



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

*** * ***

Parere n. 544 del 29 gennaio 2024

Parere Tecnico – Proroga VIA

Progetto: **“Autostrada A4 Torino-Trieste. Potenziamento
quarta corsia del tratto autostradale compreso tra gli
svincoli di Viale Certosa e di Sesto San Giovanni” -
Proroga Provvedimento VIA**

ID VIP 10748

Proponente: **Autostrade per l'Italia S.p.A.**

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

PREMESSO che

- Con nota prot. n. ASPI/22343 del 05/12/2023, acquisita al prot. n. MASE-207071 del 18/12/2023, la Società Autostrade per l’Italia S.p.A. ha presentato istanza di proroga di 2 anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale DVA-DC-336 del 03/07/2012, emesso per il progetto definitivo “*Autostrada A4 Torino-Trieste. Potenziamento quarta corsia del tratto autostradale compreso fra gli svincoli di Viale Certosa e di Sesto San Giovanni*”
- con nota prot. MASE-1031 del 03/01/2024, acquisita al prot. CTVA-44 del 03/01/2024, la Direzione:
 - ha comunicato la procedibilità dell’istanza;
 - ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale (di seguito, CTVA), avente a oggetto l’accertamento della sussistenza o meno, alla luce della documentazione fornita, della sussistenza o meno delle condizioni che consentano di confermare le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il DVA-DC-336 del 03/07/2012, e se sussistono, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta.
 - ha infine ribadito quanto indicato con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, circa l’assegnazione da parte della CTVA dell’istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera “PNRR e Lineari”, comunicato da ultimo con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021;
- con la stessa nota la Direzione ha fra l’altro comunicato:
 - che “Ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza (...) la documentazione presentata a corredo dell’istanza è stata pubblicata sul sito web

dell’Autorità competente, alla pagina: pagina: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/367/15474>.

PREMESSO e DATO ATTO che:

DVA-DEC-336 del 03/07/2012 di compatibilità ambientale con condizioni

- Il progetto “Autostrada A4 Torino-Trieste. Potenziamento quarta corsia del tratto autostradale compreso fra gli svincoli di Viale Certosa e di Sesto San Giovanni” è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con il Decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-336 del 03/07/2012, dall’esito positivo subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali, che prevede “*ai sensi dell’art. 26, comma 6, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell’impatto ambientale dovrà essere reiterata*”.
- Il Ministero dell’Ambiente concludeva la procedura di Valutazione dell’Impatto Ambientale con l’emissione del Decreto VIA n. 336 del 03/07/2012, sulla base dei pareri espressi
 - dalla Commissione Tecnica VIA – CTVIA (pareri n.722 del 10/06/2011 e n.869 del 17/02/2012);
 - dal Ministero della Cultura - MiC (già Ministero dei Beni e Attività Culturali – MiBAC; parere n. DG/PBAAC/34.19.04/31155/2011 del 05/10/2011);
 - dalla Regione Lombardia (prot. IX/2152 del 4 agosto 2011.)subordinandola al rispetto delle prescrizioni riportate nel decreto stesso (sezione A, B e C). L’efficacia temporale del suddetto Decreto è pari a n. 5. anni dall’avvenuta pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, che, nel caso in esame, aveva luogo con pubblicazione su G.U. del 04/04/2019.
- Il Proponente riporta che il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) rispondente alla prescrizione n°28 del Dec.VIA, è stato trasmesso in occasione della Conferenza di Servizi, con nota ASPI prot. 25165 del 06/11/2012, a tutti soggetti interessati tra cui la Regione Lombardia, Arpal e Comuni; a tal riguardo la Regione Lombardia, con parere n° 6508 dell’11/03/2013, ha espresso osservazioni limitatamente alla componente rumore in fase di post operam, non ancora in corso.
- Le attività ante operam previste dal PMA sono state avviate nel 2013 e concluse nel 2014 mentre il corso d’opera è stato avviato nel 2017 e sono ancora in corso attività residuali. Al termine dei lavori verranno avviate le attività di monitoraggio post operam.
- Il Piano di Gestione delle Terre e Rocce da Scavo ex art. 186 del d.lgs. 152/2006 è stato approvato con il progetto definitivo (provvedimento MIT n. 7562 del 04 settembre 2013).

Istanza di Proroga

Con nota prot ASPI/22343 del 5/12/2023, acquisita al prot. MASE-207071 del 18/12/2023, il Proponente ha presentato istanza di proroga di due anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-336 del 03/07/2012, emesso per il progetto definitivo “Autostrada A4 Torino-Trieste. Potenziamento quarta corsia del tratto autostradale compreso fra gli svincoli di Viale Certosa e di Sesto San Giovanni”.

Il Proponente riporta che l'allungamento dei tempi è dovuto alle variazioni necessarie alle opere rispetto alle previsioni di Progetto Esecutivo che hanno comportato, nel corso dell'appalto, la redazione di 3 Perizie di variante rideterminando gli elementi economici dell'appalto, ricorrendo, qualora le lavorazioni introdotte con le varianti abbiano comportato l'esecuzione di nuove categorie di lavoro non previste, anche alla predisposizione di nuovi prezzi (compreso l'aggiornamento del prezzo a corpo, della relativa tabella per la determinazione dei pagamenti); gli effetti della emergenza sanitaria Covid-19 che hanno riguardato sia i lavori consegnati in consegna parziale, che i successivi. In particolare, sono state redatte:

- Perizia di variante tecnica e suppletiva n 1, trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con protocollo ASPI/RM/2020/0005875/EU 09/04/2020, ha determinato una proroga di 581 giorni. La perizia introduce varianti sostanziali al progetto originario e ricadono sotto l'egida dei commi 1b), 1c), 1e), 3 1^parte), 3 2^parte) dell'art. 132 DLGS 163/2006 e dell'art 162 del DPR 207/2010 e che ai sensi del comma 7 dell'art. 161 del DPR 207/2010 esistono le cause, le condizioni e i presupposti che, consentono di predisporre la variante in corso d'opera;
- Perizia di variante tecnica e suppletiva n 2, trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con protocollo ASPI/RM/2022/0023383/EU 27/12/2022, ha determinato una proroga di 588 giorni. Si configura come variante in corso d'opera ai sensi del comma 1, punto a),b), c), dell'art 132 D.lgs 163/2006 e dell'art. 162 D.P.R. 207/2010.
- Perizia di variante tecnica e suppletiva n 3, trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con protocollo ASPI/RM/2023/0021474/EU 22/11/2023, già sottoscritta dall'appaltatore, ha determinato una proroga di 214 giorni. Si configura come variante in corso d'opera ai sensi del comma 1, punto a),b), c), e comma 3 I,II e III periodo.

Stato attuale dell'opera e delle verifiche di ottemperanza del provvedimento di cui si chiede la proroga

Attualmente risultano in corso le attività di completamento dei lavori di Potenziamento dell'IV corsia dinamica:

- a gennaio 2023 è stato inaugurato la piazza pubblica situata nel comune di Cinisello Balsamo e facente parte delle opere complementari dell'iniziativa;
- a metà marzo 2023 è stato aperto il primo tratto sperimentale di corsia dinamica esclusivamente in carreggiata direzione Venezia;
- l'11 luglio 2023 è stato aperto definitivamente il primo tratto di corsia dinamica dalla km 126+450 al 130+100;

Risultano in fase di ultimazione e prossima consegna:

- a dicembre 2023 è prevista l'apertura del secondo tratto di corsia dinamica dal km 130+100 al 132+550;
- risanamento acustico con installazione di barriere integrate 2.0;
- nonché tutta una serie di opere di completamento relative alle viabilità locali che sono state interessate dai lavori (Pista ciclopedonale del Sottovia Marianella, riqualifica delle opere a verde)

Per quanto riguarda lo stato delle verifiche di ottemperanza, ASPI, con nota prot. n. 2739 del 8/02/2019 e successiva rettifica prot.3702 del 26/02/2019, ha richiesto l'avvio delle procedure di Verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 di competenza del

Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica - MASE (già Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - MATTM) (prescrizioni A8, A9, A10 e A11).

Per quanto riguarda tutte le altre prescrizioni del gruppo A, come indicato nel Dec Via n. 336 del 3/07/2012, *“la Regione Lombardia provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C), nonché alla verifica di tutte le prescrizioni di cui alla lettera A) fatta eccezione per i nn. 8, 9, 10; i risultati della verifica saranno comunicati al Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare.”*

Il MASE, con Decreto Direttoriale DVA-DEC-226 del 23/07/2020, ha ritenuto “non ottemperate” le prescrizioni A8 ed A9 ed “al momento non ottemperate”, in quanto relative alla fase post operam, le prescrizioni A10 ed A11, anche sulla base del parere della Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS n°3364 del 24/04/2020.

Con successivo invio ASPI n°19242 del 25/10/2022 sono state inviate le integrazioni alle condizioni ambientali A8 e A9 per le quali il MASE, con provvedimento n 18 del 19/01/2023, sulla base del parere della Commissione n, 640 del 20/12/2022, ha ritenuto superata la prescrizione A8 e ottemperata la prescrizione A9.

ASPI con nota prot. n. 2739 del 08/02/2019 e successiva rettifica prot.3702 del 26/02/2019, ha richiesto l’avvio delle procedure di Verifica di ottemperanza ai sensi dell’art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 di competenza del Ministero della Cultura- MIC (già Ministero dei Beni e Attività Culturali – MiBAC) (prescrizione B). Periodicamente in ottemperanza alla prescrizione ASPI trasmette al MIC le risultanze della sorveglianza archeologica.

ASPI con nota prot. n. 2739 del 08/02/2019 e successiva rettifica prot.3702 del 26/02/2019, ha richiesto l’avvio delle procedure di Verifica di ottemperanza ai sensi dell’art. 28 del D.Lgs. n. 152/2006 di competenza della Regione Lombardia ovvero delle prescrizioni di cui alla lettera C), nonché alla verifica di tutte le prescrizioni di cui alla lettera A) fatta eccezione per i nn. 8, 9, 10.

Nell’ambito attività del “programma controlli” della Regione Lombardia è stato avviato un tavolo tecnico di confronto ASPI-Regione per le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA di competenza regionale, il Proponente riferisce che tale attività ha però subito un’interruzione.

ASPI, in attesa della riapertura da parte della Regione Lombardia del tavolo tecnico già menzionato, con nota prot. 778 del 01/02/2023 ha trasmesso documentazione integrativa alle prescrizioni e raccomandazioni, utili al fine di concludere il procedimento di verifica di ottemperanza di competenza della Regione Lombardia.

Documentazione allegata all’istanza di proroga

Il Proponente ha allegato alla richiamata istanza di proroga la seguente documentazione:

- “Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale”;
- “Relazione sullo stato di attuazione del progetto”;
- “Progetto Definitivo – Monitoraggio ambientale – Planimetria generale”;
- “Planimetria di raffronto tra lo stato attuale e lo stato iniziale – Tavole 1, 2, 3, 4”;

Termine di validità del DVA-DEC-336 del 03/07/2012

Il Decreto DVA-DEC-336 del 03/07/2012 è stato pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 40 del **4 aprile 2019**.

Il termine di validità del sopra citato decreto di compatibilità ambientale è pertanto fissato in cinque anno dalla data di pubblicazione , ovvero al 03/04/2024.

Nella domanda il Proponente richiede una proroga di 2 anni, fino al 4/04/2026.

Descrizione degli interventi in progetto

Prima dell'avvio dei lavori, l'Autostrada A4, nel tratto in esame, tra la progressiva km 126+450 e la progressiva km 135+883, presentava una sezione trasversale di larghezza minima di piattaforma pari a 24,90 m così suddivisa:

- corsia di sorpasso da 3,50 m, corsia di marcia veloce e marcia lenta entrambe di larghezza pari a 3,75 m;
- corsia di emergenza di larghezza massima pari a 3,00 m;
- margine interno di 1,40 m con dispositivo New Jersey monofilare.

Sono presenti:

- 7 piazzole di sosta in carreggiata Nord e 6 in carreggiata Sud, distanziate in modo irregolare.
- elevato numero di svincoli, in rapporto alla lunghezza, come è tipico di un'infrastruttura a carattere prevalentemente urbano, (interconnessione con l'Autostrada A8, svincolo di Cormano (MI), svincolo di Sesto San Giovanni (MI) – Cinisello Balsamo (MI)).
- due aree di servizio: a Novate Milanese (MI), alla progressiva km 128+450, presente soltanto in carreggiata Nord, e a Cinisello Balsamo (MI) (area di servizio Lambro) alla progressiva km 133+550, in carreggiata Nord e Sud;
- area di pertinenza autostradale, in carreggiata Sud, in posizione speculare rispetto all'area di servizio di Novate ad utilizzo della Direzione del 2° Tronco.

In prossimità della progressiva km 131 è presente in entrambe le carreggiate, in corrispondenza del vecchio svincolo di Cormano (MI), una piazzola di sosta per la fermata dei mezzi di trasporto pubblico delle linee autostradali.

Data la vicinanza di preesistenze non eliminabili, l'intervento ha dovuto mantenere l'esistente margine esterno pavimentato con una piattaforma che non supera, nei punti più critici, i 28,70 m di ampiezza: la carreggiata di progetto è stata pertanto riconfigurata mediante l'impiego di 4 corsie per senso di marcia composte da due corsie più interne da 3,25 m per il solo traffico leggero e due corsie esterne da 3,50 m.

La larghezza del margine interno di progetto rimane inalterata, con una larghezza pari 1,40 m. Nel tratto in esame la barriera monofilare in cls è stata sostituita da una barriera monofilare metallica bilaterale, eventualmente riallineandola in funzione dei piccoli scostamenti d'asse previsti in alcuni tratti per l'inserimento della sezione tipo di progetto, ed in considerazione dei vincoli dovuti agli edifici presenti.

Le piazzole di sosta sono previste circa ogni 850 m in carreggiata Nord e circa ogni 930 m in carreggiata Sud, in corrispondenza di idonee zone.

In particolare, al fine di garantire le attività di manutenzione dell'infrastruttura, sono state previste 3 piazzole aggiuntive per la sosta tecnica di servizio.

In fase di progettazione sono state individuate le velocità di progetto massime associabili sia alla configurazione con corsia dinamica non attiva (tre corsie di marcia più corsia di emergenza) che alla configurazione con corsia dinamica attiva (quattro corsie di marcia).

a. Confronto con il Progetto definitivo

In riferimento al Decreto VIA e agli esiti della Conferenza dei Servizi le principali modifiche apportate al Progetto Esecutivo rispetto al Progetto Definitivo sono:

- inserimento di una nuova pista ciclopedonale in corrispondenza del Torrente Marianella e adeguamento pista ciclopedonale in corrispondenza del cavalcavia di Via Vialba nel territorio comunale di Novate Milanese (MI);
- inserimento di rotatorie nel territorio comunale di Novate Milanese (MI);
- spostamento della vasca V1 di raccolta delle acque di piattaforma in corrispondenza del fontanile “Marianella”, nel territorio comunale di Novate Milanese (MI). Lo spostamento della vasca è stato opportuno anche in considerazione di quanto espresso dal Comune di Novate Milanese relativamente al fatto che il recapito attuale (fontanile “Marianella”) non è più attivo. Nella nuova vasca è stato introdotto un sistema di trattamento qualitativo delle acque;
- integrazione delle opere a verde;
- ripristino dei sottovia esistenti che presentano ammaloramenti del calcestruzzo e/o la rottura dei coprigiunti con infiltrazione di acqua;
- ottimizzazione della porzione di galleria transitabile a Cinisello Balsamo (MI) con modifica delle rampe/piste ciclopedonali di approccio alla galleria come da intese con il Comune a seguito dell’inserimento del vano ascensore;
- spostamento e modifica delle tipologie dei “Pannelli a Messaggio Variabile” per affinamenti progettuali;
- ottimizzazione della rampa per Milano viale Certosa.

b. Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale.

Ai fini dell’istruttoria è stato fatto riferimento ai dati, compresi quelli tabellari e cartografici, tratti dalla Relazione esplicativa allegata all’istanza di proroga in oggetto, cui il presente parere espressamente rinvia.

analisi istruttoria su cui fonda il giudizio di invarianza

a) *analisi per singole componenti*

Inquadramento territoriale e vincolistico

L’analisi degli strumenti di pianificazione, articolata secondo livelli che vanno dalla scala territoriale vasta a quella locale, riguarda i piani a valenza territoriale, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e i piani ambientali di settore relativi ad aspetti correlati al progetto in esame. Il quadro della pianificazione è completato dall’analisi del sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette.

Pianificazione regionale

Piano Territoriale Regionale (PTR)

Nel SIA era stato analizzato il Piano Territoriale Regionale (PTR) approvato con Delibera del CR n° 951 del 19/01/2010.

L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con Delibera CR n° 42 del 20/06/2023.

Nel PTR analizzato nel SIA l'intervento in esame non era espressamente citato; tuttavia, non appariva in contrasto con gli obiettivi generali di riassetto della rete stradale. Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, è riportato che nel PTR aggiornato l'intervento è espressamente indicato tra le "infrastrutture strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano". Con l'aggiornamento del PTR è stato consolidato ed aggiornato anche il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) analizzato nell'ambito del SIA. Il nuovo Piano Paesaggistico Regionale (PPR), che costruisce una sezione del PTR, non muta, per l'area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico.

Piano Regionale della Mobilità e dei trasporti (PRMT)

Nel SIA era stato analizzato il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato nelle sue Linee Guida nel 1997 e, al momento della redazione del SIA, in corso di revisione e aggiornamento.

Con Delibera CR n° 1245 del 20/09/2016 è stato approvato l'aggiornamento del PRMT; il Piano orienta le scelte infrastrutturali e rafforza la programmazione integrata di tutti i servizi (trasporto su ferro e su gomma, navigazione, mobilità ciclistica) per migliorare la qualità dell'offerta di mobilità. Consultando la mappa degli interventi infrastrutturali programmati, l'intervento in esame è individuato in parte come "A4 IV corsia dinamica-tratta urbana milanese" programmata e in parte come "A4 IV corsia dinamica in esercizio".

Rispetto ai contenuti analizzati nel SIA l'intervento è stato cartografato e inserito all'interno del PRMT aggiornato.

Pianificazione provinciale

Piano Territoriale Metropolitano (PTM) della città metropolitana di Milano

Nel SIA era stato analizzato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Milano approvato con Delibera CP n° 55 del 14/10/2003.

Allo stato attuale risulta vigente il Piano Territoriale Metropolitano (PTM) della Città Metropolitana di Milano, approvato con Delibera di Consiglio Metropolitano n. 16 del 11/05/2021.

Il PTM, che recepisce e aggiorna i temi e gli obiettivi stabiliti dal precedente PTCP e successive varianti, è lo strumento di pianificazione territoriale generale e di coordinamento della Città Metropolitana di Milano, coerente con gli indirizzi espressi dal Piano Territoriale Regionale (PTR). Il PTM definisce gli obiettivi e gli indirizzi di governo del territorio per gli aspetti di rilevanza metropolitana e sovracomunale, in relazione ai temi individuati dalle norme e dagli strumenti di programmazione nazionali e regionali. I suoi contenuti, inoltre, assumono efficacia paesaggistico-ambientale. Il medesimo elaborato indica anche le fasce di rispetto del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI). Il tratto di Fiume Seveso, all'interno del territorio comunale di Cusano Milanino (MI) e Cormano (MI) non determina la presenza di aree a rischio idrogeologico molto elevato. Il PTCP, confluenso nel PTM, è stato aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA. Dall'analisi condotta emerge che l'intervento di realizzazione della

quarta corsia dinamica è inserito negli elaborati relativi al sistema infrastrutturale; tuttavia, il PTM non muta, per l'area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico.

Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) della città metropolitana di Milano

Nel SIA era stato analizzato, in materia di pianificazione dei trasporti, il Piano Provinciale di Bacino della Mobilità e dei Trasporti (PBMT), approvato con Delibera CP n° 15 del 18/03/2004.

Con Delibera del Consiglio Metropolitan n° 15 del 28/04/2021 è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), strumento di pianificazione strategica di medio-lungo periodo che si propone di soddisfare la domanda di mobilità nelle aree urbane e metropolitane.

Il Proponente riporta che nel PBMT analizzato nel SIA l'intervento in esame non era espressamente citato; tuttavia, non appariva in contrasto con gli obiettivi generale di riassetto della rete stradale. Nel PUMS l'intervento è espressamente indicato, e concorre "alla definizione dell'assetto della rete stradale nello scenario futuro programmatico di riferimento, indipendente dalle azioni specifiche che verranno elaborate".

Pianificazione comunale

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente riporta gli strumenti urbanistici aggiornati per i comuni di Milano, Novate Milanese, Cormano, Cusano Milanino, Bresso, Cinisello Balsamo. Il Proponente riporta l'analisi dei singoli piani, riscontrando che essi non murano per l'area di intervento il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico.

Pianificazione di Settore

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po

Il Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po è stato approvato con DPCM del 24/05/2001 e successivamente aggiornato secondo le procedure definite nel D.Lgs. 152/06 e s.m.i.. Il PAI ha la finalità di ridurre il rischio idrogeologico entro valori compatibili con gli usi del suolo in atto, in modo tale da salvaguardare l'incolumità delle persone e ridurre al minimo i danni ai beni esposti. Il Proponente dopo aver analizzato il piano, riporta che lungo il tratto di Autostrada A4 in esame, il PAI non individua la presenza di aree a rischio idrogeologico molto elevato.

Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) nel bacino del Fiume Po

Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) nel bacino del Fiume Po è stato approvato con DPCM del 27/10/16. La prima revisione del PGRA (PGRA 2021), relativa al sessennio 2022- 2027, ad oggi vigente, è stata approvata con DPCM del 1/12/22.

Il PGRA è lo strumento operativo previsto dalla legge italiana, per individuare e programmare le azioni necessarie a ridurre le conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali. Nel Piano sono individuate le aree potenzialmente esposte a pericolosità per alluvioni, è stimato il grado di rischio al quale sono esposti gli elementi che ricadono entro le aree e sono impostate misure per ridurre il rischio, suddivise in prevenzione, protezione, preparazione, ritorno alla normalità ed analisi, da attuarsi in maniera integrata.

Nell'analisi il Proponente riporta stralci cartografici e riporta inoltre che le opere prevedono un riassetto funzionale della piattaforma stradale, senza apportare modifiche alle opere di

attraversamento; le opere sono invariante rispetto alla pericolosità da alluvione ed al relativo rischio.

VINCOLI

Nel SIA era stato analizzato il sistema dei vincoli paesistici ed ambientali di cui al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) allora vigente. Era emersa la presenza dei seguenti elementi in prossimità dell'Autostrada A4: Parco Nord Milano, Parco Locale di Interesse Interprovinciale Gru.Bria.

Inoltre, non era stata riscontrata la presenza di emergenze architettoniche e archeologiche né in prossimità dell'Autostrada né in condizioni di intervisibilità con la stessa; tale condizione vale anche per l'area di notevole interesse pubblico denominata "Sobborgo-Giardino di Milano e del Quartiere Regina Elena" nel territorio comunale di Cusano Milanino e, in parte, di Cinisello Balsamo.

Il Proponente riporta che consultando il "Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici (SIBA)" della Regione Lombardia il quadro vincolistico per l'area di intervento non è cambiato. Nella Relazione di aggiornamento dello SIA è riportato uno stralcio cartografico che individua l'autostrada e i beni paesaggistici.

Conformità dell'opera allo stato attuale dell'ambiente

All'interno dello SIA viene effettuata l'individuazione e stima dei possibili impatti indotti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in progetto, delineando, il quadro di riferimento ambientale, in relazione alle singole componenti interessate: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione e flora, fauna ed ecosistemi, rumore, vibrazioni, salute pubblica, paesaggio ed emergenze architettoniche ed ambientali.

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA è riportata l'analisi delle componenti ambientali e delle variazioni rispetto al SIA in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam già eseguito; infatti, ASPI ha predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), approvato dagli Enti competenti e, in parte, già iniziato. Tale Piano prevede che le componenti ambientali valutate in sede di VIA e potenzialmente impattate dalle opere siano oggetto di un monitoraggio ambientale così articolato:

- Settore Antropico: componenti atmosfera, rumore e vibrazioni;
- Settore Idrico: componente acque superficiali.

Per ogni settore indagato il PMA prevede le seguenti fasi di monitoraggio: ante operam, corso d'opera e post operam.

Il monitoraggio della fase ante operam è iniziato nel mese di Marzo 2013 ed è terminato nel mese di Febbraio 2014; la fase di corso d'opera è stata avviata contestualmente all'inizio delle attività di realizzazione, nel mese di Gennaio 2017 ed è tutt'ora in corso, sulla base delle tempistiche e delle frequenze di misura previste nel PMA e specifiche per ogni componente.

La fase di post operam non è ancora stata avviata.

ATMOSFERA

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente riporta i dati relativi al monitoraggio dell'inquinamento atmosferico. In particolare, il PMA prevedeva lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio, con durata di 12 mesi per la fase di ante operam e di post operam e l'ipotesi di durata di 30 mesi per la fase di corso d'opera:

- quattro campagne/anno di monitoraggio delle polveri sottili PM10, della durata di 15 giorni ciascuna, da eseguire con frequenza trimestrale tramite l'installazione di campionatori sequenziali (metodica A2);
- quattro campagne/anno di monitoraggio della qualità dell'aria, della durata di 15 giorni ciascuna, da eseguire con frequenza trimestrale, tramite l'installazione di mezzo mobile strumentato (metodica A1).

I siti di monitoraggio previsti nel PMA sono i seguenti:

- sito A4-NM-A2-01 (metodica A2), ubicato nel territorio comunale di Novate Milanese (MI), le quattro campagne di ante operam sono state eseguite da Marzo 2013 a Novembre 2013. A seguito della decisione dell'Impresa esecutrice dei lavori di non realizzare il campo cantiere nell'area di Via Vialba, nel Comune di Novate Milanese, il sito di monitoraggio A4-NM-A2-01, finalizzato, alla valutazione dell'impatto delle polveri determinato dal cantiere, è stato ricollocato in una nuova area maggiormente impattata dalle lavorazioni, sempre nel Comune di Novate Milanese. In particolare, si è deciso di ubicare il nuovo sito di misura in Via Del Cornicione, per monitorare la realizzazione della duna antirumore di Novate Milanese. Nel nuovo sito è stata eseguita una quinta campagna di ante operam nel quarto trimestre del 2016; il monitoraggio di corso d'opera è iniziato nel primo trimestre del 2017 ed è tutt'ora in corso;
- sito A4-CB-A1-02 (metodica A1), ubicato nel territorio comunale di Cinisello Balsamo (MI), le quattro campagne di ante operam sono state eseguite da Maggio 2013 a Febbraio 2014. Per la fase di corso d'opera al posto del mezzo mobile è stato deciso di installare una centralina fissa per il monitoraggio della qualità dell'aria. La nuova centralina, identificata con il codice A4-CB-A3-03, è ubicata a Cinisello Balsamo in Via per Bresso. Il monitoraggio di corso d'opera è iniziato nel primo trimestre del 2017 ed è tutt'ora in corso.

Il Proponente riporta in forma tabellare i risultati dei monitoraggi.

Per le polveri sottili (PM10-sito A4-NM-A2-01) in alcuni casi sono stati rilevati valori superiori al valore limite di riferimento di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, come media giornaliera da non superare più di 35 volte all'anno, definito nel D.Lgs. 155/10 e s.m.i.. Da un confronto eseguito con i dati di PM10 rilevati nelle centraline di monitoraggio istituzionale gestite da ARPA Lombardia è stato verificato che anche nelle centraline si sono riscontrati superamenti nei medesimi periodi. Secondo il Proponente, i valori superiori rilevati sono attribuibili a fluttuazioni tipiche della zona e non alle attività di cantiere.

Per quanto riguarda il biossido di azoto (sito A4-CB-A3-03), le concentrazioni massime orarie di NO₂ sono risultate in alcuni casi superiori al valore limite orario di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, da non superare più di 18 volte all'anno, definito nel D.Lgs. 155/10 e s.m.i., sia nella fase di ante operam che nella fase di corso d'opera. Il Proponente riporta che il numero di superamenti riscontrato è sempre inferiore al numero massimo consentito. Sia nella fase di ante operam che nella fase di corso d'opera, inoltre, sono state registrate concentrazioni medie annuali sempre superiori al valore limite di riferimento, pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, definito nel medesimo Decreto.

Per il sito A4-CB-A3-03, le concentrazioni di monossido di carbonio massime, orarie rilevate sia nella fase di ante operam che di corso d'opera sono risultate sempre di scarsa entità. Anche le medie mobili di 8 ore consecutive peggiori, registrate in ogni mese di monitoraggio sia nella fase di ante operam che di corso d'opera sono risultate sempre ampiamente inferiori al valore limite di $10 \text{mg}/\text{m}^3$ definito nel D.Lgs. 155/10 e s.m.i.

Per l'ozono, sito A4-CB-A3-03, le concentrazioni massime orarie registrate, sia nella fase di ante operam che nella fase di corso d'opera, sono, in alcuni casi limitati, risultate superiori ai valori soglia di informazione di $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e di allarme di $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ definiti nel D.Lgs. 155/10 e s.m.i.. I valori rilevati, inoltre, risultano in alcuni casi superiori al valore obiettivo per la protezione della salute umana ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) valutati come media massima su 8 ore e da non superare più di 25 giorni/anno, previsto dal medesimo Decreto, sia nella fase di ante operam che nella fase di corso d'opera. I valori massimi si ottengono nel periodo estivo con presenza della massima radiazione solare.

Le concentrazioni medie annuali di benzene (sito A4-CB-A3-03) rilevate sia nella fase di ante operam che nella fase di corso d'opera sono risultate sempre inferiori al valore limite di $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, come media annuale, definito dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i..

Per le polveri sottili (sito A4-CB-A3-03) in fase di ante operam, sono stati registrati alcuni valori maggiori del valore limite di riferimento relativo alla media giornaliera ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), da non superare più di 35 volte all'anno, definito nel D.Lgs. 155/10 e s.m.i.. Come già riscontrato per il sito A4-NM-A2-01, da un confronto eseguito con i dati di PM10 rilevati nelle centraline di monitoraggio istituzionale gestite da ARPA Lombardia è stato verificato che anche nelle centraline si sono riscontrati superamenti nei medesimi periodi. Pertanto, i valori superiori rilevati sono ragionevolmente attribuibili a fluttuazioni tipiche della zona e non alle attività di cantiere. La concentrazione media annua, inoltre, è risultata di fatto sempre inferiore al valore limite annuale di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ definito nel medesimo Decreto. Nella fase di corso d'opera, è stato registrato un elevato numero di superamenti del valore limite di riferimento per la media giornaliera ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) definito nel D.Lgs. 155/10, con anche eccedenza del limite massimo di volte in cui il superamento è ammesso (35 volte hanno). Vale quanto già riportato in merito al confronto con i dati registrati nelle centrali gestite da ARPA Lombardia. La concentrazione media annuale nella fase di corso d'opera, infine, è risultata sempre inferiore al valore limite annuale ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) previsto dal medesimo Decreto.

Per le polveri fini (PM 2.5-sito A4-CB-A3-03) in fase di ante operam, la concentrazione media di PM2.5 è risultata superiore al valore limite annuale di $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ definito nel D.Lgs. 155/10 e s.m.i.. Nella fase di corso d'opera, invece, la media annuale è sempre risultata inferiore al valore limite di riferimento, ad eccezione del 2020 in cui è stato riscontrato un valore di poco superiore.

Conclusioni: Il Proponente riporta che il quadro delineato all'interno del SIA è sostanzialmente confermato, con criticità a carico del Biossido di Azoto (NO₂) e delle polveri sottili (PM10), generalmente in linea con l'andamento dei parametri registrati nelle altre centraline della rete di ARPA Lombardia appartenenti a zone analoghe.

RUMORE

Per la fase di ante operam, il PMA prevedeva lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- sette misure del livello di inquinamento acustico della durata di 24 ore ciascuna, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai recettori esposti alle attività di cantiere (metodica R2);
- una misura del livello di inquinamento acustico di breve durata, da effettuare in ambiente abitativo per la verifica del limite differenziale (metodica R4), prevista per il monitoraggio del clima acustico dei ricettori esposti alle attività di cantiere;

- nove misure del livello di inquinamento acustico della durata di 7 giorni ciascuna, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti al traffico autostradale (metodica R3).

Sono state portate a compimento le seguenti attività:

- 7/7 rilievi con metodica R2; a causa dell'indisponibilità del proprietario non è stato eseguito il rilievo identificato con il codice A4-CO-R2-07. Rispetto al PMA presentato, è stato inserito un nuovo sito identificato con il codice A4-CB-R2-17;
- 1/1 rilievo con metodica R4;
- 9/9 rilievi con metodica R3; il rilievo presso il sito A4-CB-R3-12 (Ospedale Bassini - Cinisello Balsamo) non è stato effettuato a causa del diniego da parte della Direzione dell'Ospedale. Rispetto al PMA presentato, è stato inserito un nuovo sito identificato con il codice A4-CB-R3-20 presso l'edificio scolastico "Istituto Maria Mazzarello" in Via L. Vicuna 1 a Cinisello Balsamo (MI).

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, il Proponente riporta che in corrispondenza della maggior parte dei siti di misura è stato riscontrato già in ante operam un superamento dei limiti normativi in particolare nel periodo di riferimento notturno; si tratta dei recettori ubicati in adiacenza all'Autostrada e a causa della stessa, sono caratterizzati da livelli sonori di fondo elevati e basse differenze tra livelli diurni e notturni. Per la fase di corso d'opera sono stati svolti i rilievi nei sette siti definiti nel PMA con metodica R2 ed R4. I rilievi sono cominciati nel terzo trimestre del 2016, con l'inizio delle attività di realizzazione, e sono stati svolti in base alle differenti fasi di avanzamento dei lavori. Sono tutt'ora in corso nei pochi siti dove sono ancora attive lavorazioni potenzialmente impattanti in termini di emissioni sonore. In generale, i risultati mostrano livelli di emissione inferiori o in linea con i dati di ante operam e comunque mai tali da determinare condizioni di criticità.

La fase di monitoraggio post operam non è ancora avviata.

Conclusioni: il Proponente riporta che i risultati, sia dei rilievi condotti a suo tempo sia delle valutazioni modellistiche, evidenziano un livello di parziale compromissione del clima acustico, soprattutto relativamente al periodo notturno e per quei ricettori che risultano maggiormente prossimi all'attuale tracciato autostradale.

VIBRAZIONI

Per la fase di ante operam, il PMA prevedeva lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- undici misure di breve durata da effettuare ad edifici sede di attività umana (metodica V1), presso recettori esposti alle attività di cantiere, in corrispondenza del solaio del primo e dell'ultimo piano dell'edificio.

È stato portato a compimento il 100% delle attività previste; cinque misure sono state eseguite nel terzo trimestre del 2013, cinque nel secondo trimestre del 2014 ed una nel quarto trimestre del 2016.

Il Proponente riporta che i risultati mostrano valori inferiori al valore limite stabilito dalla norma UNI 9614: 2017 relativo alla valutazione del disturbo alle persone negli edifici.

Per la fase di corso d'opera, il PMA prevedeva lo svolgimento dei rilievi negli stessi siti dell'ante operam, con l'aggiunta, però, anche delle misure finalizzate alla valutazione del danno agli edifici secondo quanto indicato nella norma di riferimento UNI 9916:2014 (metodica V2).

I rilievi di corso d'opera sono iniziati nel terzo trimestre del 2016 con l'inizio delle prime attività di realizzazione e sono terminati nel terzo trimestre del 2019, di fatto con la conclusione delle lavorazioni potenzialmente impattanti per la componente vibrazioni.

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, il Proponente riporta che i risultati mostrano valori sempre inferiori ai valori limite di riferimento; le attività di realizzazione, non hanno dato origine a contributi vibrazionali oggettivamente disturbanti per le persone né potenzialmente dannose per gli edifici.

Nel SIA, era stata prevista l'esecuzione di specifiche attività di monitoraggio presso i recettori più esposti, dal momento che l'impatto indotto dalle vibrazioni non è mitigabile e la strategia per limitare il disturbo ai residenti è basata sull'adozione di adeguate modalità di conduzione dei lavori da parte dell'Appaltatore e tramite opportune informazioni ai residenti su periodo e durata dei lavori.

Il PMA non prevede attività per la fase di post operam.

Conclusioni: Il Proponente riporta che i risultati non hanno ad oggi determinato la necessità di porre in atto particolari azioni da parte dell'Appaltatore.

SETTORE IDRICO SUPERFICIALE

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, il Proponente riporta i contenuti del Piano di Monitoraggio: controlli mirati all'accertamento dello stato quali-quantitativo delle risorse idriche superficiali, al fine di valutare le potenziali alterazioni indotte dalle opere.

Le stazioni di rilievo sono disposte a monte e a valle rispettivamente per il torrente Garbogera e il fiume Seveso.

Sono state effettuate misurazioni per la quantificazione del regime idraulico (frequenza trimestrale, set A1: portata), idrochimico (frequenza trimestrale, set A3 e A4: parametri chimico-fisici e parametri chimici), biologico (frequenza trimestrale, set A5, e semestrale, set A7: Escherichia coli e Indice Biotico Esteso) ed ecologico (frequenza annuale, set A8: Indice di Funzionalità Fluviale). Le attività A5, A7 e A8 non sono previste per il Fiume Seveso.

Ad oggi sono ancora in corso le attività di corso d'opera, avviate nel terzo trimestre 2016 per il Fiume Seveso e nel quarto trimestre del 2016 per il Torrente Garbogera. Per tutta la fase di corso d'opera, il Torrente Garbogera è risultato secco, e pertanto non campionabile.

Per quanto riguarda il monitoraggio chimico fisico, i risultati dell'ante operam e del corso d'opera ad oggi disponibili mostrano che il pH del Torrente Seveso è risultato leggermente basico, con valore medio pari a 8,3 unità, e che le acque sono mediamente mineralizzate, con una conducibilità media intorno ai 713 $\mu\text{S}/\text{cm}$. Le analisi chimiche di laboratorio hanno mostrato concentrazioni molto basse dei parametri monitorati e/o al di sotto dei limiti di rilevabilità; non sono state registrate particolari difformità tra sezioni di monte e sezioni di valle idrologica. Sono segnalate tracce degli Idrocarburi Totali, con valori comunque sempre inferiori al valore limite normativo definito nella Tabella 1/B dell'Allegato 2 alla Parte Terza del D.Lgs. 152/06 e s.m.i..

Conclusioni Nel SIA, per descrivere lo stato di qualità dei due corsi d'acqua, erano stati considerati i dati del monitoraggio istituzionale svolto da ARPA Lombardia nell'arco temporale 2001-2006. Per il Torrente Garbogera, invece, erano stati considerati i risultati del monitoraggio eseguito nel 2000 relativi allo Stato Ecologico resi disponibili dalla Provincia di Milano. Era emerso che il Fiume Seveso aveva mantenuto costante nel tempo il suo Stato Ecologico, di qualità scadente verso monte (Lentate sul Seveso) e pessima verso valle (Bresso), nei pressi del tratto di Autostrada A4 oggetto di intervento, e che anche il Torrente Garbogera presentava

stato di qualità pessimo. I risultati delle attività di monitoraggio ad oggi condotte mostrano una condizione complessivamente non critica, a differenza di quanto era stato riscontrato nel SIA.

CONCLUSIONI

Il Proponente riporta a conclusione della disamina del SIA datato settembre 2010 che;

- per quanto concerne la Pianificazione, le modifiche e/o aggiornamenti intervenute rispetto a quanto analizzato nello SIA del 2010, consistono generalmente nel recepimento dell'intervento all'interno degli strumenti; pertanto, la coerenza degli interventi in oggetto è stata verificata ed è ad oggi confermata;
- l'analisi delle singole componenti ambientali, in base ai dati disponibili del monitoraggio ambientale ante operam eseguito e corso opera ancora in corso, non evidenzia variazioni significative rispetto a quanto valutato nel SIA, pertanto, anche lo stato attuale dell'ambiente può definirsi invariato rispetto a quello descritto nello SIA.

Il Proponente sottolinea inoltre che il progetto esecutivo e le opere realizzate non hanno modificato quanto approvato nelle precedenti fasi progettuali e autorizzative. Sono state apportate modifiche, di limitata entità e non sostanziali, frutto di richieste nell'ambito delle fasi approvative stesse e/o di conseguenti approfondimenti tecnici di dettaglio.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato, come risulta dalla relazione acquisita a questo fine che analizza l'invarianza delle condizioni ambientali preesistenti;
- le condizioni ambientali di competenza sono state analizzate con altri pareri

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 9 D.M. 150/2007

- che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere una proroga di 2 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al decreto DVA-DEC-336 del 03/07/2012 pubblicato in G.U. n. 40 del 4/04/2019.

Resta ferma la necessità di sottoporre il progetto, nelle fasi successive, alle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni dei cui al decreto DVA-DEC-336 del 03/07/2012 per le fasi successive.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli