



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

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

\* \* \*

**Parere n. 553 del 15/03/2024**

<b>Progetto:</b>	<p><b><i>Parere Tecnico – Proroga VIA</i></b></p> <p><b>“Autostrada A8- A/52 Rho-Monza -Riqualfica e potenziamento della SP 46 da Paderno a Rho Lotto 3 Variante di Baranzate”</b></p> <p><b>”</b></p> <p><b>Proroga del termine di validità del Decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-437 del 10/08/2012.</b></p> <p><b>ID VIP 10822</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>Autostrade per l'Italia S.p.A.</b>

## **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. 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

### **PREMESSO che**

- Con nota prot. n. ASPI/23293 del 18/12/2023, acquisita al prot. n. MASE-378 del 01/01/2024, la Società Autostrade per l’Italia S.p.A. ha presentato istanza di proroga di due anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-437 del 10/08/2012, emesso per il progetto definitivo “Autostrada A8-A52 Rho-Monza. Riqualfica e potenziamento della S.P. 46 da Paderno a Rho. Lotto 3 Variante di Baranzate”.
- con nota prot. MASE-6984 del 15/01/2024, acquisita al prot. CTVA-522 del 15/01/2024, 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-DEC-437 del 10/08/2012, 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: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/369/15500>.

### **PREMESSO e DATO ATTO che:**

#### **D.M. n. 333 del 17 novembre 2018 di compatibilità ambientale con condizioni**

- Il progetto “Autostrada A8-A52 Rho-Monza. Riqualfica e potenziamento della S.P. 46 da Paderno a Rho. Lotto 3 Variante di Baranzate” è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con il Decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-437 del 10/08/2012, pubblicato nella Gazzetta

Ufficiale della Repubblica Italiana n. 40 del 04/04/2019, visti i pareri positivi con prescrizioni della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e del Ministero per i beni e le attività culturali con Decreto n. 23743 del 20/07/2011 (prescrizioni del gruppo B), visto il parere positivo della Regione Lombardia espresso con delibera di giunta regionale n. IX/2607 del 30/11/2011, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto in analisi;

- In data 15/07/2013 veniva acquisita dal MATTM l'istanza di Autostrade di verifica di assoggettabilità a VIA della variante progettuale predisposta, sul medesimo Lotto 3, in ottemperanza alla prescrizione n°1 (e sub-punti da 1.1 a 1.8) del DEC/VIA n.437 del 10/08/2012 relativa alla compatibilità idraulica degli scarichi e agli impatti ambientali dell'opera. In esito a tale procedura, con Decreto n.25704 dell'11/11/2013 il MATTM, sulla base del parere della CTVIA n.1364 del 25/10/2013, si esprimeva per l'esclusione dalla VIA della variante progettuale, riconfermando, nella loro totalità, le disposizioni contenute nel DEC/VIA n.437 e formulando ulteriori 3 prescrizioni.
- Con Decreto del MATTM (MASE) n. 366 del 13/11/2014 veniva istituito l'Osservatorio Ambientale SP46 Rho-Monza, il quale si insediava ufficialmente il 25/11/2014 presso il Ministero dell'Ambiente.
- il Proponente ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza con note prot. ASPI/00025927 del 23.12.2014, acquisita al prot. DVA-2015-260 del 08.01./2015, e prot. ASPI/00025698 del 19.12.2014, acquisita al prot. DVA-2015-714 del 12.01.2015, e la successiva nota di integrazione e chiarimenti prot. n. 20989 del 10.11.2015;
- Con determinazione direttoriale DVA 348 del 21/10/2016, sulla base del parere dell'Osservatorio Ambientale SP 46 Rho-Monza del 22 giugno 2016, trasmesso con nota del 23.09.2016, acquisita con prot. 23415 del 26.09.2016, determina l'ottemperanza delle prescrizioni nn° A.1; A.5; A.6; A.8; A.9; A.11; A.13; A.15; A.16; A.17; la non ottemperanza delle prescrizioni nn° A.7; A.12; di verificare nelle successive fasi e in corso d'opera l'applicazione delle prescrizioni nn° A.3; A.10; la parziale ottemperanza della prescrizione n° A.2, limitatamente alla fase di progettazione esecutiva. E in relazione alle prescrizioni impartite con il Provvedimento della Direzione Generale Valutazione Ambientale di esclusione dalla procedura di impatto ambientale protocollo DVA 2013-0025704 del 11 novembre 2013, l'ottemperanza delle prescrizioni nn. 2 e 3.
- il Proponente, in data 11/05/2015, ha trasmesso documentazione relativa al progetto "Nuova viabilità nei Comuni di Bollate e Baranzate, denominata Complanare C2, connessa all'opera Progetto Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A/8-A/52 Rho-Monza. Riqualifica e potenziamento della s.p. 46 lotto 3".
- Con determinazione direttoriale DVA 2351 del 18/09/2015 ha disposto la parziale ottemperanza della prescrizione n. A) 6 del Decreto di VIA n. DEC/DVA/437 del 10/08/2012, a condizione che siano rispettate le prescrizioni riportate nel parere dell'Osservatorio Ambientale SP 46 Rho- Monza, con particolare riferimento all'esigenza che il Ministero, prima dell'avvio delle attività, acquisisca da parte del Proponente l'atto formale dell'intervenuto Accordo tra il medesimo e i Comuni di Baranzate e Bollate.

## **PMA**

Il PMA è stato redatto in base alle prescrizioni del Dec. VIA n. 0000437 del 10/08/2012; aggiornato con una prima revisione (rev.1 - settembre 2014) in base all'istruttoria Arpa Lombardia e a successivi verbali dei Tavoli Tecnici del 10 luglio 2014 e del 19 settembre 2014. Una seconda ed ultima revisione del documento è stata elaborata (rev. 2 – gennaio 2015) a seguito dell'istruttoria ARPA "Osservazioni ARPA Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52 Rho-Monza lotto 3 – variante di Baranzate – dicembre 2014". In particolare, il PMA è stato trasmesso con nota ASPI prot. 25927 del 23/12/14 agli enti competenti ed è stato approvato da ARPA Lombardia con nota prot. 106712 del 27/7/15. Successivamente, l'Osservatorio ha chiuso la relativa prescrizione A17 nel proprio parere del 22/6/16. Le attività previste da Piano nella fase di ante operam sono state avviate nel dicembre 2013.

### **Istanza di Proroga**

Con nota prot. n. ASPI/RM/2023/0023293 del 18/12/2023, acquisita al prot. n. MASE-378 del 02/01/2024, il Proponente ha presentato istanza di proroga di due anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale DEC/DVA/437 del 10/08/2012, emesso per il progetto “Autostrada A8-A52 Rho-Monza. Riqualifica e potenziamento della S.P. 46 da Paderno a Rho. Lotto 3 Variante di Baranzate”;

Il Proponente rappresenta che la richiesta di proroga ai termini di scadenza del Decreto VIA DEC/DVA/437 del 10/08/2012 è motivata a seguito di variazioni necessarie alle opere rispetto alle previsioni di Progetto Esecutivo che sono emerse nel corso dell'appalto e hanno determinato la redazione di 2 Perizie di variante rideterminando gli elementi economici dell'appalto.

Il Proponente dichiara che conseguentemente a fatti imprevisti ed imprevedibili (compreso il COVID) si rende necessaria la richiesta di proroga della procedura, essendo l'opera non ancora del tutto ultimata, per ulteriori due anni ovvero fino a 04/04/2026.

### **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”;
- Quietanza di pagamento relativa agli oneri istruttori per il riesame dei provvedimenti di V.I.A. di cui al decreto interministeriale n. 1 del 04/01/2018 e del Decreto Direttoriale di attuazione n. 47 del 02/02/2018 e Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante l'importo del contributo pari al 25% di quanto già in precedenza versato a titolo dello 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare ai sensi dell'art. 4 del decreto interministeriale n. 1 del 04/01/2018.

### **Termine di validità del DEC/DVA/437 del 10/08/2012**

Il DM in esame è stato pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 40 del 4/04/2019.

Il termine di validità del sopra citato decreto di compatibilità ambientale è stato fissato al 04/04/2024.

Nella domanda il Proponente richiede una proroga di 2 anni.

### **Descrizione degli interventi in progetto**

Si ricorda che l'intervento in esame risulta elencato al punto “3 – Rho-Monza” tra le Opere Connesse di cui al quadro generale dell'accessibilità Expo 2015.

L'intervento in esame si riferisce alla “Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8- A52: Rho – Monza - Tratto compreso tra l'intersezione con la SS 233 e il viadotto sulla linea FNM Milano Saronno (escluso) denominato Lotto 3 – Variante di Baranzate. L'intervento è consistito nella messa in opera del lotto 3 che assieme ai lotti 1 e 2 rientra nel progetto complessivo di adeguamento in sede della SP46, con la realizzazione di un tratto di viabilità autostradale fuori sede che si sviluppa a nord dell'abitato di Baranzate, la cui realizzazione (studiata in modo tale da minimizzare gli impatti ambientali) era necessaria in relazione a considerazioni di carattere tecnico-geometrico e di rispetto della normativa sulla costruzione delle strade, che rendevano non praticabile un adeguamento in sede della tratta esistente tra la Varesina e la via Piave di Baranzate e Novate.

La proposta di variante della SP46 Rho – Monza derivava dall'analisi del tracciato esistente la cui configurazione piano – altimetrica aveva le caratteristiche di una strada locale e quindi difficilmente

adeguabili agli standard previsti per una viabilità di tipo autostradale. Per garantire elevati standard progettuali e al contempo migliorare le condizioni di sicurezza stradale era pertanto necessario prevedere un intervento in variante. Nell'ambito della progettazione del progetto complessivo di adeguamento in sede della SP46 è stata richiesta la realizzazione della variante di Baranzate di cui il solo lotto 3 è di competenza ASPI. Il progetto infatti è stato suddiviso in 3 tratte omogenee dal punto di vista delle caratteristiche tecniche prevalenti che le contraddistinguono, come indicato nella successiva tabella, nella quale vengono individuati anche i comuni interessati e la società Concessionaria che ha preso in carico ciascuna tratta.

Il tracciato nel tratto iniziale si presenta in trincea per l'attraversamento della linea ferroviaria che avviene in galleria nell'ambito del lotto 2. Risale velocemente e si presenta in rilevato in corrispondenza dello svincolo di Baranzate-Novate, per sovrappassare la rotatoria di svincolo e subito dopo il torrente Pudiga alla progr. Km 0+659.56. Attraversato il Pudiga, inizia il tratto in trincea per l'attraversamento dell'abitato di Baranzate. Tra la progr. km 0+996.43 e la km 1+147.40 (L=150 m) è stata prevista la galleria artificiale di Baranzate, per garantire la dovuta permeabilità tra l'area urbana di Baranzate e le aree poste a nord del nuovo tracciato. Il tracciato autostradale si mantiene in trincea sino alla progr. km 1+490 per poi attraversare i canali secondari gestiti dal consorzio Villorosi e la SS 233 Varesina. Nel tratto finale il tracciato si ricollega alla viabilità esistente in corrispondenza dello svincolo Rho Fiera. Per garantire la dovuta sicurezza dell'opera, il nuovo tracciato è stato realizzato leggermente in rilevato in corrispondenza dell'area di esondazione del torrente Merlata.

Lungo il suo percorso, il tracciato principale interseca una serie di assi stradali di vario livello gerarchico, connettendosi direttamente con alcuni di essi attraverso gli svincoli di:

- Bollate/Novate M., di interconnessione con la via Piave e la via Di Vittorio;
- Baranzate - SS233 Varesina, a Baranzate, di interconnessione con le due tratte nord e sud della prevista variante alla ex-SS233 e con l'asse storico.

Le interferenze con corsi d'acqua e con i tracciati stradali sono tutte risolte mediante la sopraelevazione del nuovo tracciato autostradale e la realizzazione di opportune opere.

Le modifiche introdotte in sede di progettazione esecutiva consistono in affinamenti progettuali, oltre che derivanti da richieste formulate dagli Enti in sede di Conferenza dei Servizi che hanno riguardato, tra l'altro, anche il coordinamento delle concessionarie coinvolte per rendere più efficace la fasizzazione relativa alla realizzazione delle opere. In particolare, il recepimento della prescrizione avanzata dal Territorio per il lotto 2, relativa alla modifica del sistema di attraversamento della linea ferroviaria da scavalco aereo a sottopassaggio per evitare l'interruzione del transito ferroviario (l'intervento ricade sul lato Ovest dell'opera nel Lotto 3).

In ottemperanza al decreto VIA 437 del 10/08/2012 del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e agli esiti della Conferenza di Servizi conclusasi in seconda seduta del giorno 25 novembre 2013 nel seguito si elencano le principali modifiche richieste in tali sedi e apportate al Progetto definitivo presentato in sede di verifica di assoggettabilità:

- soluzione in variante di tracciato con trincea intermedia profondità fino a 4,50 m per estensione L=660 m con Varesina in attraversamento inferiore e svincolo di Novate-Bollate.
- la soluzione progettuale di sottopassare in galleria (km 0+634 circa) Via Piave e il torrente Pudiga è stata sostituita con una soluzione a raso/rilevato basso per attraversare l'intersezione di Via Piave mediante i due sottovia del rilevato e il torrente Pudiga mediante due ponticelli (km 0+664) in corrispondenza delle due rampe di entrata e uscita del ramo autostradale.
- conseguente modifica dello svincolo di Baranzate - Novate (intersezione con via Piave) mediante una rotatoria di grande diametro in trincea sulla quale si attestano le due complanari monosenso da e verso Monza, in sostituzione alle due rotatorie a raso poste a nord e a sud della proposta di tracciato precedente.
- Il tratto in galleria a Baranzate (km 1+083) discende in trincea e attraversa via Don Ubaldi/ N. Sauro ed è analoga alla precedente soluzione con un'estensione di 150 m, ma meno profonda (di 6.50 m invece di 10 m). Inoltre, i tratti in trincea sono stati realizzati per lo più prevedendo sezioni tra "muri ad U" a tutta altezza, mentre in precedenza erano previste scarpate aperte.

- Modifica dello svincolo SS233 Varesina per cui lo schema dello svincolo è rimasto sostanzialmente invariato con l'esclusione dell'attraversamento della Rho-Monza che nella nuova soluzione avviene in viadotto invece che in galleria.

In ottemperanza delle prescrizioni di natura idraulica contenute nel DecVIA 437/2012 (In riferimento al punto A) - 1 e C) d-e-f) si elencano le seguenti modifiche:

- la progettazione delle opere idrauliche è stata aggiornata in modo che la portata di acque scaricata tenga conto della effettiva capacità idraulica dei corpi idrici ricettori;
- come prescritto dalla Regione Lombardia il sistema è stato studiato in modo da non scaricare nei corsi d'acqua (Pudiga e Merlata) quando la loro portata supera il limite indicato nel decreto. Lo scarico si riattiverà solo quando la portata dei corsi d'acqua scenderà sotto tali limiti, comunque sarà sempre limitata a 20 l/sec ha.
- le verifiche dei manufatti in corrispondenza degli attraversamenti del reticolo idrografico preesistente e il dimensionamento dei manufatti di laminazione delle portate da scaricare è stato valutato considerando il tempo di ritorno di 500 anni sia per il tratto autostradale che per gli svincoli.
- sono stati inoltre eliminati gli scarichi previsti nei canali diramatori 8 Garbagnate e 6 Garbagnate, gestiti dal Consorzio Est Ticino-Villoresi;

Le interferenze con corsi d'acqua e con i tracciati stradali sono state tutte risolte mediante la sopraelevazione del nuovo tracciato autostradale e la realizzazione di opportune opere.

Le modifiche sopra elencate risultano valutate all'interno dello SPA redatto nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, conclusa con il sopraccitato Decreto n.25704 dell'11/11/2013.

L'opera è dotata di un adeguato sistema di drenaggio di piattaforma stradale, adattato alle prescrizioni della Regione Lombardia. Il Proponente nella relazione descrive ulteriori modifiche in modo dettagliato.

Le opere risultano sostanzialmente concluse. Risultano in fase di ultimazione e prossima consegna gli interventi relativi alle lavorazioni delle barriere integautos. Tali barriere, infatti, dovranno essere sostituite da un nuovo sistema integrato conforme alle disposizioni ricevute dalla DGVCVA. Tale intervento, che rientra nell'ambito del "Piano nazionale di sostituzione delle barriere integrate" di Autostrade per l'Italia, verrà recepito e realizzato mediante un'ulteriore e futura perizia di variante attualmente in corso di redazione.

#### ***a. Confronto con il Progetto definitivo***

Il SIA (2010) è stato redatto secondo le indicazioni del DPCM 27 dicembre 1988, "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale", con lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio.

Si presentano di seguito le modifiche al progetto definitivo approvato nell'ambito della verifica di assoggettabilità (2013).

- Ottimizzazione della rotatoria 1 a servizio del nuovo svincolo "Baranzate - SS233 Varesina" con spostamento (riquadro A) dell'opera di sovrappasso e della rotatoria 1 in rilevato per il collegamento diretto con l'area produttiva mediante l'uscita verso via Stella Rosa.
- Spostamento e ottimizzazione dell'uscita/entrata in rotatoria 2 e del collegamento dell'asse B con la viabilità locale in via Milano (riquadro B - svincolo "Baranzate - SS233 Varesina").
- Realizzazione di una nuova rotatoria (n°4) a servizio di Via Aquileia e a integrazione dell'infrastruttura con la viabilità locale;

- Ottimizzazione delle rampe 7 e 8 dello svincolo Bollate - Novate Milanese il cui completamento è stato realizzato per servire tutti i collegamenti (da e per Rho, da e per Monza), secondo quanto richiesto in sede di CdS;
- Ottimizzazione della rampa di accesso al parcheggio in corrispondenza della galleria artificiale;
- Ottimizzazione una pista ciclopedonale e opere a verde mediante ritombamento della SP46 Rho - Monza e riqualifica dell'ex tracciato;
- Attraversamenti ciclo pedonali di scavalco e in continuità con i tracciati esistenti;
- N.2 edifici di nuova realizzazione, relativi ad area commerciale; uno localizzato a sud dello svincolo di Baranzate e l'altro al di fuori del lotto 3, oltre il sottopasso ferroviario.

**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.

**Confronto fra lo stato di fatto ambientale iniziale e quanto previsto nello studio di impatto ambientale (di seguito, SIA)**

Il SIA risale al 2010 e :

- è stato redatto secondo le indicazioni del DPCM 27 dicembre 1988, recante “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale” con lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio;
- è articolato in Quadro di Riferimento Programmatico, Quadro di Riferimento Progettuale e Quadro di Riferimento Ambientale. Le analisi e le elaborazioni sono state redatte sulla base della documentazione cartografica disponibile al tempo presso gli Enti territorialmente interessati, mediante il supporto della cartografia foto-piano e aerofotogrammetria specificatamente predisposta per l'elaborazione del Progetto Definitivo e attraverso indagini dirette sul campo, campagne di rilevamento e sopralluoghi.
- è stato redatto anche con l'obiettivo di analizzare il contesto territoriale, urbanistico ed ambientale nel quale si colloca l'opera in progetto, al fine di ottimizzare le scelte d'intervento, dal punto di vista funzionale e dal punto di vista del suo inserimento nell'ambiente e nel territorio.

La documentazione presentata ha lo scopo di analizzare il contesto in cui si inserisce l'opera al fine di verificare eventuali cambiamenti rispetto alle tutele inserite nello SIA del progetto autorizzato, per l'ottenimento della proroga.

L'aggiornamento dello Studio, a partire dal quadro vincolistico, permette il confronto dello stato di fatto, anche con riferimento agli impatti ed alle mitigazioni previste all'interno dello SIA, analizzandone l'efficacia. A supporto delle analisi vengono presentati i dati del monitoraggio ambientale, attualmente in corso sulla tratta in esame.

**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 in via definitiva dal Consiglio Regionale della Lombardia con deliberazione del 19/01/2010, n.951. Con l'aggiornamento del Piano nel 2019, si classifica la tratta in esame all'interno dei tracciati autostradali esistenti. A fronte delle nuove esigenze di governo del territorio emerse negli ultimi anni, la Regione Lombardia ha dato avvio a un percorso di revisione del PTR e del PPR (Piano Paesaggistico Regionale) sezione specifica del PTR, da sviluppare attraverso il più ampio e costruttivo confronto con tutti i soggetti interessati. Entrambi gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale hanno quindi subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA. La revisione del 2022 recepisce la realizzazione dell'intervento all'interno del sistema autostradale in coerenza con la programmazione delle opere di potenziamento/ riqualificazione della grande viabilità ed opere connesse. L'intervento in oggetto risulta ora individuato nel PTR nella voce "autostrade". Il tracciato di progetto, risulta interamente ubicato nell'ambito geografico del Milanese, andando a interessare, per quanto riguarda gli spazi aperti, l'unità tipologica di paesaggio della Bassa Pianura irrigua a orientamento risicolo al limite con paesaggi fluviali della bassa pianura, in ambiti di conurbazione metropolitana, interessando vaste aree di territorio urbanizzato. Il Proponente descrive gli estratti aggiornati della cartografia PTPR nella revisione del 2022 e afferma che nonostante lo strumento sia stato aggiornato successivamente all'elaborazione progettuale, questa può essere ritenuta in linea con i contenuti del piano.

## **Pianificazione provinciale**

### Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e Piano Territoriale Metropolitan (PTM) di Milano.

Il vigente piano analizzato in sede di VIA era stato approvato con la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 55 del 14 ottobre 2003. Il SIA indicava che il Piano elaborato e approvato ai sensi della L.R.1/2000 era stato rieditato all'interno del processo di adeguamento alla LR 12/2005 disposto con la deliberazione n. 884 del 16/11/05 (avviso BURL n. 48 del 30/11/05). La legge ha ridisegnato il ruolo e le funzioni dei diversi livelli di governo territoriale. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) adeguato alla LR 12/2005, approvato il 17 dicembre 2013 con Delibera di Consiglio n.93, è stato vigente dal 19 marzo 2014, con la pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - Serie Avvisi e Concorsi, n.12, fino al 6 ottobre 2021, data in cui è entrato in vigore il Piano Territoriale Metropolitan (PTM) che recepisce e aggiorna i temi e gli obiettivi stabiliti dal PTCP e le successive varianti. Nell'adeguamento del PTCP è stato necessario ridefinire le previsioni con efficacia prescrittiva e prevalente e il relativo campo di applicazione, secondo quanto indicato all'art. 18 della LR 12/2005 e come precisato dai criteri deliberati dalla Giunta Regionale (DGR 8059/08 del 19/09/2008) e con il PTR. L'adeguamento ha riguardato in particolare le tematiche paesaggistiche finalizzate all'individuazione e articolazione delle situazioni di degrado e compromissione paesaggistica o rischio o degrado del territorio provinciale, il raggiungimento degli obiettivi di integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio e l'individuazione di ambiti per l'istituzione dei Parchi di Interesse Locale (PLIS), nel caso specifico il Parco delle Groane e dal Parco di Interesse Sovracomunale Comunale della Balossa che come analizzato nel SIA risultano più esterni rispetto alla fascia di immediata influenza del tratto della SP46 oggetto del progetto di riqualificazione e potenziamento. Allo stato attuale risulta quindi vigente il Piano Territoriale Metropolitan della Città Metropolitana di Milano, approvato l'11 maggio 2021 con Delibera di Consiglio Metropolitan n. 16, con efficacia il 6 ottobre 2021 con la pubblicazione di definitiva approvazione sul BURL- Serie Avvisi e Concorsi n.40, secondo quanto prescritto all'art.17, comma 10 della LR 12/2005.

Il Proponente descrive alcuni estratti del PTM quale aggiornamento del SIA e ad evidenza della programmazione dell'intervento all'interno degli strumenti di pianificazione. Attualmente l'intervento in esame è cartografato come esistente. In corrispondenza del limite di intervento, presso la rotatoria 1,

l'opera si connette a uno dei progetti sovraordinati con efficacia localizzativa derivanti dal PTR in programma, la Variante alla S.P.ex S.S.233 "Varesina" da Arese a Baranzate - 1 ° Stralcio nei Comuni di Arese e Bollate. Un raccordo di circa 3km che permette il collegamento diretto allo svincolo di Baranzate sulla A52 Tangenziale Nord Milano, deviando il traffico da Bollate.

Il tratto di autostrada A8 – A52 oggetto di intervento interessa:

- fasce di rilevanza paesaggistico fluviale (art.49);
- corsi d'acqua di rilevanza paesaggistica torrente Pudiga che il torrente Merlata (art. 50);
- ambito di rilevanza paesistica (art.52)

Il PLIS (Parchi Locali di interesse Sovracomunale (art.70) individuato non risulta interessato dal progetto del Lotto 3 ma si inserisce nell'ambito del lotto 2 (non di competenza ASPI). Il Proponente scrive che già il precedente tracciato autostradale della A8 - A52 in comune di Baranzate e Novate Milanese interferiva con le fasce di rispetto dei torrenti Pudiga e Merlata secondo l'art 142 del D.Lgs 42/2004. Il Parco delle Groane e il Parco di Interesse Sovracomunale Comunale della Balossa risultano più esterni rispetto alla fascia di immediata influenza del tratto della SP46 oggetto del progetto di riqualificazione e potenziamento. Il PTM conferma quanto già analizzato all'interno del SIA.

Dall'analisi del PTM si capisce che il tratto in oggetto non interessa i principali elementi della rete ecologica metropolitana. Inoltre, il tracciato non intercetta corridoi ecologici primari o secondari appartenenti alla rete regionale e non è presente alcuna interferenza con i corridoi ecologici della RER, in quanto quello più prossimo all'area di intervento è localizzato a nord del comune di Bollate attraverso una porzione del Parco delle Groane, confermando quanto già analizzato dal SIA relativamente al PTCP della Provincia di Milano che viene ripreso nel PTM.

L'intervento ricade nella zona di ricarica dell'idrostruttura sotterranea intermedia (ISI) e superficiale (ISS).

Considerati tutti gli altri elementi rilevanti, nonostante il PTM sia stato aggiornato successivamente all'elaborazione progettuale, questa può essere ritenuta in linea con i contenuti del piano, anche grazie al recepimento delle prescrizioni formulate dagli Enti competenti in fase di approvazione del progetto.

#### Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il PUMS metropolitano è stato approvato con Deliberazione di Consiglio della Città metropolitana di Milano, Rep. n. 15 del 28 Aprile 2021. Nello specifico, l'intervento era indicato tra le opere in costruzione o con aree occupate "27bs Opere per ultimare la riqualificazione/potenziamento della SP46 tra Bollate e Baranzate" (lotto 3 ASPI - nuova connessione a nord di Baranzate) con orizzonte di 2 anni (riferimento all'obiettivo C1.4 Viabilità e sicurezza stradale a pp.78). L'opera risulta comunque coerente con il successivo piano.

#### **Pianificazione comunale**

L'intervento ricade all'interno del territorio dei Comuni di Novate Milanese, Bollate, Baranzate e Milano. Tutti e quattro i Comuni sono dotati di Piano di Governo del Territorio (PGT) che, in base alla Legge Regionale 12/2005, ha sostituito il Piano Regolatore Generale (PRG). Il SIA analizzava i PRG dei comuni citati, mentre con la redazione dello Studio Preliminare Ambientale relativa alla verifica di assoggettabilità a VIA, l'analisi degli strumenti di pianificazione comunale fanno riferimento al PGT. Il confronto di conformità del Progetto Definitivo con la variante progettuale fa emergere un miglioramento rispetto alla conformità con la pianificazione comunale a seguito dell'aggiornamento della stessa.

L'intervento risulta pertanto coerente con la programmazione comunale vigente.

#### Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Milano (MI)

Successivamente alla stesura del SIA è stato adottato il Piano di Governo del Territorio (PGT) con Delibera CC n° 25 del 14/07/2010 e approvato con Delibera CC n° 16 del 22/05/2012). Con Delibera CC n° 34 del 14/10/2019 è stata approvata la Variante al PGT e con Delibera CC n° 44 del 03/07/2023 la Variante relativa, principalmente, all'aggiornamento della delimitazione delle fasce fluviali del Seveso e delle mappe di pericolosità da rischio alluvioni. Attualmente è in corso la fase di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della nuova variante al PGT.

Lo strumento di pianificazione comunale è stato modificato e aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA, ricomprendendo al suo interno l'intervento in oggetto.

#### Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Novate Milanese (MI)

Con Delibera CC n° 81 del 17/12/2012 è stato approvato il Piano di Governo del Territorio (PGT) e con Delibera CC n° 62 del 20/12/2018 è stata approvata la Variante 1 al PGT, tuttora vigente. Le opere ricadono nella "fascia di rispetto stradale relativa al nuovo tratto autostradale A8 - A52 e potenziamento A4 - [Art. 71]". Il vigente PGT è comprensivo delle modifiche apportate con Delibera di Consiglio Comunale n. 84 del 19/12/2013 e con la Variante n. 1, i cui elaborati sono indicati con "bis". Lo strumento urbanistico aggiornato comprende tra le previsioni degli strumenti sovraordinati, l'intervento in oggetto, rappresentandolo nelle cartografie di piano.

#### Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Bollate (MI)

Al momento è vigente il PGT, approvato in via definitiva con delibera di C.C. n. 25 del 01/06/2011 e successive varianti approvate con delibera di C.C. n. 59 del 17/12/2019 che contempla l'intervento in oggetto, rappresentandolo nelle cartografie di piano. Il SIA indicava un'interferenza del progetto con un'area non soggetta a trasformazione classificate come zone di margine dell'agglomerato urbano che per localizzazione o conformazione risultano stabilmente inidonee alla trasformazione a fini edificatori. L'aggiornamento del Piano integra e modifica l'area denominata "aree non soggette a trasformazione urbanistica introducendo la possibilità di trasformazione relativamente agli interventi di mitigazione previsti nel progetto.

#### Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Baranzate (MI)

Al momento è vigente il PGT approvato con delibera CC n. 7 del 08/04/2021 in cui è stato approvato il nuovo documento di piano e la variante (n. 6) al piano dei servizi, al piano delle regole, alla componente geologica, idrologica e sismica del PGT, atti adottati con precedente deliberazione n. 33 del 30/07/2020 del Consiglio Comunale. Lo strumento urbanistico aggiornato comprende tra le previsioni di piano, l'intervento in oggetto, rappresentandolo nelle cartografie di piano.

### **Pianificazione di Settore**

#### Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico - Autorità di Bacino

I corsi d'acqua interessati dall'intervento (canale Villoresi, torrente Lura) non ricadono nell'ambito di definizione e delimitazione cartografica delle fasce fluviali.

#### Piano Gestione Rischio Alluvioni

Il primo PGRA (PGRA 2015) è stato approvato con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016, successivamente alla stesura del progetto esecutivo dell'intervento in esame. La prima revisione del PGRA (PGRA 2021), relativa al sessennio 2022-2027, è stata approvata dalla Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di bacino distrettuale del Fiume Po con deliberazione n. 5 del 20 dicembre 2021 e definitivamente approvata con D.P.C.M. del 1° dicembre 2022, successivamente alla realizzazione delle opere oggetto della presente relazione, le quali sono state terminate nel 2015, in tempo utile per l'apertura della viabilità per la manifestazione expo Milano. In particolare, per la porzione del territorio regionale ricadente nel distretto del fiume Po, l'aggiornamento delle mappe riguarda: le mappe di pericolosità (aree allagabili) complessive che costituiscono quadro conoscitivo dei PAI; le mappe di rischio (R1, R2, R3, R4)

complessive, elaborate ai sensi del D. Lgs n. 49/2010; le mappe di pericolosità e rischio (aree allagabili, tiranti, velocità, elementi esposti) nelle Aree a Rischio Potenziale Significativo (APSEFR).

I torrenti interessati dalle opere rientrano nell'ambito territoriale RP. L'alveo dei torrenti Merlata (Guisa, Nirone) e Pudiga ricadono in aree di alluvione: "Pericolosità RP scenario frequente H", con tempo di ritorno compreso tra i 20 e 50 anni. Inoltre, il torrente Merlata (Guisa, Nirone) rientra nel più ampio areale di "Pericolosità RP scenario raro -L" con tempo di ritorno fino a 500 anni dall'evento. Le aree di intervento, nel tratto di attraversamento del torrente Guisa e Nirone (Merlata) e Pudiga, ricadono in aree a rischio medio R2, elevato R3 e molto elevato R4 in corrispondenza dell'intersezione tra l'infrastruttura e l'alveo dei corsi d'acqua citati. Mentre le aree di svincolo e del tessuto urbano circostante sono classificate con classe di rischio moderato R1 e medio R2. Il Proponente sostiene che il Progetto Esecutivo, in analogia e continuità al progetto definitivo, ha tenuto conto, degli strumenti normativi e dei piani di gestione che regolano i sistemi di smaltimento delle acque meteoriche, vigenti al momento della progettazione. In particolare, il rispetto dei criteri di dimensionamento imposti dall'Autorità di Bacino del Fiume Po per la realizzazione o l'adeguamento di attraversamenti idraulici su corsi d'acqua naturali e la minimizzazione degli impatti prodotti dalle opere sul territorio e il corretto inserimento paesistico delle stesse. Le mappe del PGRA (nella versione del 2021) tengono conto degli interventi e delle trasformazioni territoriali realizzate.

#### Zonizzazione Regionale Qualità dell'Aria (PRQA)

La zonizzazione del territorio regionale è prevista dal D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 - "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" che prevede che le regioni e le province autonome provvedano a sviluppare la zonizzazione del proprio territorio ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente o ad un suo riesame, nel caso sia già vigente, per consentire l'adeguamento ai criteri indicati nel medesimo d.lgs.155/2010.

Regione Lombardia con la delibera di Giunta regionale n. 2605 del 30 novembre 2011 ha messo in atto tale adeguamento della zonizzazione, revocando la precedente (varata con D.G.R n. 5290 del 2007 ed analizzata nel SIA) e presentando pertanto la ripartizione del territorio regionale in zone e agglomerati.

Ai sensi delle delibere di Giunta regionale n. 7635/08 e n. 9958/09, le limitazioni alla circolazione si applicano alla porzione di territorio regionale corrispondente agli agglomerati (Milano), e relativi Comuni di cintura appartenenti alla zona A (Fascia 1). La delibera di Giunta regionale n. 2578 del 31 ottobre 2014 ha esteso le limitazioni a tutti i Comuni appartenenti alla zona A (Fascia 2). I comuni interessati dall'intervento ricadono in Fascia 1 agglomerato di Milano.

Ai fini della presente procedura, si ricorda che, ai sensi dell'art. 13, comma 3, della l.r. 24/2006 il fermo della circolazione non si applica: alle autostrade; alle strade di interesse regionale R1, come individuate dalla classificazione funzionale definita ai sensi della l.r.9/2001, art. 3, con delibera di Giunta regionale n. 19709 del 3 dicembre 2004 e successivi aggiornamenti; ai tratti di collegamento tra strade di cui ai precedenti punti, agli svincoli autostradali ed ai parcheggi posti in corrispondenza delle stazioni periferiche dei mezzi pubblici ricadenti all'interno della zona interessata dalle limitazioni alla circolazione. Pertanto, le misure di cui sopra non rilevano.

#### VINCOLI

Gli ambiti di particolare interesse trattati all'interno dello SIA sono stati le risorse storiche, il sistema idrografico, le zone e gli elementi naturali e paesaggistici.

Tali ambiti sono stati recepiti attraverso l'analisi delle carte degli strumenti urbanistici provinciali e comunali, dei piani e programmi di settore e delle analisi ambientali relative allo stato attuale dell'ambiente. Il Proponente riporta gli esiti delle verifiche svolte in merito agli aggiornamenti degli strumenti sopraccitati, successivi e vigenti allo stato attuale e agli strati informativi messi a disposizione sul portale cartografico nazionale e Sitap, di cui sono stati riportati gli estratti cartografici nella Relazione di aggiornamneto dello SIA.

I vincoli individuati nell'ambito di interesse indicati nel SITAP sono riferiti a:

- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna, vincolati ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. c) ovvero aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche; Nello specifico, i corsi d'acqua che attraversano il territorio (Merlata, Guisa, Nirone e Pudiga);
- Parchi e riserve nazionali o regionali vincolati ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. f) del Codice, più restanti tipologie di area naturale protetta (livello fornito dal Ministero dell'Ambiente). Nello specifico il Parco delle Groane, le cui propaggini più meridionali interessano il territorio comunale di Bollate.

Il Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici della Regione Lombardia conferma i contenuti del SITAP individuando: Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e relative sponde: torrenti Merlata, Guisa, Nirone e Pudiga; Parchi nazionali e regionali: Parco delle Groane; PLIS della Balossa esterno alla fascia di immediata influenza del tratto in esame.

Come emerso anche in sede di VIA ricorrono le disposizioni previste al primo e al secondo comma dell'art. 146 del DLgs 42/2004 e s.m.

Il Parco delle Groane nel contesto territoriale interessato dal tracciato autostradale della A8 è localizzato ad una distanza media di circa 2 km rispetto al tracciato autostradale. L'ampliamento dello stesso tracciato e la viabilità di adduzione ad esso non hanno interessato aree interne al perimetro del Parco. Diversamente riguardo ai corsi d'acqua interferiti il SIA analizzava il reticolo primario e secondario fornendo un'analisi idrologica e idraulica per ogni corso d'acqua o canale interferito, definendone le aree di allagamento. La realizzazione del Lotto 3 del potenziamento SP46 ha comportato la revisione delle opere di attraversamento idraulico presenti o riprofilatura dell'alveo per cui è stato adottato un sistema idraulico chiuso a protezione dei recapiti finali.

Con riferimento alla rete Natura 2000 si individua una porzione del perimetro del sito ZSC IT 2050001 Pineta di Cesate, distante circa 6 km dal tracciato in esame confermando il quadro vincolistico analizzato nel SIA. Con riferimento alla pianificazione regionale, a quella di settore e sulla base di quanto esposto negli elaborati deli PTM delle città metropolitana di Milano, del PUMS di Milano, nonché degli strumenti urbanistici comunali, l'intervento appare coerente con gli obiettivi dei Piani stessi e non risulta in contrasto con le prescrizioni e le previsioni di tali strumenti.

### **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, vegetazione e flora, fauna ed ecosistemi, rumore e vibrazioni. Per ognuna delle singole componenti è stata esaminata la caratterizzazione dello stato iniziale e l'interazione con le opere in progetto quantificando, sulla base di approcci settoriali, gli impatti indotti dalla realizzazione dell'intervento e prevedendo l'evoluzione futura del sistema ambientale, nonché eventuali opportune misure di mitigazione.

Nel seguito si riporta un'analisi puntuale di ogni componente ambientale e della sua variazione rispetto a quanto valutato nel SIA, in base ai dati ambientali resi disponibili nell'ambito del monitoraggio ambientale ante operam e corso d'opera già eseguito. Come già anticipato all'inizio di questo parere, il PMA è stato redatto in base alle prescrizioni del DM 437 del 10/08/2012, aggiornato una prima volta a settembre 2014 in base all'istruttoria Arpa Lombardia e a successivi verbali dei Tavoli Tecnici del 10 luglio 2014 e del 19 settembre 2014. Una seconda e ultima revisione del documento è stata elaborata (rev. 2 – gennaio 2015) a seguito dell'istruttoria ARPA "Osservazioni ARPA Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52 Rho- Monza lotto 3 – variante di Baranzate – dicembre 2014".

Il Proponente riporta un'analisi puntuale di ogni componente ambientale e della sua variazione rispetto a quanto valutato nel SIA, in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale, come richiesto nella VIA e previsto nel progetto.

## ATMOSFERA

Il monitoraggio dell'inquinamento atmosferico relativo all'autostrada A8 - A52 Rho Monza (viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente) è stato eseguito secondo le indicazioni di metodo indicate nel Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). Nel sito sono state eseguite 3 campagne di monitoraggio ante operam nell'anno 2014 e 16 campagne di monitoraggio di corso d'opera a partire dal quarto trimestre 2014 fino al secondo trimestre 2018. Nel documento aggiornato della relazione presentata dal Proponente sono riportate le analisi del Biossido di azoto, del monossido di carbonio, dell'ozono, del Benzene e delle polveri PM10 e 2.5 per le diverse campagne di monitoraggio.

**Conclusioni:** I rilievi eseguiti hanno evidenziato in alcuni casi delle criticità legate alle lavorazioni. Per i n° 3 superamenti dei limiti normativi riscontrati, causati presumibilmente dalle lavorazioni presenti nell'area di monitoraggio. Il Proponente afferma che tramite la Direzione Lavori hanno incrementato le attività di mitigazione necessarie a ridurre il risollevarimento delle polveri (incremento delle bagnature delle viabilità e delle aree di cantiere interessate, riduzione della velocità dei mezzi di cantiere e copertura degli stessi nel trasporto del materiale). Sostiene, quindi, che il quadro delineato all'interno del SIA è sostanzialmente confermato, a fronte di un leggero abbassamento dei livelli di inquinanti, in linea con un generale trend di miglioramento dei parametri di qualità dell'aria. Inoltre, con particolare riferimento alla fase di corso d'opera, in occasione del registrarsi di superamenti occasionali dei limiti, è stato svolto un confronto eseguito con i dati registrati dalle centraline della rete pubblica dell'Arpa Lombardia ed è stato verificato che anche le centraline della rete pubblica riscontrando, in generale, superamenti nei medesimi periodi. Seppur i superamenti registrati non siano direttamente e esclusivamente riconducibili alle attività di cantiere, sono, in ogni caso, state opportunamente attivate le verifiche con il Gruppo di crisi e incrementate le attività di mitigazione necessarie a ridurre il risollevarimento delle polveri.

## RUMORE

La caratterizzazione del clima acustico dell'area interessata dall'intervento di ampliamento autostradale è stata eseguita secondo le indicazioni di metodo indicate nel Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). In particolare, il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- sei misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R2. Tale metodica prevede misure della durata di 24 ore, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti alle attività di cantiere;
- sette misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R3. Tale metodica prevede misure della durata di 7 giorni, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti al traffico autostradale;
- quattro misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R4. Misure di breve periodo per la verifica del limite differenziale in ambiente abitativo.

**Conclusioni:** Con riferimento ai dati analizzati nel SIA, i risultati, sia dei rilievi condotti a suo tempo sia delle valutazioni modellistiche, evidenziavano un livello di parziale compromissione del clima acustico, relativamente al periodo notturno e diurno, per quei ricettori che risultano maggiormente prossimi all'attuale tracciato autostradale e che sono classificati tra i ricettori sensibili, con limiti normativi molto restrittivi. Per questi ricettori si evidenzia che, dalle verifiche ad oggi condotte in post operam, non si registrano superamenti dei limiti, dimostrando quindi l'efficacia delle misure di mitigazione poste in atto. Con riferimento al corso d'opera non sono emerse criticità.

## VIBRAZIONI

Il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio per caratterizzare i livelli di inquinamento vibrazionale dell'area interessata dall'intervento di ampliamento autostradale:

- tre misure del livello di inquinamento vibrazionale da eseguire con metodica V1. Tale metodica prevede l'esecuzione di misure di breve durata da effettuare in ambiente abitativo. In particolare, le misure devono essere svolte in corrispondenza del solaio del primo e dell'ultimo piano dell'edificio. Le campagne di monitoraggio sono previste esclusivamente in edifici sedi di attività umana, presso i ricettori esposti alle attività di cantiere. La metodica V1 è finalizzata alla valutazione del disturbo alle persone negli edifici secondo la norma di riferimento UNI9614. Per quanto riguarda il monitoraggio previsto per la fase di Ante Operam sono state portate a compimento il 45% delle attività previste da PMA

**Conclusioni:** I dati ad oggi acquisiti completano la definizione dello stato della componente e confermano quanto analizzato nel SIA.

### **SETTORE IDRICO SUPERFICIALE**

Il Piano di Monitoraggio approvato prevede controlli mirati all'accertamento dello stato quali quantitativo delle risorse idriche superficiali, al fine di valutare le potenziali alterazioni indotte dalle opere autostradali in fase di realizzazione. Il PMA riguarda i corsi d'acqua della rete idrografica superficiale principale interagenti con il tracciato autostradale, secondo un'impostazione di indagini per campagne. Il monitoraggio della fase ante operam è stato avviato nel mese di dicembre 2013 ed è terminato nel mese di giugno 2014, la fase di corso d'opera contestuale alle attività di realizzazione dell'ampliamento è stata avviata nel mese di luglio 2014 ed è terminato per la prima fase nel mese di maggio 2015 con l'apertura del lotto 3 della Variante di Baranzate. La fase post operam per questa componente è stata effettuata nell'anno 2018.

**Conclusioni:** i dati acquisiti completano la definizione dello stato della componente; il monitoraggio ha permesso inoltre di eseguire le opportune verifiche con riferimento alla fase di corso d'opera, ormai conclusa e per la quale non sono state registrate criticità. Inoltre, il sistema di drenaggio chiuso e i presidi idraulici realizzati da progetto concorrono al mantenimento delle condizioni qualitative e quantitative dei corsi d'acqua intercettati.

### **AMBIENTE IDRICO SOTTERRANEO**

Il Piano di Monitoraggio approvato prevede controlli mirati all'accertamento dello stato quali quantitativo delle risorse idriche sotterranee, al fine di valutare le potenziali alterazioni indotte dalle opere autostradali in fase di realizzazione.

Gli interventi in progetto avevano lo scopo di verificare l'impatto della cantierizzazione in particolare, alla presenza di acque di dilavamento nelle aree adibite a cantiere e alla produzione di acque reflue generate dalle lavorazioni proprie del cantiere, come l'attività di betonaggio e il lavaggio dei mezzi.

Il Piano di Monitoraggio delle acque sotterranee, articolato in indagini su piezometri è orientato ai seguenti aspetti:

- certificazione dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici nella situazione precedente l'avvio dei lavori;
- controllo dei corpi idrici nella fase di cantiere.

Il monitoraggio Ante Operam è stato effettuato nell'anno 2014; la fase di corso d'opera contestuale alle attività di realizzazione dell'ampliamento è terminata nel mese di maggio 2015 con l'apertura del lotto 3 della Variante di Baranzate. La fase post operam per questa componente è stata effettuata nell'anno 2018.

**Conclusioni:** I dati acquisiti completano la definizione dello stato della componente; il monitoraggio ha permesso inoltre di eseguire le opportune verifiche con riferimento alla fase di Ante Operam e Post Operam, ormai conclusa. Non sono state riscontrate criticità durante tutta la fase di monitoraggio.

### **SUOLO**

Per la componente suolo il protocollo di monitoraggio prevedeva la caratterizzazione delle proprietà chimico-fisiche del terreno e la descrizione del profilo pedologico delle aree individuate come siti di monitoraggio. Il sito di monitoraggio individuato, in accordo con Arpa Lombardia, era l'area utilizzata

come sito di deposito temporaneo delle terre da scavo della galleria e che, a termine dei lavori, è stata restituita ai proprietari (sito VB-BA-SL-CA-03 Area 3 bis). Il Piano di Monitoraggio Ambientale prevedeva due fasi di monitoraggio, ante operam e post operam; il monitoraggio è terminato nel 2019.

I risultati della fase post operam hanno evidenziato un suolo della tessitura franca con reazione moderatamente alcalina. Le analisi dei metalli ed idrocarburi pesanti hanno evidenziato valori sotto i limiti di soglia della colonna A dell'Allegato 5 del D.LGS. 152/2006 Norme in Materia Ambientale. La fertilità globale del suolo dell'orizzonte A1p è risultata media così come l'Indice di Fertilità del Suolo calcolato sulla base dei risultati dalle analisi biologiche eseguite. La densità apparente media del campione era 1.398 Kg/m<sup>3</sup>, in linea con la classe tessiturale in cui ricade il suolo del sito analizzato.

#### **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;
- per l'intervento è stato istituito l'Osservatorio Ambientale
- le condizioni ambientali di competenza sono state verificate con precedenti Decreti

#### **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 DVA-DEC-437 del 10 agosto 2012.

**Il Presidente della Commissione**

**Cons. Massimiliano Atelli**