei valori di attenzione per la diossina nell'aria durante le operazioni di bonifica.

### **Perché in alcuni punti si scava più a lungo?**

Perché ogni area ha una storia diversa. In alcuni casi, i primi scavi non sono sufficienti a raggiungere gli obiettivi di bonifica, per questo si procede, come previsto dalla normativa, con ulteriori approfondimenti fino al completo risanamento.

### **Quando un'area è considerata definitivamente bonificata?**

Un'area è considerata bonificata dopo il rilascio della Certificazione di Avvenuta Bonifica, emessa dalla Provincia sulla base delle verifiche effettuate da ARPA.

## Maggiori informazioni

Per approfondire il tema della **bonifica delle aree ex Icmesa**, Autostrada Pedemontana Lombarda mette a disposizione sul proprio sito **una sezione dedicata**, con informazioni sul contesto storico dell'incidente, sulle indagini ambientali svolte negli anni, sul piano attuale di intervento e sulle modalità operative previste per la messa in sicurezza delle aree interessate dal tracciato.

Per accedere queste informazioni, è possibile consultare la pagina generale: [Le bonifiche – Autostrada Pedemontana Lombarda](#).

Per un approfondimento specifico sull'area ex Icmesa, è disponibile anche una pagina dedicata che illustra le indagini svolte dal 2008 al 2019, il piano di bonifica e le principali fasi operative, dalle attività preliminari alla caratterizzazione delle aree potenzialmente contaminate: [La bonifica dell'area ex Icmesa](#). Maggiori informazioni sono disponibili sul [sito della Fondazione Lombardia per l'Ambiente](#).

Sul sito [pedemontana.com](#) sono inoltre disponibili materiali di aggiornamento e documenti tecnici, tra cui [i report del monitoraggio atmosfera](#), [i certificati di caratterizzazione delle aree sorgente](#), e [i collaudi](#).



## Nuove tratte A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda

---

Giugno 2026

Per seguire gli aggiornamenti pubblici e istituzionali, è possibile consultare anche la sezione media del sito, dove vengono pubblicati comunicati e notizie, come l'aggiornamento sul Tavolo Permanente dedicato alla bonifica delle aree ex Icmesa: [Bonifiche aree ex Icmesa, convocato il Tavolo Permanente](#).



### Contatti

Questo bollettino informativo è a cura dell'**Ufficio Comunicazione di Autostrada Pedemontana Lombarda**.

Per informazioni e chiarimenti:

- **Ufficio Comunicazione:** [comunicazione@pedemontana.com](mailto:comunicazione@pedemontana.com)
- **Ufficio Stampa:** [pedemontana@bemedi.it](mailto:pedemontana@bemedi.it)

Per ulteriori richieste da parte dei cittadini interessati dai lavori:

- [richieste@pedemontana.com](mailto:richieste@pedemontana.com)