



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

***Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e  
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale***

\* \* \*

**Parere n. 562 del 30 aprile 2024**

<b>Progetto:</b>	<p><b><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></b></p> <p><b><i>Collegamento Autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (Autostrada Pedemontana Lombarda). Progetto Esecutivo Tratte B2 – C</i></b></p> <p><b>ID_VIP 10970</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b><i>Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.</i></b></p>

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

**RICHIAMATA** 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.

**Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:**

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 31 marzo 2023, n. 36 “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*” e, in particolare, l’art. 225 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, commi 10 e 11;

**DATO ATTO** che:

- con nota del 22/12/2023, acquisita dalla Direzione Generale valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. MASE-2074 del 5/01/2024, la Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica Varianti, ai sensi dell’art. 169, cc. 3 e 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per

quanto applicabile ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023, per l'intervento relativo al progetto esecutivo: *“Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse Tratte B2 – C. (CUPF11B06000270007)”*, allegando documentazione progettuale in n. 3 copie su supporto digitale;

- il progetto esecutivo *“Collegamento Autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (Autostrada Pedemontana Lombarda). Tratte B2 – C”* è attualmente oggetto della procedura di Verifica di attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D.lgs. 163/2006, in fase di istruttoria tecnica, identificato con codice [ID: 10710];
- con nota prot. MASE-33408 del 22/02/2024, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA-2285 del 22/02/2024, la Direzione ha comunicato alla Commissione l'avvio dell'istruttoria relativa al procedimento di Verifica ai sensi dell'art. 169, cc. 3 e 4 del D. lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per quanto applicabile ai sensi dell'art. 225 del D.lgs. 36/2023, per il progetto esecutivo *“Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse Tratte B2 – C. (CUPF11B06000270007)”*, sulla base della documentazione inviata dal Proponente.

**RILEVATO** che per il progetto esecutivo *“Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese. Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse. Progetto esecutivo Tratte B2 – C”*, da un punto di vista amministrativo:

- in data 29 marzo 2006, il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'intero Collegamento autostradale (suddiviso nelle tratte A-B1-B2-C-D e tang. Como e Varese) con la delibera CIPE n. 77/2006;
- in data 6 novembre 2009, il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'intera Opera con delibera CIPE n. 97/2009;

**RILEVATO** inoltre che:

- con bando di gara pubblicato su G.U.U.E. n. 2020/S044-103068 in data 03/03/2020 l'APL Autostrada Pedemontana Lombarda ha indetto la procedura di affidamento a Contraente Generale delle attività di progettazione esecutiva e di esecuzione dei lavori di costruzione delle tratte B2 (riqualificazione della ex SS35 da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno), C (dalla ex SS35 a Cesano Maderno alla Tangenziale Est di Milano A51) unitamente alle seguenti opere connesse TRCO06-TRMI10, TRMI17;
- con provvedimento prot. APL - DG n. 6858/21 del 02.09.2021 APL-Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ha aggiudicato l'appalto sopra citato al Contraente Generale rappresentato dal RTI costituito da WEBUILD S.p.A.\_\_\_\_7 (Capogruppo Mandataria) - Impresa Pizzarotti & C. S.p.A.\_\_\_\_7 (Mandante), Astaldi SpA (Mandante); il medesimo RTI a termine di specifici conferimenti di rami d'azienda è divenuto l'RTI composto da Webuild Italia S.p.A. (Capogruppo Mandataria)-Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. (Mandante)-Partecipazioni Italia S.p.A. (Mandante);
- le società partecipanti al RTI hanno in seguito provveduto a costituire la società di progetto PEDELOMBARDA NUOVA S.C.p.A. che ha affidato al Raggruppamento Temporaneo di Progettisti – Proger S.p.A. (capogruppo Mandataria) - Rocksoil S.p.A. - Erre.Vi.A Ricerca Viabilità Ambiente S.r.l. (Mandante), MCI Infrastructures Engineering S.r.l. (Mandante), l'incarico di redigere il progetto esecutivo nel rispetto delle previsioni contenute nel contratto di affidamento dell'appalto al Contraente Generale;

- il progetto esecutivo è stato redatto dal RT di Progettisti nell'ambito di un processo di ingegnerizzazione e sviluppo del progetto definitivo posto a base gara, integrato delle migliorie proposte ed accettate in fase di gara da APL ed integrato alla luce delle prescrizioni e raccomandazioni dettate dal CIPE con delibera n. 97/2009;
- il Progetto Esecutivo ha definito compiutamente ed in ogni sua parte l'Opera da realizzare, nel rispetto delle più elevate regole dell'arte, in conformità a quanto disposto nel citato Contratto d'Appalto e dai relativi allegati ed in particolare, dall'art. 3 del CSA, dagli allegati al CSA con particolare riferimento alle "Specifiche prestazionali per la redazione del Progetto Esecutivo" (documento "04g\_D\_GE\_GE000\_GE00\_000\_CS\_005\_B\_01"), nonché in conformità all'Offerta Tecnica e alla normativa vigente.

### ***Sintesi del progetto***

L'Autostrada Pedemontana Lombarda, ossia il cosiddetto "Sistema Viabilistico Pedemontano", è un'opera strategica di interesse nazionale, che costituisce un elemento fondamentale del nuovo assetto della grande viabilità e dello sviluppo economico e territoriale della Lombardia.

Altresì, il Proponente riferisce che il sistema territoriale in cui si colloca l'Autostrada Pedemontana Lombarda esprime una domanda di mobilità di persone e merci dinamica a tal punto da caratterizzare questo sistema come quello connotato dai maggiori volumi di traffico su scala nazionale. La rete viaria di rango primario, e quindi il sistema costituito dalle autostrade afferenti al nodo di Milano, dal sistema delle tangenziali e, a nord, dalle arterie primarie SP ex SS 35 Milano – Meda e SS36 dello Spluga, presenta, infatti, volumi di traffico giornaliero molto spesso superiori alle 100000 unità bidirezionali. Dal punto di vista tecnico ed ambientale l'intervento è molto complesso per il notevole sviluppo del tracciato, per l'importanza delle infrastrutture interessate, per la tipologia e la morfologia delle zone attraversate. Il corridoio di intervento si inserisce, infatti, in un ambito territoriale densamente popolato, compreso tra la metropoli milanese e i poli urbani di Varese, Como, Lecco e Bergamo, caratterizzato dalla presenza di numerosi insediamenti e importanti distretti produttivi. Interessa 85 Comuni e 5 Parchi (Spina Verde di Como, Parco delle Groane, Parco Boschi delle Querce, Parco Valle del Lambro e parco Adda Nord).

Il tracciato complessivo è di circa 157 chilometri, una volta ultimato, collegherà cinque province (Como, Varese, Milano, Monza e Brianza, Bergamo). L'opera si sviluppa con un asse principale (A36) di circa 67 chilometri di collegamento autostradale tra Cassano Magnago (interconnessione A8) ed Osio Sotto (interconnessione A4) e comprende le seguenti infrastrutture viarie: un tracciato con caratteristiche autostradali che collega le esistenti Autostrade A8, A9 e A4.

Tale tracciato è stato suddiviso in 5 tratte così denominate:

- Tratta A: tra le autostrade A8 e A9;
- Tratta B1: dall'interconnessione con la A9 alla S.P. ex S.S. 35;
- Tratta B2: da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno;
- Tratta C: da Cesano Maderno all'interconnessione con la Tangenziale Est (A51);
- Tratta D: dalla Tangenziale Est (A51); all'Autostrada A4;

le Tangenziali di Como e di Varese:

- 1° lotto della tangenziale di Varese: dall'autostrada A8 (Gazzada Schianno) al Ponte di Vedano Olona;
- 2° lotto della tangenziale di Varese: da Folla di Malnate al Valico del Gaggiolo;
- 1° lotto della tangenziale di Como: dall'autostrada A9 (Grandate) allo Svincolo di Acquanegra
- 2° lotto della tangenziale di Como: dallo Svincolo di Acquanegra ad Albese con Cassano (S.S. 342)



Figura 1 – Quadro di unione generale “Autostrada Pedemontana Lombarda”. In azzurro (Tratta B2) ed in rosso (Tratta C) oggetto di PUT di PE

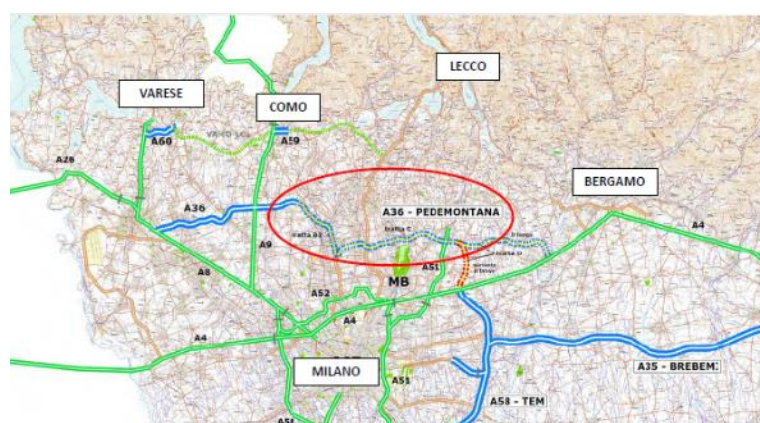


Figura 2 – Tracciato con tratte B2 e C

Nello specifico la **Tratta B2** (Figura 3) si estende dall'interconnessione con la S.P. ex S.S. 35 in località Lentate sul Seveso con tratta B1 all'interconnessione con la S.P. ex S.S. 35 in località Cesano Maderno e presenta una lunghezza di circa 9,6 km. La tratta B2 è un tratto in adeguamento

(riqualificazione e potenziamento) della viabilità esistente, ossia il sedime della superstrada esistente ex SS35 "Milano-Meda", rientrante nelle disposizioni del Decreto Ministeriale 22 aprile 2004 per la disciplina dell'adeguamento delle strade esistenti. Interessa la Provincia Monza Brianza ed in particolar modo i seguenti comuni: Lentate sul Seveso, Barlassina, Seveso, Meda, Cesano Maderno.

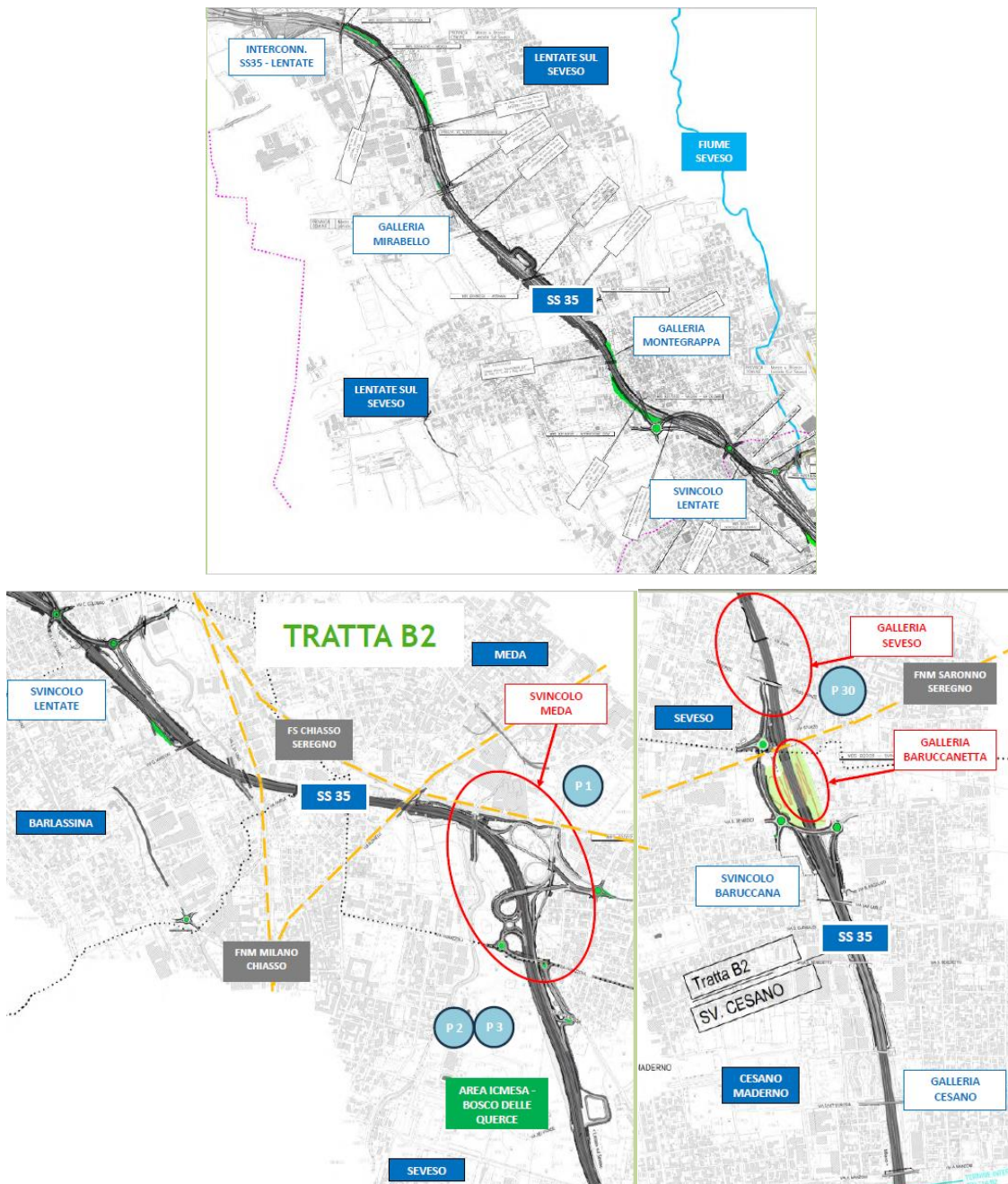


Figura 3 – Tracciato Tratta B2

La Tratta B2 è classificata come Autostrada Urbana ed è caratterizzata da un intervallo di velocità di progetto pari a 80-120 km/h, in cui da Lentate a svincolo di Meda la velocità di percorrenza è pari a 90 km/h, mentre da svincolo di Meda a Cesano Maderno la velocità di percorrenza è pari a 110 km/h.

Le opere da realizzare nella tratta B2 sono riportate nella seguente tabella di sintesi.

Tipologia di Opera	Lungh. Tot. (m)	% sul Totale
<b>DA REALIZZARE</b>		
Trincea - asse Est	4.499,95	46,69%
Rilevato - asse Est	2.095,84	21,74%
Gallerie naturali - asse Est	-	
Gallerie artificiali - asse Est	2.182,00	22,64%
Ponti e Viadotti - asse Est	230,80	2,39%
Sottovia e Sottopassi - asse Est	30,05	0,31%
<b>Lunghezza tratta B2</b>	<b>9.038,64</b>	<b>93,78%</b>

**Tabella 1 Opere da realizzare nella tratta B2**

Altresì per la Tratta B2 è prevista la realizzazione di 4 svincoli:

- completamento dello Svincolo Interconnessione con la ex SS35;
- Svincolo di Lentate sul Seveso;
- Svincolo di Meda;
- Svincolo di Barruccana.

Il Proponente evidenzia che lo svincolo di Lentate, ai fini dell'apertura al traffico della tratta B1, è stato realizzato in una configurazione necessaria a garantire la connessione all'esistente ex S.S. 35. Altresì il Proponente evidenzia che il progetto di completamento dello svincolo di Lentate e dell'opera connessa TRCO06 faranno parte della tratta B2 e dovranno garantire i collegamenti già previsti nel progetto oggetto del bando di gara pubblicato su GUUE in data 25-06-2010.

La **Tratta C** (Figura 4) si estende dall'interconnessione con la S.P. ex S.S. 35 Milano - Meda in comune di Cesano Maderno all'interconnessione con la Tangenziale Est in comune di Usmate-Velate. Lo sviluppo complessivo è di circa 16,6 km (svincolo iniziale escluso). La sede stradale del tracciato principale prevede una piattaforma di tipo A "autostrada urbana" a 3 corsie per senso di marcia più emergenza, caratterizzata ai sensi del D.M. 05/11/2001, da un intervallo di velocità di progetto pari a 80 - 140 km/h. Il tracciato interessa la Provincia Monza Brianza ed in particolar modo i seguenti comuni: Arcore, Biassono, Bovisio, Masciago, Camparada, Cesano Maderno, Desio, Lesmo, Lissone, Macherio, Seregno, Sovico, Vedano al Lambro, Vimercate, Usmate Velate.

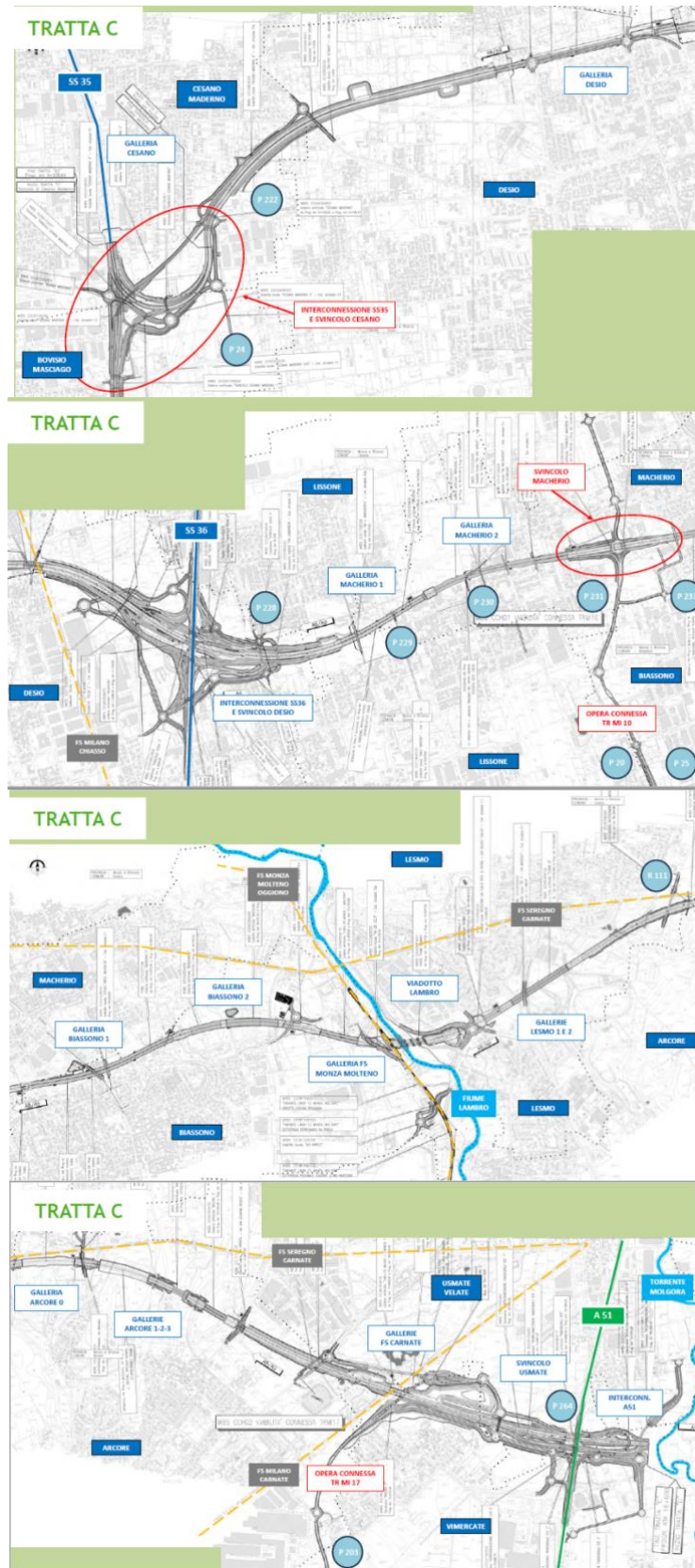


Figura 4 – Tracciato Tratta C



Le opere da realizzare nella tratta C sono riportate nella seguente tabella di sintesi.

Tipologia di Opera	Lungh. Tot. (m)	% sul Totale
<b>TOTALE</b>		
Trincea - asse Est	9.292,97	55,98%
Rilevato - asse Est	324,00	1,95%
Gallerie naturali - asse Est	-	
Gallerie artificiali - asse Est	6.805,03	40,99%
Ponti e Viadotti - asse Est	150,00	0,90%
Sottovia e Sottopassi - asse Est	28,00	0,17%
<b>Lunghezza tratta C</b>	<b>16.600,00</b>	<b>100,00%</b>

**Tabella 2 Opere da realizzare nella tratta C**

Sono previsti 4 svincoli (Svincolo di Cesano Maderno, Svincolo di Desio, Svincolo di Macherio, Interconnessione con la tangenziale Est).

A completamento del sistema pedemontano, al fine di migliorare la connessione con la rete della viabilità ordinaria, principale e secondaria è prevista la realizzazione di interventi denominati Opere Connesse, identificate con apposite sigle, e opere di viabilità locali.

Di seguito si riportano in tabelle riassuntive le lunghezze di tali interventi.

Tratta	Opere connesse	Lunghezza (m)
B2	TRCO06	825,00
C	TRMI10	4.615,00
	TRMI17	4.883,00
<b>Lunghezza totale</b>		<b>10.323,00</b>

**Tabella 3 Opere connesse**

Tratta	Viabilità locali	Lunghezza (m)
B2	Tangenziale di Meda nei comuni di Meda, Seveso e Seregno	1.256,47
	Collegamento di Via Don Sturzo in comune di Seveso con Via De Medici in comune di Cesano Maderno	592,21
C	Collegamento di Via Trento nei comuni di Cesano Maderno e Desio con lo svincolo della ex SS n.35 in comune di Cesano Maderno	810,00
<b>Lunghezza totale</b>		<b>2.658,68</b>

**Tabella 4 Viabilità locali**

Rispetto al progetto definitivo, nell'ambito del progetto esecutivo sono state introdotte variazioni progettuali, legate, da un lato alla ottemperanza a singole prescrizioni della delibera CIPE n.97 del 6/11/2009, dall'altro dall'ingegnerizzazione del progetto e a specifiche richieste degli Enti.

Tutte le varianti sono state individuate dal Proponente con non localizzative.

Le varianti introdotte nel Progetto Esecutivo, per le quali è stata richiesta la procedura di variante ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs.163/2006 sono state suddivise dal Proponente, in sede di istanza, in:

- 1) varianti non localizzative sviluppate al fine di ottemperare a specifiche prescrizioni / raccomandazioni contenute nella delibera CIPE n.97 del 6/11/2009.
- 2) Varianti non localizzative derivanti dall'ingegnerizzazione del progetto/ricieste degli Enti

e sono sintetizzate nelle seguenti tabelle

**Tabella 5 - Varianti non localizzative derivanti dall'ottemperanza di prescrizioni/raccomandazioni CIPE**

cod.	PRESCRIZIONI / NOTE	WBS	DESCRIZIONE VARIANTE INTRODotta
B2-1	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P223	B2A00MU53	Muro di sostegno in luogo della scarpata in terra tra il km. 0+649 (galleria artificiale "Industria est") e il km. 0+710, in comune di Lentate sul Seveso
B2-2	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P224	B2I15GE00	Modifica Tangenziale di Birago al fine di salvaguardare il Parco delle Groane
B2-3	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P225	B2I19GE00	Eliminazione della rotatoria sulla S.P. 44 bis in corrispondenza delle vie Pellico e De Sanctis, in comune di Lentate sul Seveso
B2-5	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P1, P2, R133, R134	B2D02	Modifica del tratto autostradale adiacente al Parco delle Querce e dello svincolo di Meda, il quale assume una tipologia "a trombetta" in luogo alla soluzione adottata in PD (rotatoria a due livelli): complessivamente deriva una minore occupazione complessiva e una minimizzata interferenza con il parco delle Querce
B2-18	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P30+ migloraia gara / ottimizzazione	B2A03GA14 B2A03GA15	sistemazione a verde delle gallerie Seveso e Baruccanetta + modifiche tecniche copertura
C-1	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P24	svincolo di Macherio	Al fine di ridurre l'occupazione di suolo è stata ottimizzata la funzionalità della viabilità in progetto: la rampa di svincolo proveniente dalla Tratta C di immissione verso la Tratta B2 in direzione Nord è stata portata in affiancamento alla rampa proveniente da nord dalla Tratta B2 verso la Tratta C.
C-2	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P222	tratta C - pk 0+350	È stato previsto opportuno diaframma che consente di ridurre l'occupazione e salvaguardare l'autolavaggio.
C-6	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P228	CCI15CA01	Definita specifica soluzione (collegamenti con rotatorie + ponte su autostrada) per garantire il collegamento di via Olona, in comune di Lissone, con la rete della viabilità locale e garantire accessi privati su via Lombardia
C-7	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P229	CCI18GE00	È previsto il ripristino del collegamento tra via S. Ambrogio e il piazzale del cimitero, in comune di Macherio con una viabilità prossima al locale tecnico, sovrastante la galleria artificiale "Macherio 1"
C-8	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P230	CCI19GE00	È previsto il ripristino del collegamento di via Edison, in comune di Macherio, con viale Regina Margherita.
C-10	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - R111	CCI31S001	Traslazione del sottopasso previsto al km.12+364 verso ovest in corrispondenza di viale Brianza, in comune di Lesmo, d'intesa con i comuni territorialmente interessati; conseguente modifica posizionamento n.3 tombini idraulici
C-11	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P264, P265	svincolo di Usmate	Al fine di ottenere una minore occupazione di suolo, è stata sviluppata una ha modifica rispetto al Progetto Definitivo nel tratto iniziale dell'Interconnessione con la Tangenziale Est e il conseguente adattamento delle

cod.	PRESCRIZIONI / NOTE	WBS	DESCRIZIONE VARIANTE INTRODotta
			opere di mitigazione a verde
C-13	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P203	CCH02S001	aggiunto il sottopasso della strada comunale della Santa lungo TRMI17
C-14	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P226	CCH01GA01	L'accesso a via Manin da via Cattaneo, in comune di Lissone, lungo TRMI10 è stato previsto mediante raccordo alla rotatoria di progetto
C-20	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P20	CCH01GA01	predisposte opere di mitigazione a verde integrative in corrispondenza del Santuario della Madonna della Misericordia, lungo TRMI10, comune di Veduggio al Lambro
C-21	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P25	CCH01GA01	
C-24	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P231, P232	CCD03	modifica svincolo di Macherio
C-29	delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 - P218	Opera connessa TRMI10	modifica planimetrica tracciato TRMI10 e collegamenti con viabilità locale (via Pacinotti e via Europa)

**Tabella 6 - Varianti non localizzative derivanti dall'ingegnerizzazione del progetto/ricieste degli Enti**

cod.	PRESCRIZIONI / NOTE	WBS	DESCRIZIONE VARIANTE INTRODotta
B2-7	ottimizzazione	B2I228GE00	La rotatoria di Via Monte Grappa - via XXV Aprile è stata modificata per meglio conformarsi alla viabilità esistente
B2-8	Richiesta del Comune di Barlassina	---	il raccordo tra via L. Da Vinci e via U. Foscolo è stato eliminato in quanto non più necessario
B2-9	Ottimizzazione	B2I31GE00	La conformazione della viabilità locale afferente allo svincolo di Baruccana è stata modificata al fine di ridurre l'occupazione di suolo e meglio inserirsi rispetto al contesto
B2-10	Ordine Inizio Attività (12/12/2022) - opera stralciata dall'appalto – a seguito di Sottoscrizione della Convenzione con CAL-RL-Prov MB-AP	B2VRCCES3	Il ponte San Benedetto è stato stralciato dall'appalto
B2-11	Opera stralciata	---	L'opera è stata stralciata dall'appalto in quanto già realizzata
B2-12	Opera stralciata	---	Opera stralciata dal presente appalto e ricompresa nella tratta B1
B2-13	Opera stralciata a seguito di richiesta Comuni di Meda e Barlassina	---	viabilità locale e sottopasso ferrovia, comune di meda sono stati stralciati
B2-14	ottimizzazione	B2A00TA05	modifica dimensione piazzola idraulica
B2-15	Ottimizzazione in recepimento della raccomandazione 138	B2A06P009	Ponte Sturzo
B2-17	ottimizzazione	---	eliminazione sottopasso di via B. Angelico, realizzazione di viabilità a fondo cieco lato est per maggiore sicurezza
B2-19	ottimizzazione	B2A03GA08 B2A03GA09	Modifica della metodologia realizzativa in scatolare in corrispondenza della Galleria Artificiale Montegrappa per tenere conto della geologia di PE
B2-20	ottimizzazione	B2I22GE00	Modifica viabilità e ponte su Fiume Seveso presso via prati - via delle cave, comune di Barlassina per tenere

cod.	PRESCRIZIONI / NOTE	WBS	DESCRIZIONE VARIANTE INTRODotta
			conto di complessi industriali
B2-21	ottimizzazione	---	L'area di cantiere B2.03 non è stata più collocata in questa area
C-3	opera stralciata	---	Eliminazione aree di servizio previste sia in carreggiata nord che in carreggiata sud tra le progressive 1+450 – 1+950
C-4 / C-5	Richieste dei comuni di Seregno e Lissone	svincolo di Desio	Modifica Svincolo di Desio (rampe e interconnessioni) e di viabilità locale adiacente che garantisce il mantenimento dell'attuale viabilità complanare alla SS36
C-9	ottimizzazione	CCI28GE00	modifica del tracciato della sistemazione di via Dei Celti e della morfologia circostante (riempimenti e terrapieni) per meglio corrispondere alle esigenze progettuali
C-12	ottimizzazione		La rotatoria Tenaris, lungo TRMI17 è stata modificata al fine di adattarsi alle previsioni al contorno; inoltre è stato previsto un ramo aggiuntivo di raccordo alla viabilità locale (via Velasca, comune di Arcore)
C-15	Richiesta del Comune di Biassono	CCH01GA01	La Rotatoria Via Misericordia (Comune di Biassono), lungo TRMI10 è stata modificata secondo conformazione a "otto"
C-16	Richiesta del comune di Biassono		È stato previsto un parcheggio a raso di circa 46 posti auto in adiacenza alla Via Parco nell'area interclusa rispetto alla nuova viabilità. Inoltre, la conformazione della rotatoria è stata adeguata al fine di meglio inserirsi rispetto alla viabilità locale e ridurre l'occupazione di suolo
C-17	ottimizzazione	CCI7GE00	modifica localizzata del tracciato; realizzazione sottopasso ciclopedonale della Strada comunale della Santa (in affiancamento alla carreggiata stradale)
C-18	Richiesta ente Brianza Acque	CCH01GA01	modifica planimetrica tracciato TRMI10 al fine di non interferire con fasce di rispetto con pozzi idropotabili, comune di Macherio
C-19	ottimizzazione PE		eliminazione piazzola idraulica pk 10+200
C-23	Richiesta del comune di Biassono	CCM01TS01	modifica posizione tombino in comune di Biassono; la nuova soluzione garantisce continuità del fosso idraulico evitando scarico in fognatura ed interferenze con proprietà private
C-25	ottimizzazione	Opera connessa TRMI10	modifica planimetrica tracciato TRMI10 e rotatoria di collegamento con via Nobel, comune di Vedano al Lambro
C-26	Richiesta del comune di Vimercate		modifica tracciato TRMI17
C-27	ottimizzazione	CCI35GE00	modifica rotatoria SP342dir, comune di Usmate V.
C-28	Ottimizzazione e potenziamento dell'infrastruttura esistente	CCI39GE00	sistemazioni n.2 incroci a rotatorie lungo la Tangenziale Sud di Cesano M.

In merito alle varianti il Proponente ha redatto il documento "RELAZIONE AMBIENTALE COMPARATIVA OPERE IN VARIANTE" dov'è riportato un aggiornamento ed un'integrazione delle analisi e valutazioni già elaborate per il Progetto Definitivo.

Sono state sottoposte a verifica le soluzioni progettuali e confrontate, in termini di efficienza ambientale, con le corrispondenti soluzioni del precedente livello di progettazione definitiva. Per quanto riguarda il quadro degli elementi conoscitivi di base inerenti alle caratteristiche e sensibilità del territorio coinvolto, sono stati considerati tutti gli studi a contenuto ambientale redatti. L'analisi, riferita ad ognuno dei contesti interessati dalle modifiche ambientali, è stata effettuata (e articolata) per componenti ambientali, considerando unicamente le componenti per le quali, in ragione della natura ed entità delle modifiche progettuali apportate con il definitivo, è stata ritenuta cautelativamente possibile un'alterazione del quadro degli impatti valutati per il Progetto Definitivo approvato.

Le aree oggetto di variante sono state analizzate, con specifiche mappe tematiche, in termini di pianificazione, vincoli paesaggistici e aree naturali protette, rispetto alle quali non si rilevano variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo.

In relazione alle modifiche apportate, del fattore di impatto interessato, nonché alla sensibilità specifica delle aree coinvolte, sono stati valutate le diverse componenti ambientali.

In base al suddetto criterio le componenti/tematiche considerate nello studio sono state le seguenti:

- sistema dei vincoli paesaggistici;
- paesaggio;
- ecosistemi;
- suolo e sottosuolo;
- acque sotterranee
- acque superficiali.

Nello specifico, per ognuna delle suddette componenti, è stata:

- valutata la sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate;
- sono state individuate e analizzate, qualitativamente, le ricadute significative sulla componente delle modifiche con quelle associate alla configurazione del Definitivo.

Il Proponente evidenzia che per alcuni contesti di analisi, in ragione della limitata sensibilità specifica delle aree coinvolte, del basso impatto delle variazioni apportate o del fatto che le modifiche apportate risultano palesemente migliorative, non sono state individuate componenti ambientali potenzialmente interessate da impatti negativi dovuti alla modifica/variazione.

Nel seguito sono sintetizzate le singole varianti. Sono distinte con le lettere della tratta.

### ***Varianti in ottemperanza a prescrizioni CIPE***

#### **Variante: Modifica Progettuale B2-1 Ottemperanza a prescrizione n. 223**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.lgs. 163/2006)

**Comune:** Lentate sul Seveso (BS)

**Origine della Variante** – La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione P223 di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009):

*“Tratta B2 - Realizzare un muro di sostegno in luogo della scarpata in terra tra il km. 0+649 (galleria artificiale "Industria est") e il km. 0+710, in comune di Lentate sul Seveso, per salvaguardare il terreno edificabile comunale che l'Amministrazione intende destinare alla ricollocazione delle attività artigianali attualmente insediate entro il centro abitato.”*



**Figura 5 – Variante B2-1 (in verde PD – in rosso PE)**

La modifica prevede la realizzazione di un muro di sostegno in luogo alla scarpata in terra tra il km. 0+649 (galleria artificiale “Industria est”) ed il km. 0+710 al fine di salvaguardare il terreno edificabile comunale che l’Amministrazione intende destinare alla ricollocazione delle attività artigianali attualmente insediate nel centro abitato.

Le modifiche apportate rispetto alla configurazione del Progetto Definitivo sono di modesta entità e comunque tali da non produrre variazioni sull’impatto paesaggistico, di ecosistemi, a livello idrico (acque superficiali e sotterranee), del suolo e del sottosuolo.

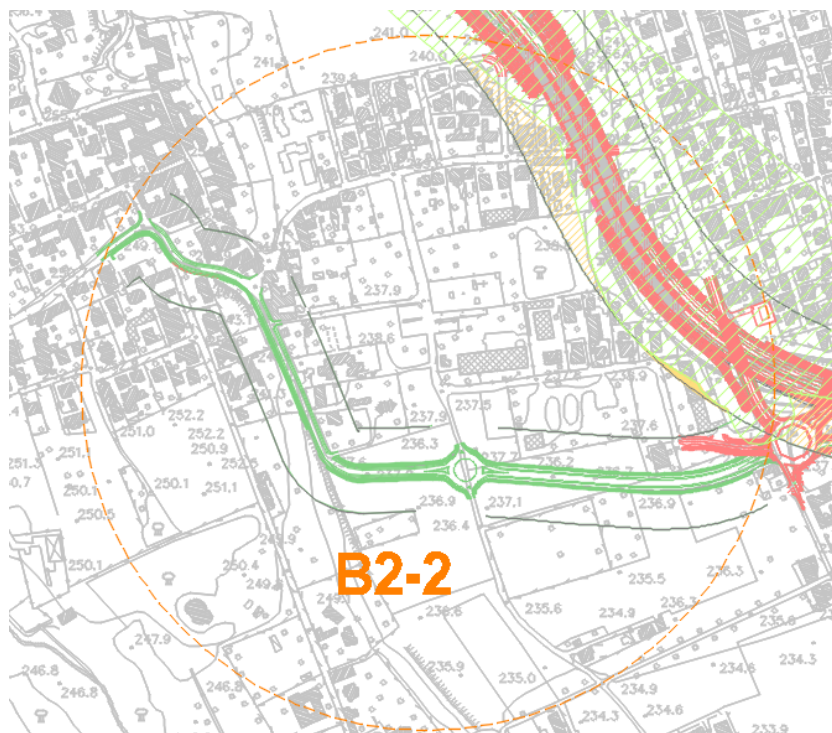
### **Variante: Modifica Progettuale B2-2 Ottemperanza a prescrizione n. 224**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell’art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Lentate sul Seveso (BS)

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione P224 di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009):

*“Tratta B2 - Modificare il tracciato della cosiddetta "Tangenziale Birago", al fine di limitare il consumo di territorio su aree nel Parco delle Groane di valore ambientale e di pregevole visione prospettica. Il tracciato dovrà pertanto passare a nord della casa d'abitazione di via Fara, in comune di Lentate sul Seveso, costeggiare il deposito di legname e riconnettersi alla rotonda di via Pastrengo.”*



**Figura 6 – Variante B2-2 (in verde PD – in rosso PE)**

La variante prevede lo stralcio della Tangenziale di Birago, avvenuto a seguito della richiesta del Comune di Lentate nel corso di una riunione avvenuta in Regione Lombardia il 19 settembre 2012, della quale il Proponente allega verbale.

La modifica della Tangenziale di Birago è stata studiata al fine di salvaguardare sia le aree del Parco delle Groane sia le abitazioni esistenti; in virtù di ciò il tracciato prevede il collegamento tra via Fara (esistente) e la nuova rotatoria prevista sulla SP44. Dalla sovrapposizione del progetto definitivo ed esecutivo, si evince che la modifica apportata risulta essere dal punto di vista planimetrico meno impattante in quanto riguarda una porzione di territorio più contenuta, essendo stato eliminato il ramo verde ad ovest della rotatoria.

L'intervento ricade per la maggior parte in aree agricole di interesse comunale (E1) e in parte minoritaria in aree soggette a PA come già previsto nell'ambito del progetto definitivo. Non essendo più prevista la realizzazione di nuova viabilità su aree sempre soggette a PA e ricadenti all'interno del Parco delle Groane, non risulta essere di impatto dal punto di vista naturalistico.

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, in base alle ricognizioni effettuate, non sono state rilevate variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo. Il Proponente riporta che dal punto di vista del consumo del suolo, la modifica, costituendo un intervento viabilistico di estensione più contenuta, determina un minor consumo di suolo, inoltre data la tipologia dell'opera ed il modello geologico/geotecnico ricostruito integrando le indagini svolte in sede di progetto esecutivo e definitivo, gli impatti risultano i medesimi già valutati nell'ambito del progetto definitivo

Dal punto di vista idrogeologico, idraulico, come da Progetto definitivo l'impatto risulta essere nullo. Dal punto di vista del paesaggio, la variante si sviluppa su aree urbanizzate, senza interessare altre aree a destinazione agricola, quali culture estensive, come invece era previsto

nell'ambito del progetto definitivo. La variante si configura come migliorativa, rispetto a quanto era stato valutato in ambito di progetto definitivo.

L'ambito di intervento non presenta né habitat di interesse ecologico né elementi funzionali della rete ecologica locale.

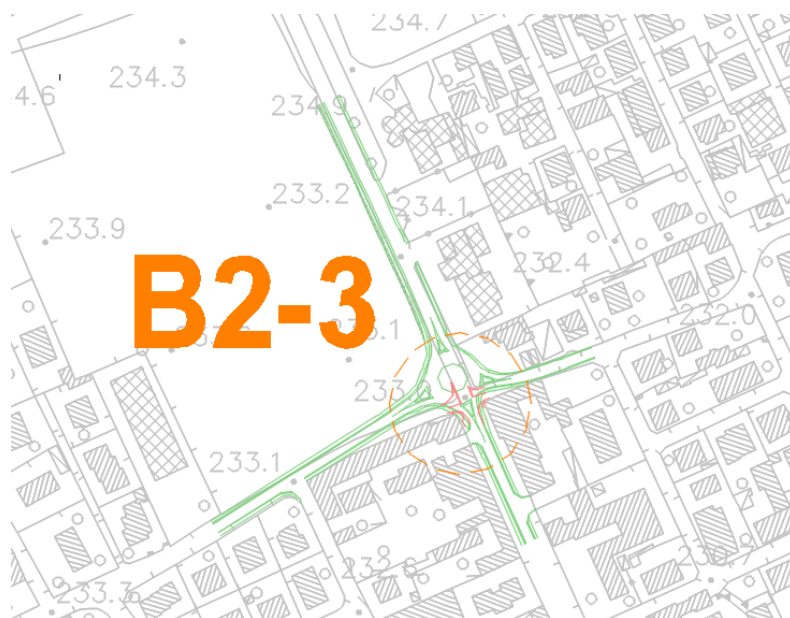
### **Variante: Modifica Progettuale B2-3 Ottemperanza a prescrizione n. 225**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Lentate sul Seveso - Barlassina

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione P225 di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009):

*“Tratta B2 - Eliminare la rotatoria sulla S.P. 44 bis in corrispondenza delle vie Pellico e De Sanctis, in comune di Lentate sul Seveso, in quanto analogo svincolo è già previsto dal Comune poco a nord in corrispondenza della via Bellini.”*



**Figura 7 – Variante B2-3 (in verde PD – in rosso PE)**

La modifica prevede l'eliminazione della rotatoria sulla S.P. 44 bis in corrispondenza delle vie Pellico e De Sanctis, in quanto un analogo svincolo è già stato previsto in ambito di pianificazione dal Comune stesso, poco a nord in corrispondenza di via Bellini, via Pellico e De Sanctis. La rotatoria è stata sostituita con un incrocio, sfruttando la viabilità esistente.

Dal punto di vista del consumo del suolo, la modifica, costituendo un intervento viabilistico di estensione più contenuta, determina un minor consumo di suolo.

Le modifiche apportate rispetto alla configurazione del Progetto Definitivo sono di modesta entità e comunque tali da non produrre variazioni sull'impatto paesaggistico, di ecosistemi, a livello idrico (acque superficiali e sotterranee), del suolo e del sottosuolo.

### **Variante: Modifica Progettuale B2-5 Ottemperanza a prescrizione n. 1 e n. 2**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

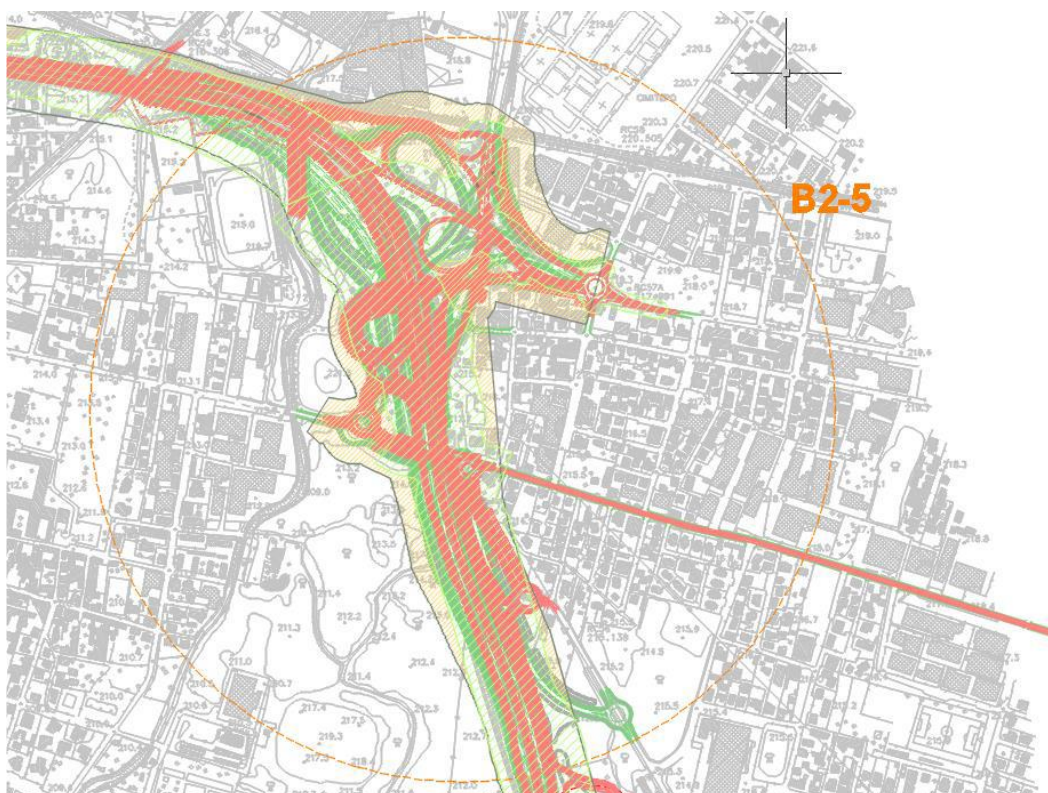


**Comune:** Meda – Seveso (MB)

**Origine della Variante** – La motivazione progettuale deriva dalle prescrizioni di seguito riportate (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009):

*“Prescrizione n.1 Tratta B2 – Il progetto esecutivo dovrà prevedere la copertura del tratto autostradale dal km 6,058 al km 6,203.”*

*“Prescrizione n.2 Tratta B2 – In corrispondenza del tratto compreso tra il km 6,058 al km 6,203 la viabilità locale di superficie dovrà essere spostata sul lato Est del tracciato autostradale, la rotatoria e i relativi rami di adduzione dovranno essere posti al di fuori del perimetro del Parco delle Querce.”*



**Figura 8 – Variante B2-5 (in verde PD – in rosso PE)**

Il proponente riporta che il tratto autostradale adiacente al Parco delle Querce e di conseguenza lo svincolo di Meda, sono stati modificati sulla base dei Dossier approvati in sede di CDV del 27 aprile 2012 e del 20 maggio 2015.

In corrispondenza del tratto compreso tra il km 6,058 al km 6,203 la viabilità locale di superficie è stata spostata sul lato Est del tracciato autostradale, la rotatoria e i relativi rami di adduzione sono posti al di fuori del perimetro del Parco delle Querce

La nuova soluzione è stata condivisa con i comuni di Meda, Seveso, la Provincia di Monza-Brianza e le Direzioni Generali interessate, ARPA, ERSA, e porta le Prescrizioni 1 e 2 ad essere state considerate "ottemperata"/ "superata" in quanto è stata sviluppata proprio nell'ottica di tutelare al massimo il Bosco delle Querce e minimizzare gli impatti generati dall'infrastruttura.

In questa soluzione progettuale è stato previsto di mantenere il sedime esistente sia per quanto riguarda la carreggiata principale che lo svincolo, apportando delle minime ottimizzazioni alla configurazione stradale esistente, al fine di realizzare l'allargamento dello spartitraffico fra le carreggiate, l'allargamento in curva per la visibilità e l'inserimento delle corsie di emergenza. Questo assetto progettuale permette di intervenire, nell'ambito del Bosco, solo sulle scarpate stradali già esistenti per una loro scarifica e pulizia.

Il Proponente afferma che considerando la sovrapposizione del progetto definitivo ed esecutivo, si evince che la modifica apportata risulta essere dal punto di vista planimetrico meno impattante in quanto riguarda una porzione di territorio più contenuta.

Il Proponente non riporta variazioni significative per le componenti analizzate, se non migliorative, visto il minor ingombro, limitato al sedime preesistente

### **Variante: Modifica Progettuale B2-18 Ottemperanza a prescrizione n. 30**

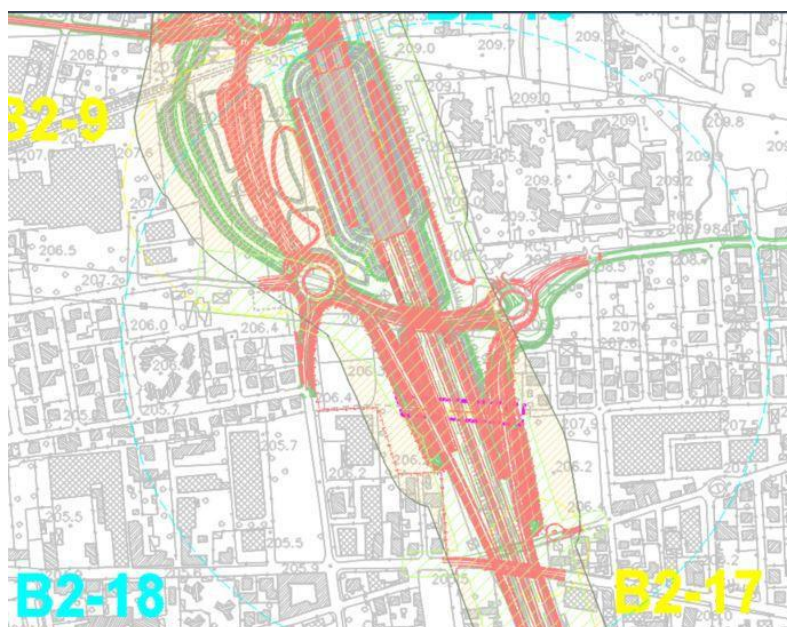
**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Cesano Maderno

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione P 30 di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P30):

*“In fase di progettazione esecutiva dovranno essere sviluppate soluzioni che migliorino l'inserimento paesaggistico delle gallerie artificiali fuori terra.”*

Il progetto esecutivo prevede una nuova configurazione della sistemazione a verde delle gallerie artificiali atta ad un migliore inserimento paesaggistico. La proposta relativa alle Gallerie Artificiali Seveso e Baruccanetta (tratta B2) è stata presentata in sede di gara.



**Figura 9 – Variante B2-18 (in verde PD – in rosso PE)**

Nella “Relazione Ambientale Comparativa Opere in Variante” il Proponente riporta che la progettazione della sistemazione a verde delle gallerie artificiali Seveso e Baruccanetta, è stata sviluppata con un inserimento paesaggistico coerente con quanto proposto in fase di gara (parchi

fruibili). L'inserimento paesaggistico delle Gallerie fuori terra di Seveso e Baruccanetta consiste nella creazione di due aree a parco fruibili che rimettono in connessione le due porzioni di urbanizzato frammentate dall'infrastruttura. Nell'ottica di fruibilità dell'area sono stati inseriti ingressi pedonali tramite scale e rampe su entrambe le gallerie. Infine, sono stati progettati i parchi attraverso pacchetti di diverse tipologie di verde pensile e filari alberati. I parchi risultano attrezzati di aree di sosta con panchine e rastrelliere.

Dalla nuova analisi vincolistica e ambientale, il Proponente afferma che non sono emerse variazioni significative rispetto alla soluzione sviluppata nel progetto definitivo.

In relazione alle modifiche apportate, del fattore di impatto interessato, nonché alla sensibilità specifica delle aree coinvolte, si valutano come potenzialmente significative le seguenti componenti ambientali: suolo e sottosuolo; paesaggio; ecosistemi.

In particolare, l'ambito di intervento non presenta né habitat di interesse ecologico né elementi funzionali della rete ecologica locale cosicché non si identificano impatti negativi rispetto a quanto già valutato in sede di progetto definitivo. Dalla carta di uso del suolo, la variante in progetto ricade in su aree seminative semplici e in cespuglieti con presenza di specie arbustive, come già previsto nel progetto definitivo.

#### **Variante: Modifica Progettuale C-1 Ottemperanza a prescrizione n. 24**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

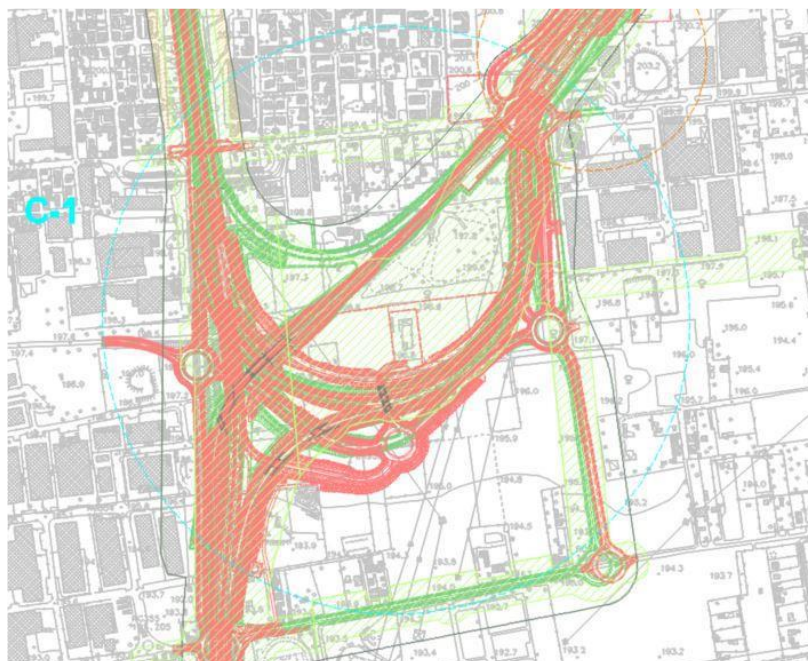
**Comune:** Cesano Maderno – Bovisio Masciago

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione P 24 di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P24):

*“In relazione allo Svincolo di collegamento Tratta B2 – Tratta C, in Comune di Cesano Maderno e Comune di Bovisio Masciago, approfondire la funzionalità dei tracciati delle tratte di svincolo e di collegamento alla viabilità secondaria, alla luce delle opere in progetto o in corso di realizzazione sulla viabilità esistente, con l'intento di minimizzare l'occupazione di suolo pubblico e semplificare i percorsi e controllare i flussi di traffico in accesso sull'asse esistente dell'autostrada Milano – Meda.”*

La soluzione implementata nel PE prevede la rivisitazione dello svincolo di collegamento tra le tratte B2 e C, con affiancamento della rampa di svincolo proveniente dalla Tratta C di immissione verso la Tratta B2 in direzione Nord alla rampa proveniente da nord dalla Tratta B2 verso la Tratta C e conseguente rivisitazione delle viabilità locali volte ad ottimizzare la funzionalità delle viabilità principali e secondarie, nel loro complesso, ed a semplificare i percorsi a beneficio dei flussi di traffico in accesso sull'esistente Milano-Meda.

Dall'analisi vincolistica e ambientale riportata dal Proponente e dagli stralci cartografici riportati nella “Relazione Ambientale Comparativa Opere in Variante” non sono emerse variazioni significative rispetto alla soluzione sviluppata nel progetto definitivo.



**Figura 10 – Variante C-1 (in verde PD – in rosso PE)**

Dal punto di vista del consumo del suolo, la modifica determina un minor consumo di suolo. Come di evince dalla carta di uso del suolo, la viabilità in progetto ricade su aree caratterizzata dalla presenza di insediamenti industriali, artigianali e agricoli e con la presenza di seminativi semplici, come peraltro già previsto nel progetto definitivo.

L'ambito di intervento, come da progetto definitivo, si inserisce in un'area caratterizzata dalla presenza di unità forestali, da parchi locali di interesse sovracomunali e dalla presenza di corridoi regionali di massa moderata antropizzazione; pertanto, non si identificano impatti negativi rispetto a quanto già valutato in sede di progetto definitivo.

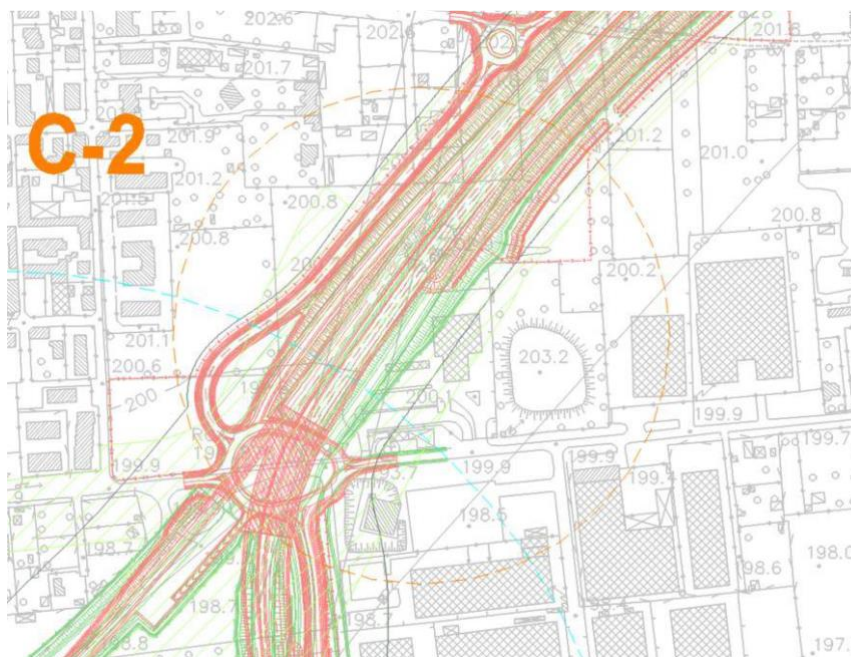
### **Variante: Modifica Progettuale C-2 Ottemperanza a prescrizione n. 222**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Cesano Maderno

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione P 222 di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P222):

*“Tratta C – Prevedere la realizzazione di un muro di sostegno verticale in sostituzione della scarpata della rampa di ingresso in autostrada in direzione “Dalmine”, per consentire il mantenimento dell'attività dell'autolavaggio di via Manzoni in Comune di Cesano Maderno.”*



**Figura 11 – Variante C-2 (in verde PD – in rosso PE)**

La prescrizione è stata recepita con la realizzazione del muro garantendo l'accesso all'attività privata. Il diaframma di progetto salvaguarda l'autolavaggio, quindi, sia in termini di accessibilità che di consumo di suolo. A differenza della soluzione del Progetto Definitivo, le aree esterne di pertinenza all'autolavaggio subiranno minime modifiche rendendo di fatto il Progetto Esecutivo poco impattante sulle attività del privato.

Il Proponente riporta che la zona oggetto di variante è conforme alle previsioni di piano e per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette; in base alle ricognizioni effettuate, anche per le componenti ambientali non sono state rilevate variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo.

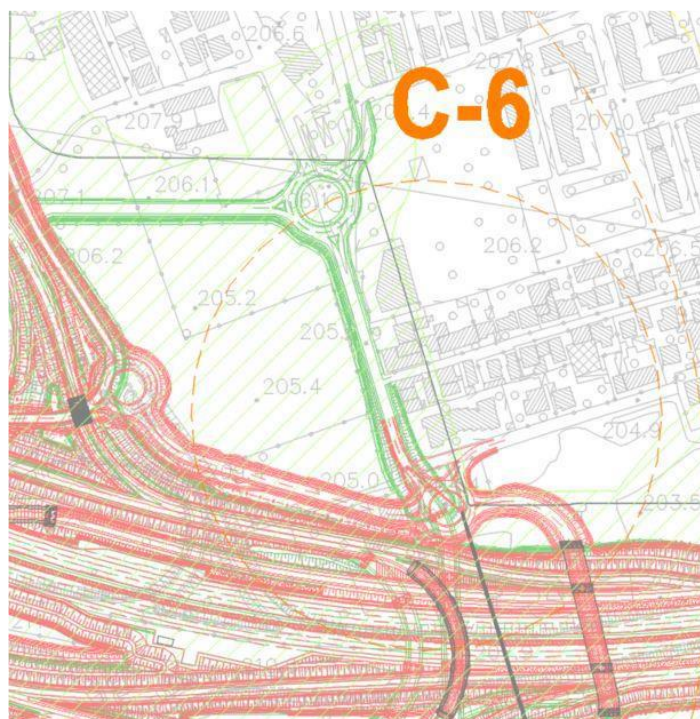
### **Variante: Modifica Progettuale C-6 Ottemperanza a prescrizione n. 228**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Desio - Lissone

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P228):

*“Tratta C - Definire una specifica soluzione per garantire il collegamento di via Olona, in comune di Lissone, con la rete della viabilità locale e garantire l'accessibilità della proprietà residenziali poste in fregio a via Lombardia.”*



**Figura 12 – Variante C-6 (in verde PD – in rosso PE)**

Viene definita una specifica soluzione (collegamenti con rotatorie + ponte su autostrada) per garantire il collegamento di via Olona, in comune di Lissone, con la rete della viabilità locale e garantire accessi privati su via Lombardia

La prescrizione è stata recepita in PE con dossier approvato in sede di CDV del 16 giugno 2011. In Progetto Esecutivo è stata prevista una rotatoria di collegamento tra le viabilità già presenti al Progetto Definitivo e via Olona.

La zona oggetto di variante si inserisce in un tessuto urbano consolidato residenziale e polifunzionale a media densità. Rispetto al progetto definitivo, la nuova rotonda si inserisce nell'area che il PGT di Desio regola come spazio aperto agricolo a compensazione ecologica – ambientale.

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, in base alle ricognizioni effettuate, non sono presenti variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo. Non sono state rilevate sostanziali variazioni rispetto a quanto già proposto nel progetto definitivo per le componenti paesaggio, ecosistemi, suolo, acque sotterranee e superficiali.

### **Variante: Modifica Progettuale C-7 Ottemperanza a prescrizione n. 229**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Macherio

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P229):

*“Tratta C - Ripristinare il collegamento tra via S.Ambrogio e il piazzale del cimitero, in comune di Macherio, compatibilmente con le esigenze di sicurezza connesse alla presenza della galleria sottostante.”*



**Figura 13 – Variante C-7 (in verde PD – in rosso PE)**

La prescrizione è recepita in PE con la ricostruzione in sede del collegamento con il cimitero su via Sant’Ambrogio, comune di Macherio. È previsto il ripristino del collegamento tra via S. Ambrogio e il piazzale del cimitero, in comune di Macherio, compatibilmente con le esigenze di sicurezza connesse alla presenza della galleria sottostante Macherio 1.

L’ambito di analisi si inserisce in un mosaico di aree a destinazioni d’uso differenti, seppur per la maggior parte urbanizzate. La variante risulta ricadere un aree prevalentemente antropizzate così come prevista in ambito di progetto definitivo.

Il Proponente non riporta variazioni ambientali significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo; l’ambito di intervento non presenta né habitat di interesse ecologico né elementi funzionali della rete ecologica locale

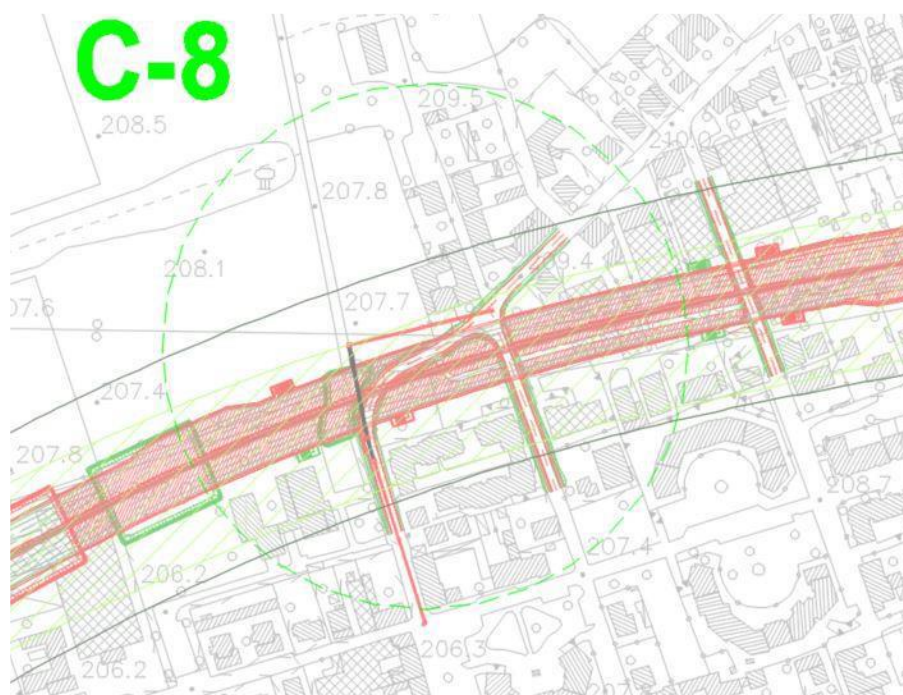
### **Variante: Modifica Progettuale C-8 Ottemperanza a prescrizione n. 230**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell’art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Macherio

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P230):

*“Tratta C - Prevedere il ripristino del collegamento di via Edison, in comune di Macherio, con viale Regina Margherita, nonché liberare da qualsiasi interferenza le aree necessarie alla costruzione della viabilità di accesso alla nuova piscina comunale a Bareggia.”*



**Figura 14 – Variante C-8 (in verde PD – in rosso PE)**

Il PE ottempera alla prescrizione con la previsione del ripristino tra via Edison e Viale Regina Margherita al fine di mantenere l'accessibilità veicolare esistente consentendo al contempo gli sviluppi congruenti. La variante non comporta impatti sulle componenti ambientali analizzate.

#### **Variante: Modifica Progettuale C-10 Ottemperanza a raccomandazione n. 111**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Lesmo – Arcore

**Origine della Variante** – La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione di seguito riportata (Delibera CIPE n. 230 del 6/11/2009 – R111):

*“Tratta C – Verificare la possibilità di traslare il sottopasso previsto al km 12+364 verso ovest in corrispondenza di viale Brianza, in Comune di Lesmo, d'intesa con i comuni territorialmente interessati.”*

Il Progetto Esecutivo prevede lo spostamento del sottopasso previsto al km 12+364 verso ovest in corrispondenza di viale Brianza, in comune di Lesmo, d'intesa con i comuni territorialmente interessati; conseguentemente è stato modificato posizionamento di n.3 tombini idraulici e introdotta la rettifica della viabilità locale alla progressiva 12+ 200.

Non sono stati rilevati variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo in merito al sistema delle aree naturali protette. Con riferimento ai vincoli paesaggistici il tracciato di PE non interessa i territori coperti da boschi (art. 142 D.Lgs. 42/2004) precedentemente interessati dal tracciato rosso.

Dal punto di vista del consumo del suolo, la modifica, costituendo un intervento viabilistico di estensione più contenuta, determina un minor consumo di suolo. L'ambito di analisi si inserisce in un'area caratterizzata dalle strutture tipiche del paesaggio agricolo e rurale caratterizzato dalla



presenza di colture intensive e da territori boscati. Le modifiche apportate sono di modesta entità e comunque tali da non produrre variazioni sull'impatto paesaggistico rispetto alla configurazione del Progetto Definitivo. Dal punto di vista ecosistemico, idraulico, ed idrogeologico il Proponente conferma un impatto nullo.



Figura 15 – Variante C-10 (in verde PD – in rosso PE)

### **Variante: Modifica Progettuale C-11 Ottemperanza a prescrizioni n. 264 e n. 265**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Usmate Velate - Vimercate

**Origine della Variante -** La motivazione progettuale deriva dalle prescrizioni di seguito riportate (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009):

*“Prescrizione n.264 - Interconnessione A51: modificare lo schema di ingresso ed uscita dall'area di servizio lungo la A51 in direzione nord, portando il ramo di uscita dalla A51 verso Pedemontana in affiancamento alla A51 e non lungo il perimetro dell'area di servizio.”*

*“Prescrizione n.265 - Interconnessione A51: salvaguardare l'area di servizio esistente lungo la A51 in direzione sud, recuperando ed estendendo la rimanente parte interferita nei terreni limitrofi verso nord-ovest, fino al raggiungimento di superfici compatibili con gli standard autostradali.”*

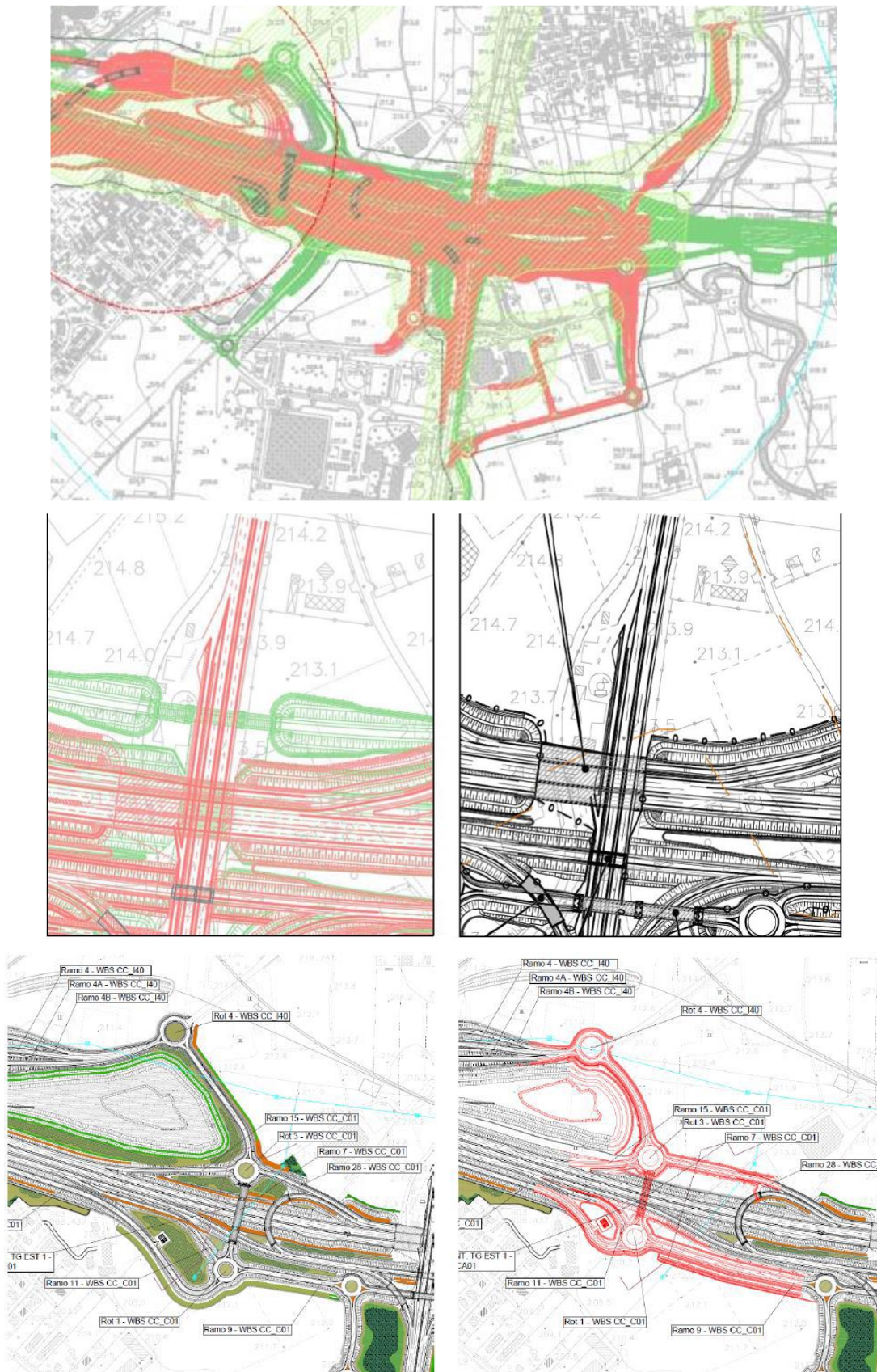


Figura 16 – Variante C-11 (in verde PD – in rosso PE)

Al fine di ottenere una minore occupazione di suolo, è stata sviluppata una ha modifica rispetto al Progetto Definitivo nel tratto iniziale dell'Interconnessione con la Tangenziale Est e il conseguente adattamento delle opere di mitigazione a verde

Il PE modifica lo schema di ingresso e di uscita dall'aera di servizio prevista nel PD. Il ramo di uscita è stato spostato verso nord.

Sono inoltre recuperati i terreni limitrofi sul lato nord-est in prossimità dell'area di servizio. Al fine di ottenere una minore occupazione di suolo, è stata sviluppata inoltre una modifica nel tratto iniziale dell'Interconnessione con la Tangenziale Est e il conseguente adattamento delle opere di mitigazione a verde. La modifica recepisce il dossier n. 4 (approvato da CAL il 13.05.2019) inviato con ordine inizio attività, all'avvio della progettazione esecutiva (Dicembre 2022).

L'area oggetto di variante interessa i comuni di Usmate Velate e Vimercate. Le zone interessate dalla variante ricadono prevalentemente nel comune di Usmate Velate all'interno delle aree agricole e degli ambiti in trasformazione secondo il documento di piano. Rispetto al progetto definitivo la variante ricade nell'area di regime speciale secondo art. 98 e 102 della disciplina generale.

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, in base alle ricognizioni effettuate, non si rilevano variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo. Il Proponente afferma che la variante determina un minor consumo di suolo. Come di evince dalla carta di uso del suolo, la rotatoria in progetto ricade in parte su aree destinate a verde incolto ed in parte su aree urbanizzate, come peraltro già previsto nel progetto definitivo.

Il paesaggio è di tipo misto connotato dalla presenza da aree agricole, aree boschive, oliveti, zone umide e paesaggio antropico. Le modifiche apportate sono di modesta entità e comunque tali da non produrre variazioni sull'impatto paesaggistico rispetto alla configurazione del Progetto Definitivo. Le modifiche non comportano impatti sugli ecosistemi, sulle acque superficiali e sotterranee.

### **Variante: Modifica Progettuale C-13 Ottemperanza a prescrizione n. 203**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Vimercate

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009):

*“Opera connessa TRMI 17: si richiede di mantenere la continuità della strada comunale della Cavallera, che consente il collegamento locale Arcore - Vimercate all'interno dell'omonimo PLIS. L'interferenza con l'opera connessa dovrà essere risolta tramite realizzazione di sottopassaggio con sezione stradale cat. F2 – DM 5/11/2001.”*

La prescrizione è ottemperata con la realizzazione del sottopasso “Via del Cavaliere” – WBS CCH02SO01. La nuova opera sottopasserà la viabilità connessa TRMI17 e sarà realizzata lungo la strada comunale della Santa del Comune di Vimercate. La viabilità locale manterrà la propria funzione di collegamento tra i comuni di Arcore e Vimercate anche a valle della realizzazione della TRMI17 in progetto.

Il nuovo tracciato ricade in un'area già individuata dal PGT del Comune di Vimercate quale “tracciato Pedemontana e opere connesse” e “area di mitigazione” della medesima Pedemontana.

La variante non comporta impatti sulle componenti ambientali analizzate.



Figura 17 – Variante C-13 (in verde PD – in rosso PE)

### **Variante: Modifica Progettuale C-14 Ottemperanza a prescrizione n. 226**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Lissone

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P226):

*“Opera connessa TRMI10 - Garantire l'accesso a via Manin da via Cattaneo, in Comune di Lissone.”*

In Progetto Esecutivo è previsto un raccordo tra via Manin e la rotatoria in progetto su via Cattaneo in Comune di Lissone. Nella Relazione il Proponente riporta sia la soluzione inizialmente pensata con sottopasso che intercettava il raccordo tra la TRMI10 e la rotatoria su via Cattaneo (ipotesi scartata) che il ramo della rotatoria che si innesta su via Manin.

La zona oggetto di variante è situata in un contesto urbano dove si riconoscono zone agricole e zone residenziali. In particolare, si evidenzia l'adiacenza della strada al PLIS.

Dal punto di vista del consumo del suolo, la modifica, costituendo un intervento viabilistico di estensione più contenuta, determina un minor consumo di suolo. Sulla base della carta di uso del suolo, la rotatoria in progetto ricade in parte su aree destinate a verde incolto ed in parte su aree urbanizzate, come peraltro già previsto nel progetto definitivo.

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, in base alle ricognizioni effettuate, non si rilevano variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo.

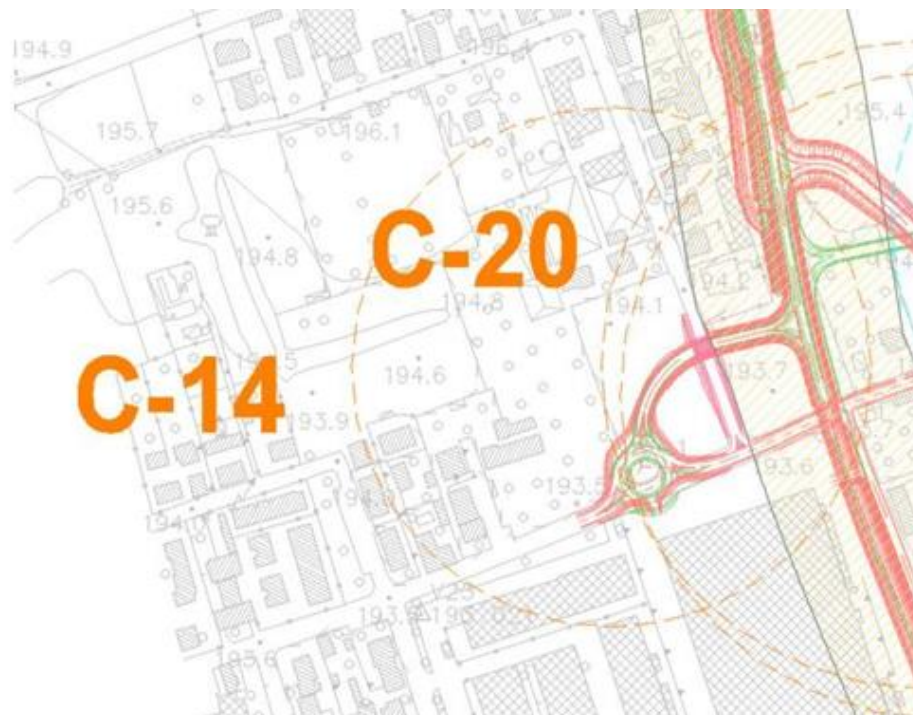


Figura 18 – Variante C-14 (in verde PD – in rosso PE)

### **Variante: Modifica Progettuale C-20 Ottemperanza a prescrizione n. 20**

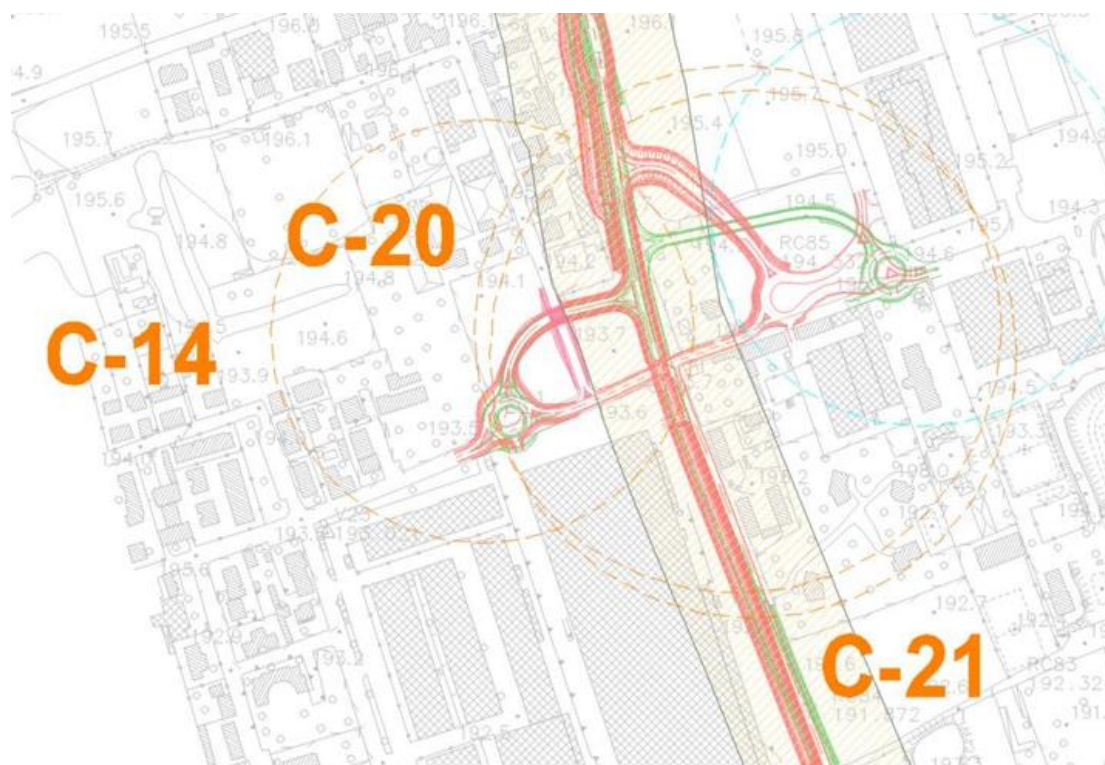
**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Biassono (MB)

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P20):

*“Prevedere un approfondimento delle analisi paesaggistiche di progetto, contemplando possibili miglioramenti atti a rendere sostenibili le opere ricadenti in vicinanza di siti tutelati quali, ma non esaustivamente, quelli interessati dal tracciato TRMI10 nel Comune di Veduggio al Lambro, e studiando, in accordo con gli Enti istituzionali di tutela (Comuni e Provincia) le possibili alternative progettuali e le opere di mitigazione paesistico ambientali necessarie”.*

Sono state rivalutate le analisi paesaggistiche di progetto anche alla luce dell'aggiornamento del progetto di inserimento delle opere a verde. Il Progetto Esecutivo contiene l'aggiornamento e l'approfondimento delle analisi paesaggistiche che hanno comportato la modifica/integrazione delle mitigazioni ambientali in corrispondenza di aree da tutelare. In particolare, in relazione alla TRMI10, si segnala che è stata approvata in sede di Collegio di Vigilanza del 16/06/2011 una modifica che prevede l'inserimento di una galleria in corrispondenza del Santuario della Madonna della Misericordia.



**Figura 19 – Variante C-20 – C-21 (in verde PD – in rosso PE)**

La zona oggetto di variante non identifica cambiamenti a livello di inquadramento programmatico rispetto al progetto definitivo. La variante rientra, come da progetto definitivo, all'interno dell'ambito di trasformazione. Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, non sono state rilevate variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo. Inoltre, il Proponente non riporta impatti sulle componenti ambientali analizzate.

#### **Variante: Modifica Progettuale C-21 Ottemperanza a prescrizione n. 25**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Biassono

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P25):

*“In relazione al tratto di autostrada in prossimità del complesso del Santuario della Madonna della Misericordia a Vedano al Lambro si chiede di studiare una soluzione tale da non interferire con le valenze storico-architettoniche del complesso, valutando anche un'eventuale correzione di tracciato.”*

In prossimità del Santuario della Madonna della Misericordia, sono state predisposte opere di mitigazione a verde integrative, con il posizionamento di un'area a prato arborato. All'interno dello svincolo sono previste fasce arboreo-arbustive mentre, lungo la viabilità limitrofa arbusti misti. In questo modo il bene risulta mitigato dall'interferenza con l'infrastruttura.

L'area oggetto di variante non identifica cambiamenti in merito all'inquadramento programmatico, al sistema dei vincoli e delle aree naturali protette. Il Proponente non riporta

impatti per le componenti suolo e sottosuolo; acque sotterranee; acque superficiali; paesaggio; ecosistemi.

### **Variante: Modifica Progettuale C-24 Ottemperanza a prescrizioni n. 231 e n. 232**

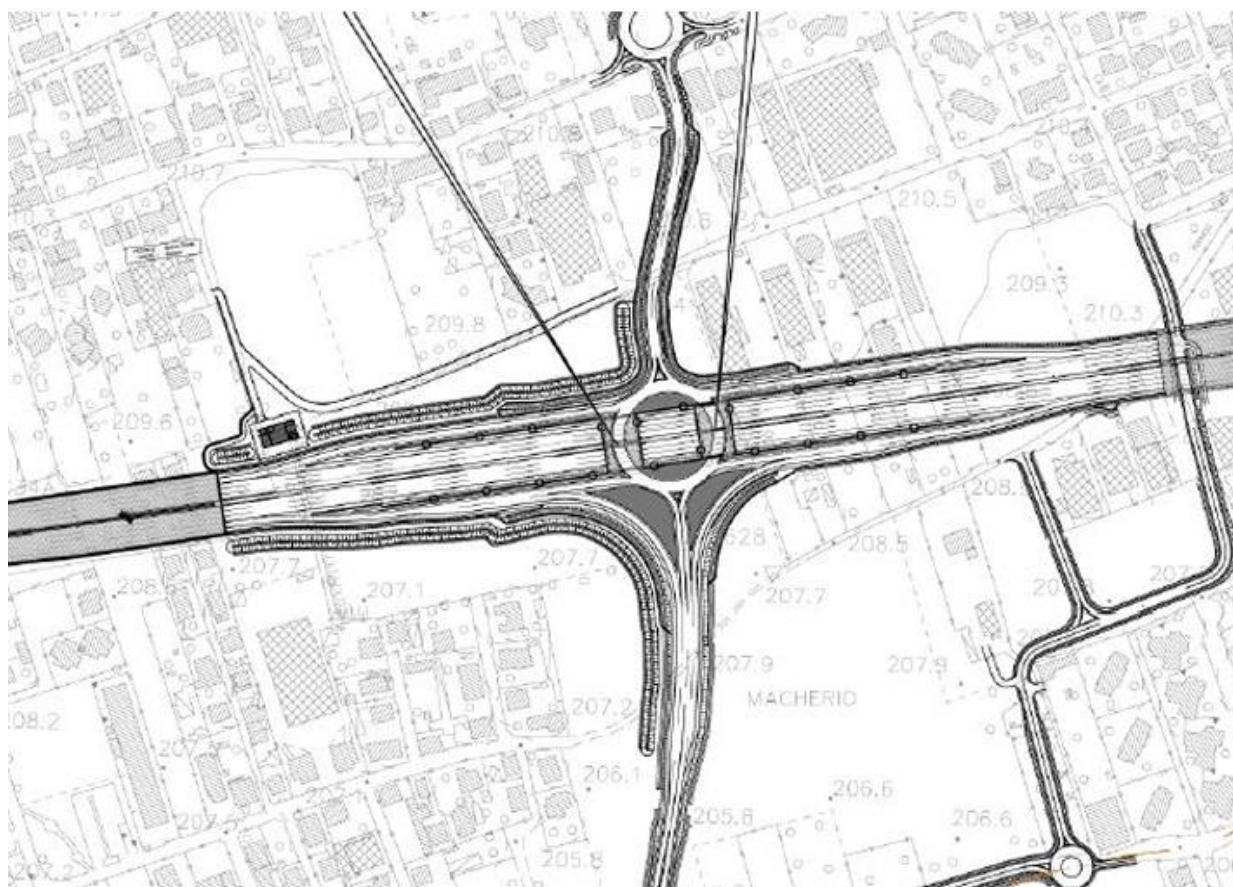
**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Macherio

**Origine della Variante -** La motivazione progettuale deriva dalle prescrizioni di seguito riportate (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P231 – P232):

*“Prescrizione n.231 - Tratta C - Svincolo di Macherio - Eliminare le due rampe dirette di accesso allo svincolo lato nord, al fine di posizionare il tratto nord dell'opera connessa TRMI10 con un andamento più coerente alle previsioni di PRG. Verificare inoltre la possibilità di evitare l'abbattimento dell'abitazione Rivolta Pietro e dell'abitazione Aliprandi Franco (Sedie Brianza) e di rispettare il capannone Emar in fase di ultimazione (vedere allegato a Nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. SI.2009.0098300).”*

*“Prescrizione n.232 - Tratta C - Ripristinare la continuità viaria tra via Fratelli Cervi / Sentiero delle valli, in comune di Macherio, e la nuova viabilità interna al Piano Particolareggiato Produttivo PP3 (vedere allegato a Nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. SI.2009.0098300).”*



**Figura 20 – Variante C-24 – Svincolo di Macherio - soluzione PE**

Lo svincolo di Macherio è stato modificato in PE eliminando le due rampe dirette nel quadrante nord. La viabilità connessa è stata modificata prevedendo una rotatoria nell'intersezione con Via

Regina Margherita. Inoltre, sono stati inseriti diaframmi lungo le rampe per contenere gli ingombri e salvaguardare gli edifici che si sviluppano nelle zone limitrofe allo svincolo.

La variante rispetto al progetto definitivo segue le aree verdi senza compromettere le zone edificate compatte. Le modifiche apportate sono di modesta entità e comunque tali da non produrre variazioni sull'impatto ambientale rispetto alla configurazione del Progetto Definitivo.

### **Variante: Modifica Progettuale C-29 Ottemperanza a prescrizioni n. 218**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Lissone

**Origine della Variante** - La motivazione progettuale deriva dalla prescrizione di seguito riportata (Delibera CIPE n. 97 del 6/11/2009 – P218):

*“Opera connessa TRMI 10: sia ottimizzata l'opera nel rispetto delle esigenze del territorio garantendo: - il mantenimento dell'attuale via Europa (comune di Vedano al Lambro); - la continuità a raso fra via Pacinotti (comune di Lissone) e la predetta via Europa; - il mantenimento dell'asse ciclo pedonale esistente lungo via Europa; - il miglior inserimento ambientale-territoriale della tratta posta fra l'inizio a sud dell'opera connessa e l'attraversamento dell'attuale SP 234 (incrocio con via Cattaneo di Lissone e via della Misericordia di Biassono/Vedano al Lambro), anche prevedendo traslazioni dell'asse stradale nonché allungamenti della tratta da svilupparsi e valutando la possibilità di effettuarne la realizzazione in galleria artificiale; - la connessione della tratta Sud della TRMI10 con la viabilità provinciale in fase di realizzazione (II lotto della variante alla SP 6) e con la futura viabilità connessa ai previsti insediamenti a Vedano al Lambro e Lissone (vedere allegato a Nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300).”*



**Figura 21 – Variante C-29 (in verde PD – in rosso PE)**

Il Proponente riporta che la prescrizione è ottemperata con le seguenti ottimizzazioni:

- l'attuale asse stradale di via Europa in Vedano al Lambro è mantenuto;



- la continuità a raso fra via Pacinotti in comune di Lissone e la via Europa in Vedano al Lambro è ripristinata sopra la galleria artificiale;
- un tratto del collegamento tra l'inizio a sud dell'opera e l'incrocio richiamato è in galleria artificiale;
- il progetto si conetterà alla viabilità provinciale recentemente realizzata (II lotto variante SP 6).

Come da progetto definitivo, il tratto in modifica ricade parzialmente all'interno di parchi locali di interesse sovracomunale e la viabilità in oggetto non ricade in vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42 del 2004.

Il Proponente afferma che non emergono impatti per le componenti ambientali.

### ***Varianti: ottimizzazioni progettuali***

#### **Modifica Progettuale B2-6**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Barlassina

**Origine della Variante:** - Opera stralciata dalla progettazione - già realizzata.



**Figura 22 – Modifica progettuale B2-6 (in verde PD – in rosso PE)**

L'opera in oggetto è stata stralciata e realizzata da un soggetto privato (SC Evolution). L'anticipazione si è resa necessaria a seguito della realizzazione di un centro commerciale in prossimità dell'intersezione. La convenzione sottoscritta tra Provincia di Monza e della Brianza, APL, Comune di Barlassina, S.C. Evolution S.p.A., per la realizzazione della rotatoria è stata firmata nel 2018.

#### **Modifica Progettuale B2-7**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Barlassina

**Origine della Variante:** - Ottimizzazione



**Figura 23 – Modifica progettuale B2-7 (in verde PD – in rosso PE)**

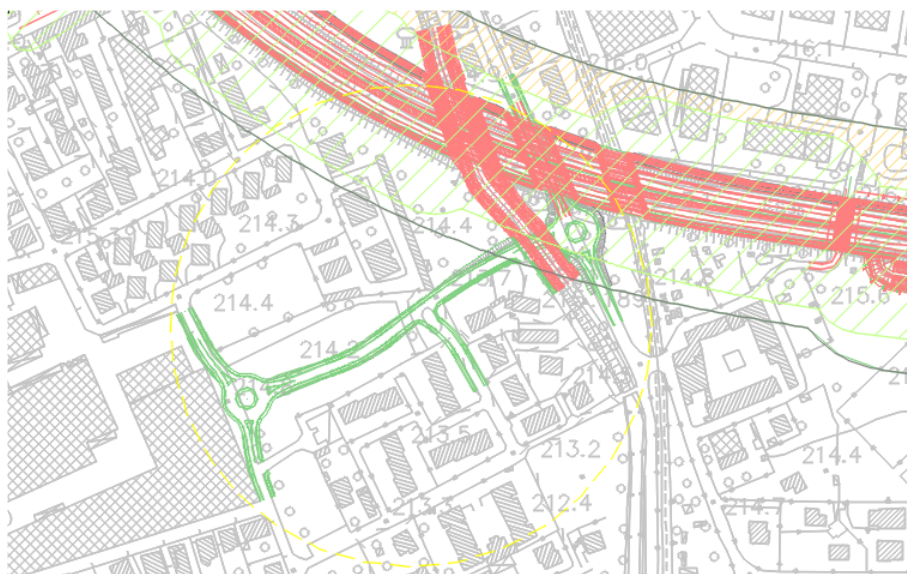
È stata modificata la rotatoria di Via Monte Grappa - via XXV Aprile per meglio conformarsi alla viabilità esistente. La zona oggetto di variante è situata adiacente ad una zona agricola e a zone per verde-servizi pubblici ed attrezzature di interesse generale, inoltre, la soluzione presentata in progetto esecutivo è sullo stesso sedime del progetto definitivo e non sono stati riscontrati impatti sulle componenti ambientali.

#### **Ottimizzazione progettuale B2-8 – Stralcio nuova viabilità Silone**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Barlassina

**Origine della Variante:** - Richiesta da parte dell'Amministrazione di Barlassina



**Figura 24 – Modifica progettuale B2-7 (in verde PD – in rosso PE)**

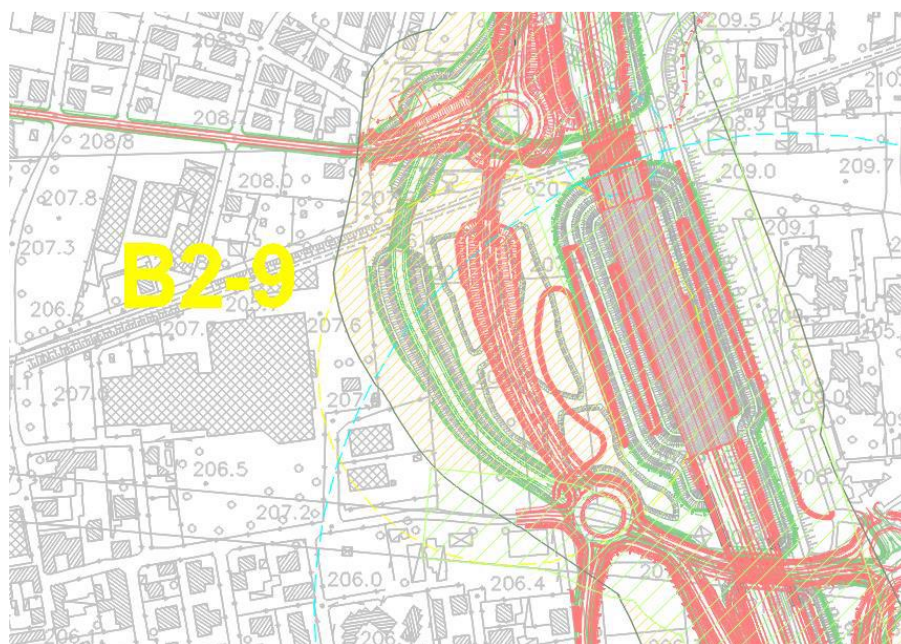
L'Amministrazione di Barlassina ha chiesto di stralciare la nuova viabilità via Silone, per il collegamento tra le viabilità esistenti via Foscolo e via Brennero.

### **Ottimizzazione progettuale B2-9 - Collegamento con via G. De Medici**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Cesano Maderno

**Origine della Variante:** - Richiesta di allontanare quanto più possibile la bretella di collegamento con via G. De Medici



**Figura 25 – Ottimizzazione progettuale B2-9 (in verde PD – in rosso PE)**

È stato chiesto di allontanare quanto più possibile la bretella di collegamento con via G. De Medici, in comune di Seveso dall'abitazione esistente ed avvicinarla all'asse autostradale nel tratto di innesto sulla rotatoria, purché senza aggravio di costi. Sia la posizione della rotatoria su via G. De Medici, che il rilevato dell'autostrada non devono lambire il traliccio.

La zona oggetto di variante è situata adiacente ad una zona agricola e a zone per verde-servizi pubblici ed attrezzature di interesse generale.

La modifica apportata risulta essere dal punto di vista planimetrico meno impattante in quanto riguarda una porzione di territorio più contenuta.

Non sono stati riscontrati impatti per le componenti ambientali analizzate dal Proponente.

### **Modifica Progettuale B2-10**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Cesano Maderno

**Origine della Variante:** - Ordine Inizio Attività (12/12/2022) - opera stralciata dall'appalto

L'opera oggetto di variante è il Ponte San Benedetto e ha funzionalità connettive rispetto alla viabilità locale, in particolare agevola l'attraversamento del comune da est al centro cittadino.

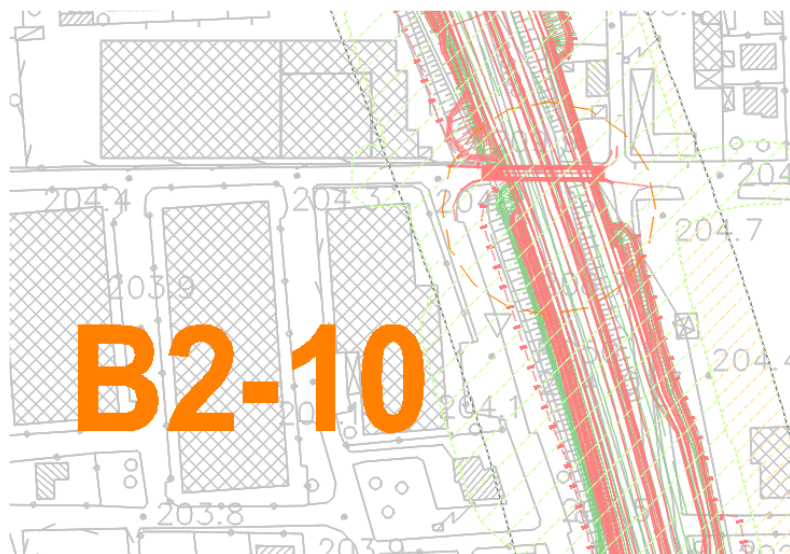


Figura 26 – Modifica progettuale B2-10 (in verde PD – in rosso PE)

### **Modifica Progettuale B2-11**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Levante sul Seveso

**Origine della Variante:** - Tracciato già realizzato

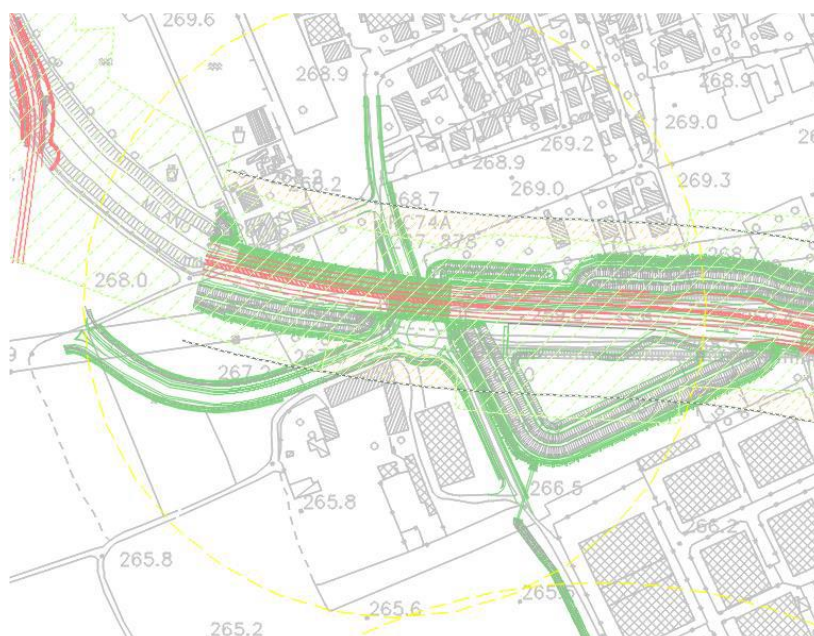


Figura 27 – Modifica progettuale B2-11 (in verde PD – in rosso PE)

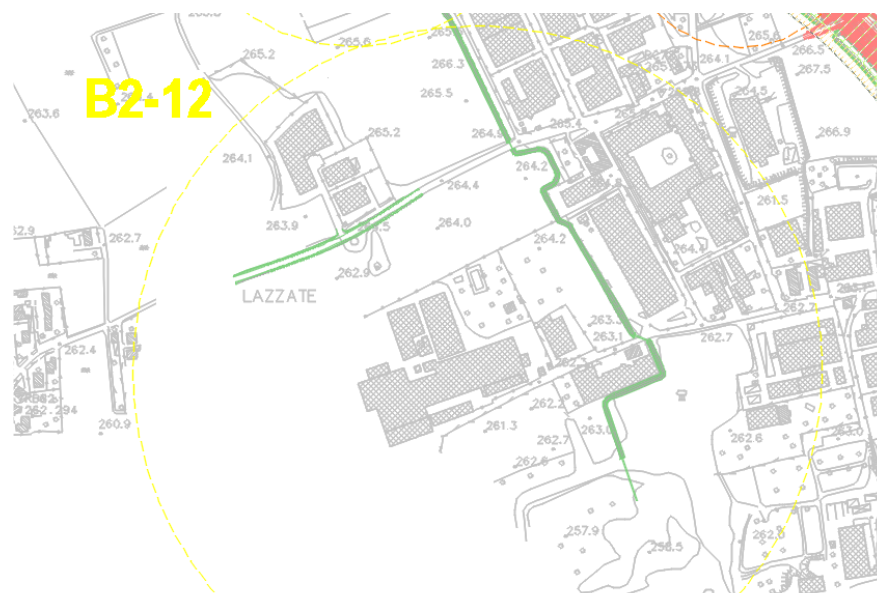
La viabilità e relativa rotatoria non sono oggetto dell'appalto in quanto l'opera è stata già realizzata.

### **Modifica Progettuale B2-12**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Levante sul Seveso

**Origine della Variante:** - Eliminazione viabilità locale



**Figura 28 – Modifica progettuale B2-12 (in verde PD)**

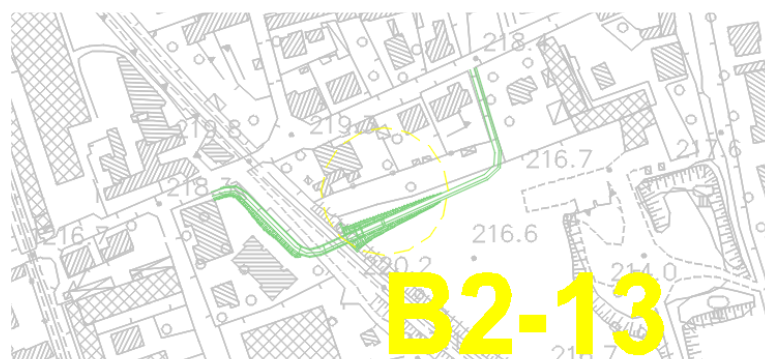
La via Galvani è stata inserita nei lavori della Tratta B1 e pertanto gli interventi non sono più oggetto di appalto.

### **Ottimizzazione progettuale B2-13 – Eliminazione percorso pedonale tra comune di Meda e Barlassina**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Barlassina - Meda

**Origine della Variante:** - Richiesta da parte delle Amministrazioni



**Figura 29 – Ottimizzazione progettuale B2-13 (in verde PD)**

Le Amministrazioni hanno chiesto di stralciare il nuovo percorso ciclopedonale in corrispondenza di via Marconi, a cavallo del confine comunale tra Barlassina e Meda al fine di evitare possibili disagi per la sicurezza dei pedoni.

### **Ottimizzazione progettuale B2-14 – Modifica vasca idraulica**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Seveso

**Origine della Variante:** ottimizzazione



**Figura 30 – Ottimizzazione progettuale B2-14 (in verde PD – in rosso PE)**

Il Proponente riporta lo stralcio planimetrico di confronto tra il progetto definitivo ed esecutivo della vasca idraulica.

La zona oggetto di variante è situata adiacente al Parco Naturale del Bosco delle Querce in un'area di interesse provinciale ma non lo interessa direttamente.

In merito alle componenti ambientali analizzate non sono stati rilevati impatti.

### **Ottimizzazione progettuale B2-15 – Ponte Sturzo, Seveso**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Seveso

**Origine della Variante:** - Recepimento raccomandazione 138

Con riferimento alla raccomandazione 138, in cui veniva chiesto di verificare la possibilità di eliminare il sottopasso di collegamento tra via Don Sturzo e via Delle Grigne, nel comune di Seveso, si è provveduto ad interdire la stessa viabilità.

Durante lo sviluppo del progetto esecutivo, pertanto, è stata ridotta la luce del Ponte Sturzo.

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, in base alle ricognizioni effettuate, non sono state rilevate variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo.



Figura 31 – Ottimizzazione progettuale B2-15 (in verde PD – in rosso PE)

### **Ottimizzazione progettuale B2-17 – Eliminazione sottopasso di via B. Angelico**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Cesano Maderno

**Origine della Variante:** Maggiore sicurezza al traffico veicolare principale



Figura 32 – Ottimizzazione progettuale B2-17 (in verde PD – in rosso PE)

È stato eliminato il sottopasso di via B. Angelico e realizzata una viabilità a fondo cieco lato est. Il sottopasso è stato sostituito con un torna indietro al fine di eliminare l'intersezione con via S. Carlo, garantendo una maggiore sicurezza al traffico veicolare principale.

L'area oggetto di variante non identifica cambiamenti in merito all'inquadramento programmatico, al sistema dei vincoli e delle aree naturali protette. Il Proponente non riporta

impatti per le componenti suolo e sottosuolo; acque sotterranee; acque superficiali; paesaggio; ecosistemi.

### **Ottimizzazione progettuale B2-19 – Galleria Montegrappa**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell’art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Lentate sul Seveso

**Origine della Variante:** presenza di materiale litoide consistente che non consente la realizzazione dei diaframmi.



**Figura 33 – Ottimizzazione progettuale B2-19 - planimetria**

La galleria Montegrappa ricade nella tratta “B2”, raccordo A9- SS35 Sud (Cesano Maderno), tra le progressive p.k. 2+709,00 e p.k. 3+073,00.

Si tratta di una galleria artificiale che si sviluppa su entrambe le carreggiate dell’autostrada ma con lunghezze diverse.

L’opera presenta due tipologie strutturali: canna singola e a doppia canna con struttura scatolare. La tipologia strutturale con telaio monocellulare è composta dai seguenti elementi: platea di fondazione, piedritti laterali, soletta di copertura.

In sede di PE è stata preferita, per la galleria artificiale Montegrappa, la tipologia costruttiva delle gallerie scatolari, tenendo conto che una revisione generale delle fasi esecutive ha consentito di organizzare le deviazioni di traffico della attuale Milano-Meda esistente consentendo l’esecuzione di scavi di sbancamento. Sono previste tre fasi principali, nella prima è stata prevista la sistemazione delle aree di cantiere e la predisposizione degli spazi per eseguire una deviazione fuori sede della Milano-Meda (2 corsie per senso di marcia). Nella seconda fase sarà spostata la Milano Meda verso sud in modo da consentire la realizzazione della galleria Montegrappa canna Ovest. La canna ovest sarà realizzata allargata rispetto alla configurazione di esercizio finale, al



fine di consentire di alloggiare, in fase transitoria, le 4 corsie della Milano-Meda esistente. In fase 3, sarà trasferito il traffico all'interno della canna ovest appena completata, potendo così operare per la realizzazione della canna est. Saranno previsti scavi a cielo aperto mediante sbancamenti, a meno del settore verso est della canna ovest, dove la presenza di alcuni fabbricati, obbliga a predisporre la realizzazione di un tratto di paratia in diaframmi, tirantata, che verrà anche impiegato quale piedritto esterno della canna ovest. Al termine della realizzazione della canna est è previsto il ritombamento di entrambe le canne.

La galleria artificiale Montegrappa Est (WBS: B2 A03 GA08), nella nuova configurazione, è una galleria artificiale bicellulare in cemento armato con struttura intelaiata e con uno sviluppo totale di 364 m, suddiviso in 18 conci più i portali di imbocco. Nel settore terminale della galleria, sia verso Lentate sia verso Cesano, è previsto un breve tratto terminale a singola canna, monoscatolare. La galleria artificiale Montegrappa Ovest (WBS: B2 A03 GA09) risulta anch'essa a struttura scatolare; per esigenze legate alla protezione degli edifici adiacenti, nella tratta terminale compresa tra le progressive p.k.2+925,00 e p.k. 2+999,46, la parete laterale esterna è realizzata invece con una paratia di diaframmi, con funzione in fase di scavo di opera di sostegno e protezione dei fabbricati.

In sede di Progettazione esecutiva sono stati eseguiti celerimetri di dettaglio al fine di effettuare i necessari approfondimenti topografici e definire in dettaglio le geometrie delle opere e le relative sistemazioni superficiali. Sono stati condotti anche approfondimenti geotecnici, mediante l'esecuzione di indagini integrative. Le indagini integrative hanno consentito di ampliare il quadro complessivo geotecnico e ha individuato un alto rischio di rinvenimento di conglomerati fortemente cementati a partire da 15.0 m da p.c. in spessori plurimetrici con RQD sino a 80%, valori di  $V_p$  maggiori di 1500 m/s e moduli dilatometrici maggiori di 300 MPa.

Alla luce di tale evidenza è stata riconsiderata la tecnologia esecutiva prevista in PD per la realizzazione delle opere di fondazione profonda (diaframmi in c.a.) essendo rischiosa la loro esecuzione all'interno di porzioni di ammasso molto consistente.

La stratigrafia di progetto di PE è analoga a quella di PD. La differenza maggiore consiste nella definizione dello strato inferiore, descritto in PD come ghiaia e sabbia con presenza locale di Ceppo da debole a media cementazione, in PE come Conglomerato e ghiaie e sabbie, stante la presenza, come evidenziato, di conglomerati fortemente cementati. Le variazioni dei parametri geotecnici rientrano nelle variabilità tipiche dei terreni in esame.

La falda è considerata assente alle profondità indagate sia in PD sia in PE. La categoria del sottosuolo è B sia in PD sia in PE.

La galleria ha cambiato la tipologia costruttiva e gli elementi strutturali, mantenendo invariata la lunghezza. Il Proponente riporta inoltre che non si hanno modifiche all'inserimento ambientale paesaggistico dell'opera: terminata la fase di costruzione, l'opera verrà ritombata con terreno di ricoprimento, mantenendo la configurazione geometrica del piano campagna già prevista in sede di progettazione definitiva. Anche la configurazione degli imbocchi rimane la medesima, in particolare adottando la soluzione con veletta inclinata che è stata impiegata per tutte le gallerie della tratta. Dal punto di vista della cantierizzazione, l'adozione della tipologia costruttiva è stata possibile grazie ad una revisione della fasistica di gestione dell'esistente viabilità, compresa la attuale Milano-Meda; non vi sono incrementi di impatto sulle preesistenze, considerato che nel solo tratto in cui l'opera risulta in prossimità di edifici è stata mantenuta la presenza di un'opera di sostegno, costituita da diaframmi tirantati.

Nello stralcio planimetrico riportato il Relazione dal Proponente, si evince che la zona oggetto di variante è situata in una zona per verde attrezzata a parchi comunali e intercomunali, attrezzature sportive e ricreative ed è collocata in un contesto urbanizzato. Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, non sono state rilevate variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo.

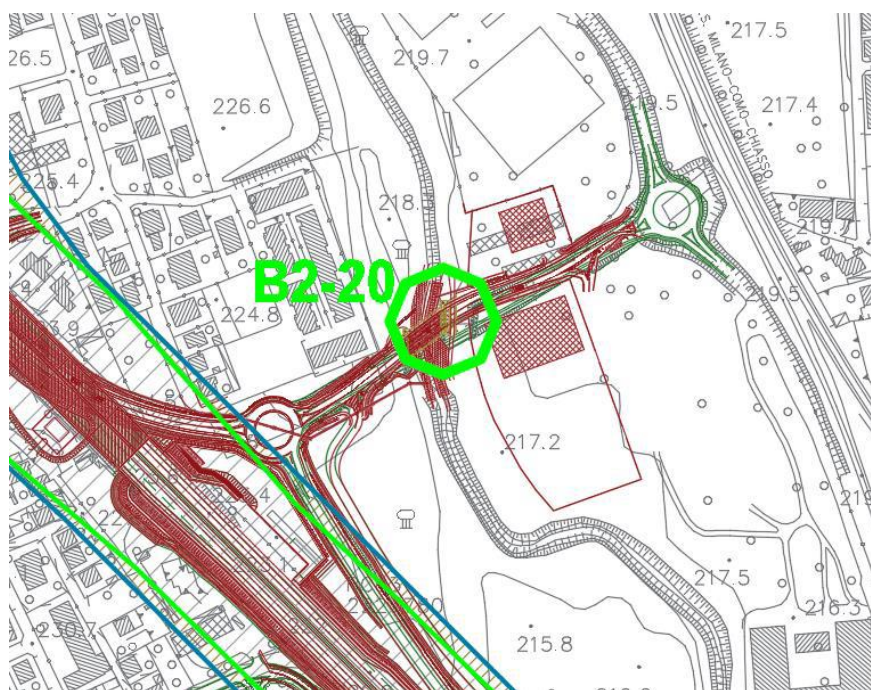
L'analisi effettuata dal Proponente per le componenti suolo e sottosuolo, acque sotterranee, acque superficiali, paesaggio ed ecosistemi non riporta impatti.

### **Ottimizzazione progettuale B2-20 – Modifica viabilità su ponte via Prati**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Barlassina

**Origine della Variante:** Ottimizzazione – WBS B2I22GE00 – per sviluppo zona industriale



**Figura 34 – Ottimizzazione progettuale B2-20 (in verde PD – in rosso PE)**

La modifica progettuale della viabilità via Prati su via delle Cave, in attraversamento al Seveso sullo svincolo di Lentate apportata nel PE, è stata necessaria per evitare gli edifici che attualmente risultano in costruzione sul versante EST del Seveso.

La nuova viabilità di Progetto Esecutivo si concilierà con lo stato dei luoghi attuale, raccordandosi con la viabilità esistente. Tale modifica consentirà l'espansione della zona industriale, lasciando le attività locali libere di proseguire con le attività di costruzione.

Il Proponente non rileva variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo.



Figura 35 – Ottimizzazione progettuale B2-20 (stato di fatto aggiornato)

### **Ottimizzazione progettuale B2-21 – Abbandono del cantiere B2.03**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Seveso

**Origine della Variante:** Abbandono delle aree contaminate previste nel P.O.B. approvato

Nella “Relazione ambientale comparativa opere in variante” si fa riferimento al criterio A4 “Mitigazione aree di lavoro e di cantiere”, il quale richiede di esplicitare la proposta di mascheramento, mitigazione e diminuzione dell’impatto visivo, paesaggistico ed ambientale delle aree oggetto delle lavorazioni e delle aree di cantiere/stoccaggio/prefabbricazione definite negli elaborati di cantierizzazione a supporto del progetto definitivo delle Tratte B2 (riqualificazione della ex SS35 da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno) e C (dalla ex SS35 a Cesano Maderno alla Tangenziale Est di Milano A51) dell’Autostrada Pedemontana Lombarda, unitamente alle seguenti relative opere connesse TRCO06, TRMI10, TRMI17.

Al fine di ottemperare a quanto richiesto dal criterio il Proponente ha effettuato l’analisi del contesto in cui si inserisce l’opera - sia in termini di cantieri fissi che di cantieri mobili - e l’analisi del progetto a base di gara, al fine di individuare le migliori proposte per la riduzione degli impatti. In virtù degli esiti dell’analisi, la proposta illustra le scelte progettuali finalizzate alla mitigazione degli impatti correlati potenzialmente causati dalle attività, con particolare riferimento alle aree urbanizzate. Nell’ambito della riduzione del consumo di suolo, è stata

eliminata dalla proposta la realizzazione del cantiere operativo B2.O3, sulla tratta B2, interferente con la bonifica delle aree interessate dall'incidente dell'ICMESA. In tal senso c'è stata un miglioramento generico dovuto al minor impatto visivo, riduzione del rumore, polveri e la salvaguardia dei luoghi contaminati soggetti a bonifica.

Risulta anche eliminata la rotatoria corrispondente con spostamento più a nord.

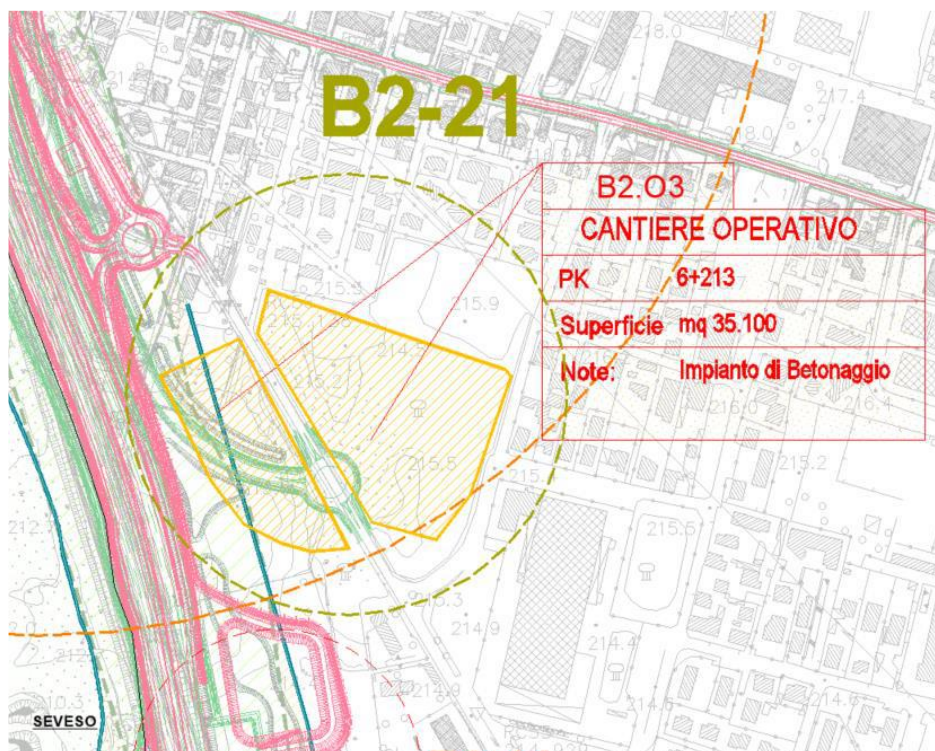


Figura 36 – Ottimizzazione progettuale B2-21 – cantiere B2.O3 stralciato

### Modifica progettuale C-3

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Desio

**Origine della Variante:** opera stralciata

Le aree di servizio di Desio in carreggiata nord e in carreggiata sud tra le progressive 1+450 – 1+950 sono state sospese e non sono oggetto dell'appalto.

Il Proponente evidenzia che la zona oggetto di variante è situata in un contesto agricolo. Rispetto al progetto definitivo la variante limita l'occupazione di suolo agricolo.



Figura 37 – Modifica progettuale C-3 – stazione di servizio di Desio

### **Ottimizzazione progettuale C-4 e C-5 – Modifica svincolo di Desio**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Desio

**Origine della Variante:** richieste dei comuni di Seregno e Lissone

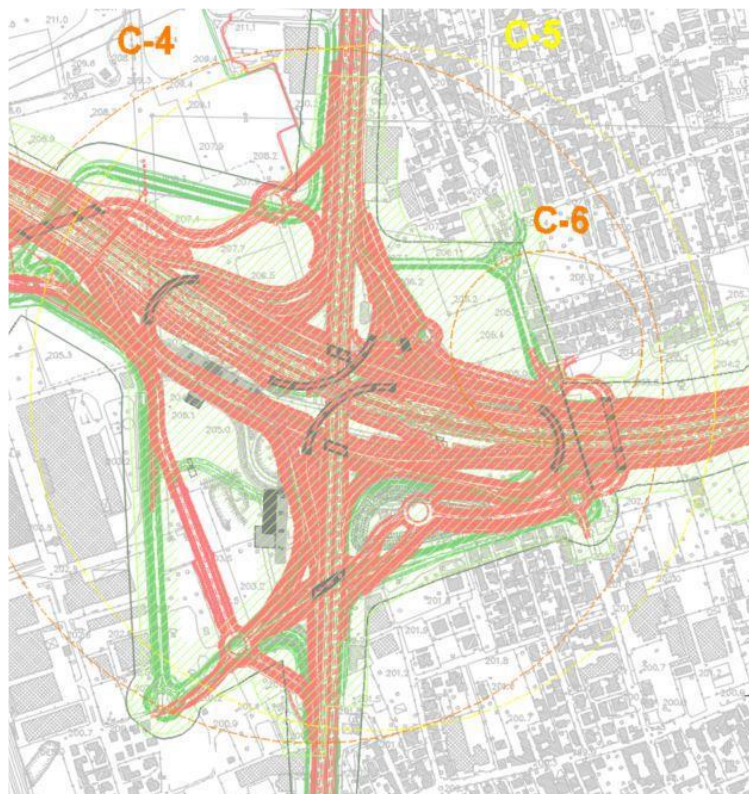


Figura 38 – Ottimizzazione progettuale C4-C5 (in verde PD – in rosso PE)

Le Amministrazioni comunali di Seregno e Lissone hanno richiesto il mantenimento dell'uscita di Seregno sud per agevolare gli accessi alle aziende ed ai nuclei abitati (quartiere Santa Margherita) garantendo un collegamento più diretto nel rispetto della sicurezza stradale e locale. A valle di ciò APL in accordo con ANAS, Comuni di Seregno e Lissone, Regione Lombardia e Provincia di Monza e Brianza ha elaborato una ottimizzazione progettuale, che prevede il mantenimento dello svincolo Seregno Sud. La modifica recepisce il dossier n. 3 inviato con ordine inizio attività. Dossier approvato in CDV il 16 giugno 2011.

A seguito della richiesta dei comuni, sullo svincolo Desio-Seregno, è stata aggiunta una corsia di scambio di lunghezza 590 metri, sottopassando il CV Lombardia esistente. La viabilità in questione avrà una WBS dedicata nel PE. Rampa svincolo Desio - Rampa Via Mattei WBS: CCDO02CSRA. Tale modifica recepisce il dossier n° 3 (approvato da CAL il 13.05.2019) inviato con ordine inizio attività.

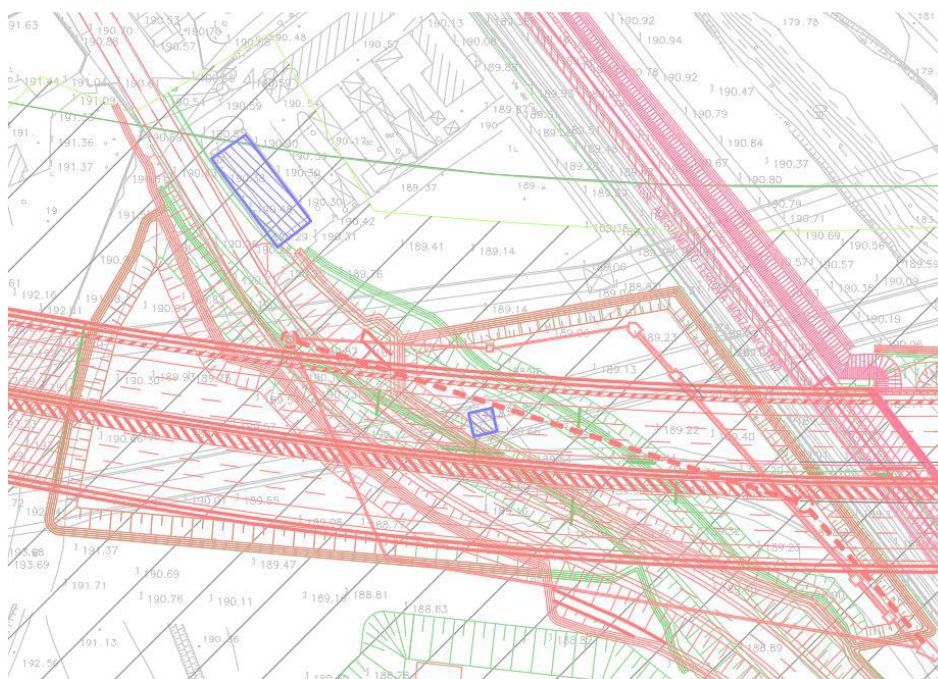
Le zone oggetto di variante sorgono in un'area frammentata e periurbana della città di Desio. La variante riordina la viabilità locale con la connessione sovracomunale. Il Proponente non riscontra impatti ambientali.

### **Ottimizzazione progettuale C-9 – Sistemazione di via dei Celti a Biassono**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Biassono

**Origine della Variante:** ottimizzazione



**Figura 39 – Ottimizzazione progettuale C9 (in verde PD – in rosso PE)**

Nel progetto esecutivo è stata prevista una variazione del tracciato di via Celti, nello stato di fatto la viabilità è in adiacenza al tracciato ferroviario, anch'esso oggetto di modifica.

Nel PD 2009 il progetto prevedeva la ricucitura di via Madonna delle Nevi con Via dei Celti, tale ricucitura occupava parte dell'area interclusa fra le due viabilità, è stato rettificato il tracciato e ridotto l'ingombro del rilevato, in adiacenza all'edificio in demolizione. La rettifica dell'asse è



### **Ottimizzazione progettuale C-15 – Modifica della rotatoria via della Misericordia a Biassono**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Biassono

**Origine della Variante:** ottimizzazione



**Figura 41 – Ottimizzazione progettuale C15 (in verde PD – in rosso PE)**

La Rotatoria Via Misericordia (Comune di Biassono), lungo TRMI10 è stata modificata secondo conformazione a “otto”.

La rotatoria in progetto ricade su aree destinate a seminativo semplice, come peraltro già previsto nel progetto definitivo.

Il Proponente afferma che la zona oggetto di variante non comporta sostanziali modifiche rispetto al progetto definitivo da un punto di vista degli impatti.

### **Ottimizzazione progettuale C-16 – Aggiunta parcheggio a raso in via Parco a Biassono**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Biassono

**Origine della Variante:** richiesta dal comune di Biassono

È stato previsto un parcheggio a raso, di circa 46 posti auto, in adiacenza a Via Parco nell'area interclusa rispetto all'adeguamento della viabilità esistente Via madonne delle nevi.

Inoltre, è stata modificata la conformazione della rotatoria adeguandola al fine di migliorare l'inserimento rispetto alla viabilità locale e riducendone ampiamente l'occupazione del suolo prevista in PD.

La zona da progetto definitivo veniva compresa nelle aree di valore ecologico. A seguito della variante queste aree non saranno interessate dall'opera infrastrutturale. L'ambito di intervento presenta un elemento d'interesse ecologico come le unità forestali che tuttavia sono adiacenti



all'infrastruttura senza essere direttamente interessate da essa. Dal punto di vista ambientale il Proponente non riscontra impatti.

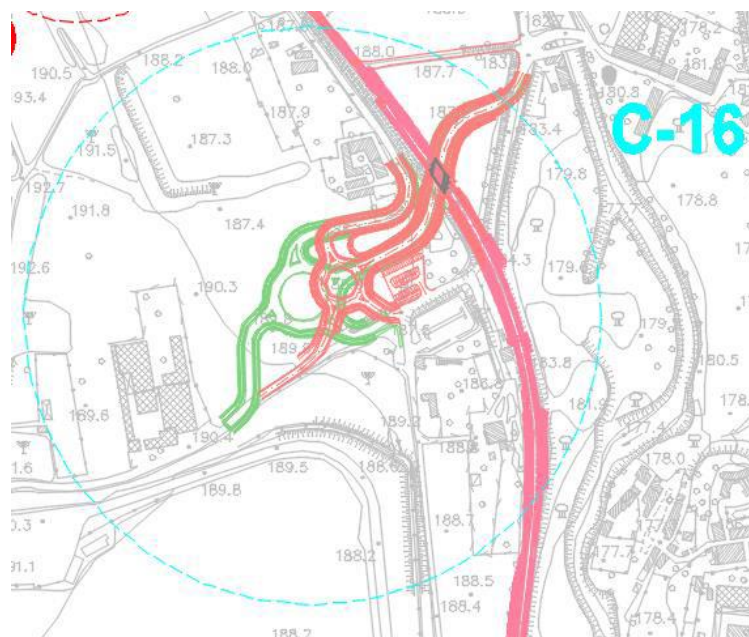


Figura 42 – Ottimizzazione progettuale C16 (in verde PD – in rosso PE)

### **Ottimizzazione progettuale C-17 – Modifica del tracciato di via della Santa a Lissone**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Lissone

**Origine della Variante:** ottimizzazione



Figura 43 – Ottimizzazione progettuale C17 (in verde PD – in rosso PE)

Modifica localizzata del tracciato con la realizzazione del sottopasso ciclopedonale della Strada comunale della Santa (in affiancamento alla carreggiata stradale)

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesaggistici e delle aree naturali protette, in base alle ricognizioni effettuate, non sono state rilevate variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo. Il tratto in modifica non risulta essere interessato né da vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/2004 né da aree protette.

### **Ottimizzazione progettuale C-18 – Modifica del tracciato TRMI10 per interferenza con pozzi idropotabili**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Biassono

**Origine della Variante:** ottimizzazione al fine di non interferire con fasce di rispetto con pozzi idropotabili



**Figura 44 – Ottimizzazione progettuale C18 (in verde PD – in rosso PE) – A sinistra i pozzi**

In fase di sviluppo della Progettazione Esecutiva, è stata risolta l'interferenza con pozzi idropotabili; la modifica del tracciato della TRMI10, in comune di Biassono risulta essere nel tratto compreso tra la rotatoria di via Trieste e quella di Via Locatelli. Il tracciato modificato mantiene le due piazzole di sosta previste nel PD. La traslazione del tracciato di PD risulta ad est rispetto al precedente progetto. Con tale soluzione si ottempera alla richiesta di Brianza Acque.

Le modifiche apportate rispetto alla configurazione del Progetto Definitivo sono di modesta entità e comunque tali da non produrre variazioni sull'impatto paesaggistico, di ecosistemi, a livello idrico (acque superficiali e sotterranee), del suolo e del sottosuolo.

### **Ottimizzazione progettuale C-19 – Modifica piazzole idrauliche**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Biassono

**Origine della Variante:** riduzione dell'uso del suolo

Le modifiche apportate alle piazzole idrauliche previste nel PD 2009. In particolare, è stata prevista: l'eliminazione piazzola idraulica pk 10+200; l'eliminazione piazzola idraulica pk 11+700; la modifica dimensione e ubicazione vasca di laminazione pk 14+450 riducendo l'uso del suolo ed ottimizzando i movimenti terra previsti nel progetto definitivo.

Le modifiche apportate rispetto alla configurazione del Progetto Definitivo sono di modesta entità e comunque tali da non produrre variazioni sull’impatto paesaggistico, di ecosistemi, a livello idrico (acque superficiali e sotterranee), del suolo e del sottosuolo.



Figura 45 – Ottimizzazione progettuale C19 (in verde PD – in rosso PE)

### **Ottimizzazione progettuale C-23 – Modifica del tombino CCM01TS01**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell’art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Biassono

**Origine della Variante:** richiesta del comune di Biassono

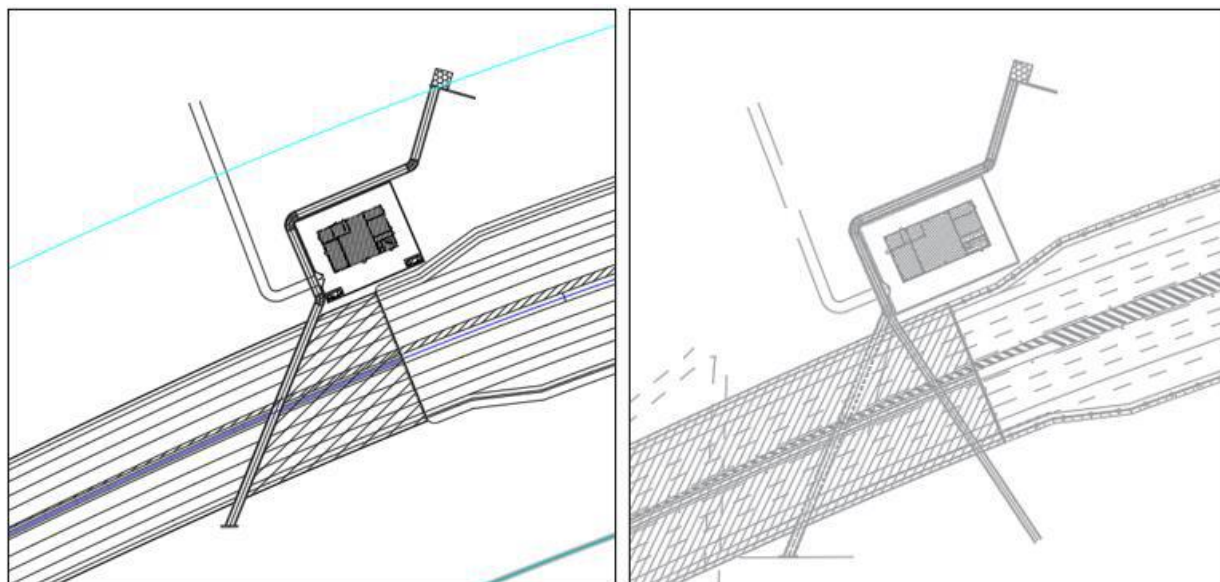


Figura 46 – Ottimizzazione progettuale C23 (a sinistra PD – a destra PE)

Nel progetto esecutivo è stata prevista la modifica del posizionamento del tombino WBS di riferimento CCM01TS01, in comune di Biassono; la nuova soluzione garantisce continuità del fosso idraulico evitando scarico in fognatura ed interferenze con proprietà private.

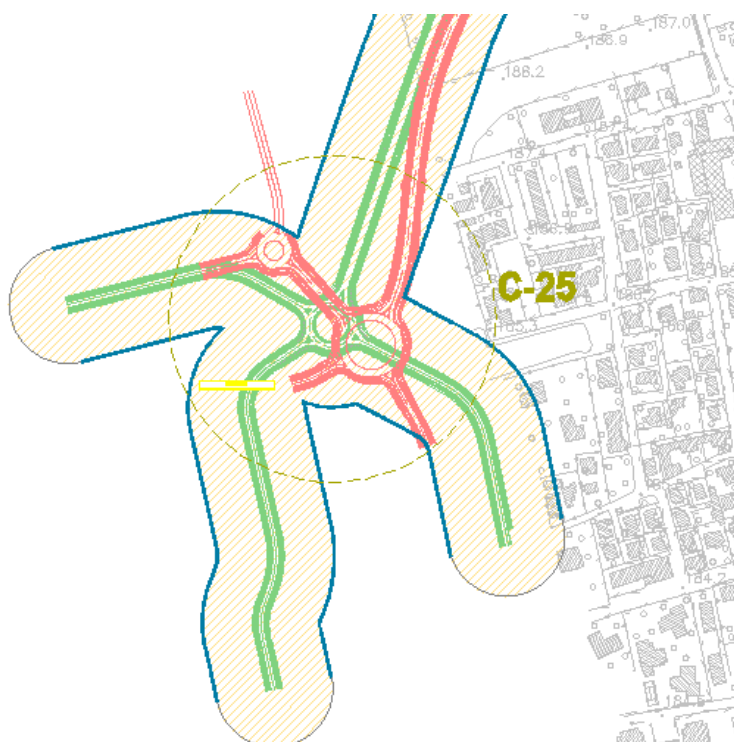
Dal punto di vista ambientale il Proponente non riporta variazioni significative rispetto a quanto considerato nel Progetto Definitivo.

### **Ottimizzazione progettuale C-25 – Modifica del tracciato TRMI10 e rotonda Vedano al Lambro**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Vedano al Lambro

**Origine della Variante:** ottimizzazione



**Figura 47 – Ottimizzazione progettuale C25 (in verde PD – in rosso PE)**

La zona oggetto di variante è situata all'interno delle aree soggette a trasformazione secondo il documento di piano e adiacente alle aree verdi previste dal piano dei servizi. La variante non individua particolari modifiche rispetto al progetto definitivo a livello programmatico: dallo stralcio planimetrico si evince lo spostamento della rotonda già prevista in PD e l'inserimento di una nuova rotonda.

Le modifiche apportate sono di modesta entità e comunque tali da non produrre variazioni sugli impatti.

### **Ottimizzazione progettuale C-26 – Modifica del tracciato TRMI17**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Vimercate

**Origine della Variante:** richiesta del comune di Vimercate per riduzione disboscamento

La richiesta del Comune di Vimercate consiste nella riduzione delle aree di esproprio e dunque di utilizzo del suolo, in corrispondenza del Bosco della Bergamina. Il Proponente afferma che tale richiesta è stata ottemperata attraverso la modifica planimetrica dell'asse stradale della

TRMI17. In particolare, l'asse è stato traslato in direzione est, al fine di ridurre l'esproprio del bosco stesso. Tale viabilità si raccorderà sempre alla SP45 attraverso la rotonda esistente.

Il Proponente riporta che la variante rispetto al progetto definitivo limita l'occupazione dell'infrastruttura alle aree greenway di pedemontana e alle aree agricole.



Figura 48 – Ottimizzazione progettuale C26 (in verde PD – in rosso PE) – A destra tracciato di PE su ortofoto

### **Ottimizzazione progettuale C-27 – Modifica rotatoria SP41**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Usmate Valente

**Origine della Variante:** ottimizzazione

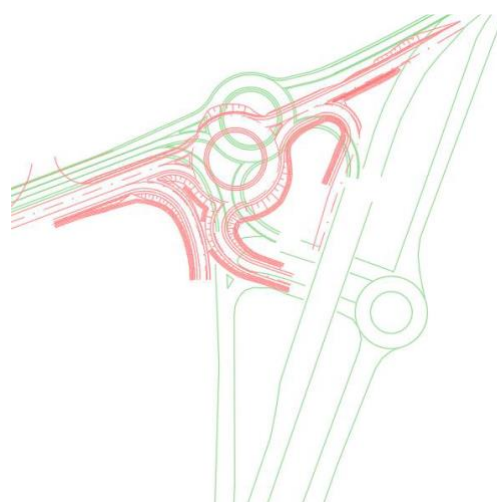


Figura 49 – Ottimizzazione progettuale C27 (in verde PD – in rosso PE)

A seguito di un rilievo approfondito dell'area oggetto di intervento, si sono apportate delle ottimizzazioni alla rotatoria, la WBS oggetto di modifica è la viabilità denominata CCI35GE00. Tale traslazione riduce l'esproprio e il disboscamento dell'area verde a nord della rotatoria, pur

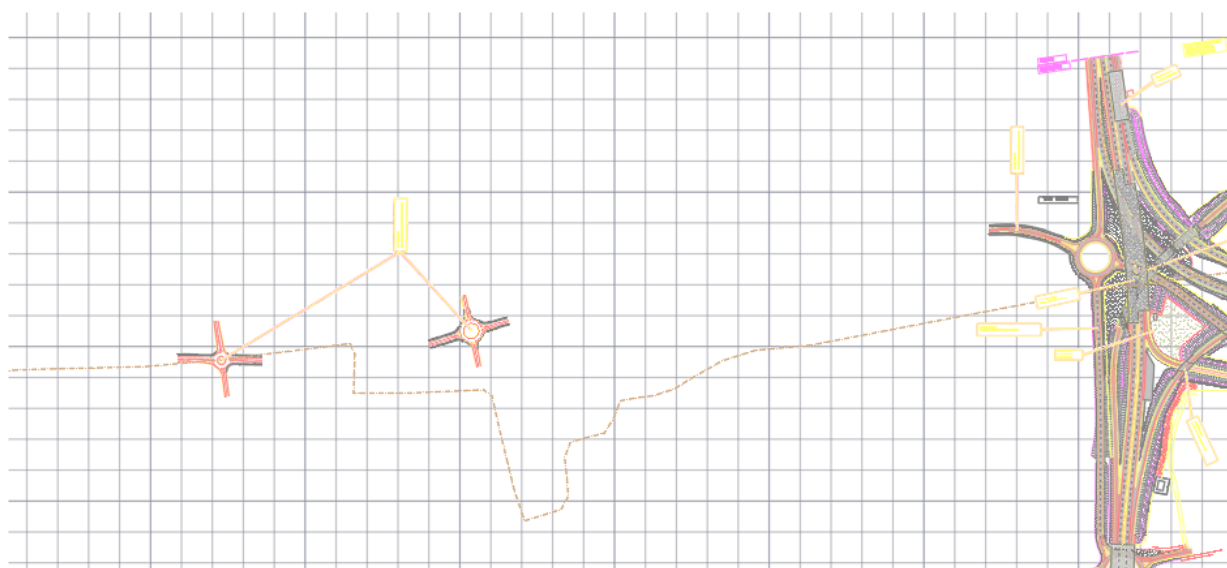
mantenendo le connessioni con le viabilità esistenti. Il Proponente non riporta la presenza di impatti dovuti alla modifica progettuale.

### **Ottimizzazione progettuale C-28 – Sistemazioni n. 2 incroci a rotatorie lungo la Tangenziale Sud di Cesano Maderno**

**Tipologia:** non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 D.Lgs. 163/2006)

**Comune:** Cesano Maderno

**Origine della Variante:** potenziamento dell'infrastruttura esistente



**Figura 50 – Ottimizzazione progettuale C28 (in rosso PE)**

Sono stati sistemati n.2 incroci esistenti con inserimento di nuove rotatorie; tali incroci sono ubicati lungo la tangenziale sud della città di Cesano Maderno, precisamente sull'incrocio della tangenziale est con Corso Italia (Rotatoria ad Ovest) e Via Comasinella (Rotatoria ad est). Tali sistemazioni potenzieranno l'infrastruttura afferente allo svincolo di Cesano Maderno. Tale modifica non ha un impatto gravoso sul progetto poiché interviene su viabilità esistenti, aumentandone semplicemente la sicurezza.

**ESAMINATA E VALUTATA** tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Variante con le note di cui in premessa;

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. del progetto esecutivo "Collegamento Autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (Autostrada Pedemontana Lombarda). Tratte B2 – C" così come disposto dalla Divisione;

**VALUTATO** che le varianti introdotte in ottemperanza alle prescrizioni / raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE n.97 del 6/11/2009 e le ottimizzazioni progettuali derivanti dall'ingegnerizzazione del progetto e da richieste puntuali degli Enti, risultano non localizzative

e non comportano variazioni significative degli impatti dell'opera così come sviluppata nel progetto esecutivo.

### **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. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006**

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché le proposte di Variante introdotte nel progetto esecutivo "*Collegamento Autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (Autostrada Pedemontana Lombarda). Tratte B2 – C*" siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, come parte del progetto esecutivo medesimo.

**Il Presidente della Commissione**

**Cons. Massimiliano Atelli**