

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta di N° 7 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 11-03-2015

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

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

Parere n. 1725 del 27.02.2015

Progetto	<p><i>Variante ex. Art. 169 D.Lgs. 163/2006</i></p> <p><i>Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)</i></p> <p><i>Progetto Esecutivo. Variante C17 - Collegamento S.P.40 "Binaschina" S.P. 39 "Cerca" - wbs IVT01 Viadotto Fiume Lambro</i></p> <p>IDVIP: 2878</p>
Proponente	<p><i>CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A</i></p>

[Handwritten signatures and initials]

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

VISTA la nota DVA/2014/25566 del 31/10/2014 con cui la Direzione Generale ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l'istruttoria relativa alla procedura ex. art. 169 del D.Lgs. 163/2006 ss.mm.ii. relativa al progetto "*Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM) Progetto Esecutivo. Variante C17 - Collegamento S.P. 40 "Binaschina" S.P. 39 "Cerca" - wbs IVT01 Viadotto Fiume Lambro*" presentato dalla società CAL (Concessioni Autostradali Lombarde) con nota prot. CAL-201014-00001(di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e ss.mm.ii.;

VISTA 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*";

VISTO 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 ss.mm.ii. e 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*";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e ss.mm.ii. concernente "*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e ss.mm.ii. e in particolare l'art. 8, inerente al funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e i successivi decreti integrativi;

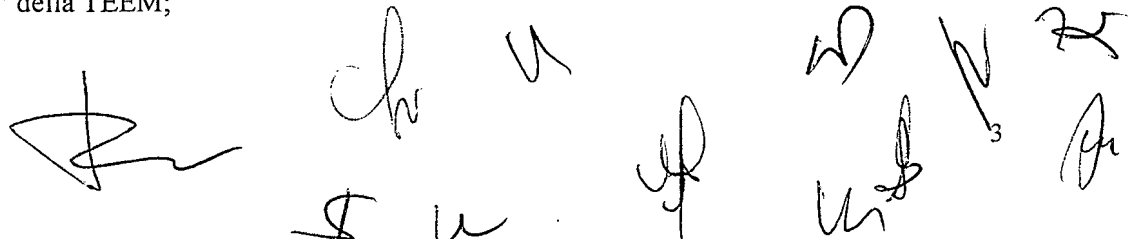
VISTA la Delibera 21 dicembre 2001 n.121 (G.U. n.51/2002 S.O.) con la quale il CIPE, ai sensi dell'art.1 della Legge n. 443/2001 ha approvato il : *1° Programma delle infrastrutture strategiche*, che all'allegato 2 include, tra i "Corridoi autostradali e stradali" della regione Lombardia, la *Tangenziale Est Esterna di Milano*. La *Tangenziale Est Esterna di Milano* è ricompresa nelle opere previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Lombardia, relativamente agli interventi previsti nel Programma di cui al comma 1 dell'art.1 della Legge 443/2001, localizzati in territorio lombardo, che disciplina e coordina le attività della Regione Lombardia, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dei soggetti aggiudicatari competenti per la realizzazione delle infrastrutture individuate come strategiche e per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130, con la quale il CIPE, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3, conferma nell'ambito dei Sistemi stradali e autostradali del Corridoio Plurimodale Padano la *Tangenziale Est Esterna di Milano*;

VISTA la delibera 18 novembre 2010, n. 81, con la quale il CIPE ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica e che include, nella tabella 1 "*Aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche luglio 2010*", e nella Tabella 2 "*Quadro programmatico prioritario 2010-2013*", la *Tangenziale Est Esterna di Milano*;

PRESO ATTO che:

- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha espresso parere favorevole in merito al progetto preliminare aggiornato relativo alla *Tangenziale Est Esterna di Milano* in data 20/07/2005 con nota GAB/2005/6624/B05, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni ivi riportate;
- con la Delibera n. 95 del 29/07/2005 (G.U. n. 69/2006 S.O.), il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.165 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e della localizzazione dell'opera, il progetto preliminare della *Tangenziale Est Esterna di Milano*, nella configurazione di cui all'alternativa B e con esclusione del prolungamento a nord della A4 sino alla programmata autostrada Pedemontana Lombarda, individuando il Soggetto aggiudicatore in ANAS S.p.a.;
- ai sensi di quanto disposto al comma 979 art.1 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), la Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (nel seguito CAL S.p.A.) è subentrata ad ANAS S.p.A. in qualità di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, dell'autostrada diretta Brescia - Bergamo - Milano Bre.Be.Mi. e della *Tangenziale Est Esterna di Milano*;
- in data 5 novembre 2007 è stato sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione Lombardia, dalle Province di Milano, Monza e Brianza e Lodi, da CAL S.p.A. e ANAS S.p.A., nonché da una rappresentanza dei Comuni, l'*Accordo di programma per la realizzazione della Tangenziale est esterna di Milano* e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano;
- che l'*Accordo di programma per la realizzazione del Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (Bre.Be.Mi.)*, sottoscritto in data 7 maggio 2007, contempla la necessità che il cosiddetto *Arco Teem*, sia completato e aperto al traffico entro la data di entrata in esercizio della autostrada *Bre.Be.Mi.*, in quanto proprio mediante la sezione centrale della *Tangenziale est esterna di Milano* e la viabilità locale (S.P. 103 Cassanese e S.P. 14 Rivoltana, oggetto entrambe di interventi di riqualificazione e connessione) si sostanzia la relazione tra l'autostrada *Bre.Be.Mi.* e l'area milanese;
- in data 10/06/2011 la Commissione Tecnica VIA esprime il Parere n. 721 di Verifica di Ottemperanza ex art. 185 D.Lgs. 163/2006 sul Progetto Definitivo e di verifica della compatibilità ambientale delle varianti introdotte, ex art. 166, 167 comma 5, positivo con prescrizioni;
- con la Delibera n. 51 del 03/08/2011 inerente "*Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Tangenziale est esterna di Milano. Approvazione progetto definitivo (CUP I21B05000290007)*", il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.166 del D. Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni, il Progetto Definitivo dell'infrastruttura;
- la Commissione Tecnica VIA esprime il Parere n. 1508 del 23/05/2014 in merito alla Procedura ex art. 169 D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii in merito al Progetto Esecutivo "Variante di Cascina Pagnana - Svincolo di Gessate";
- la Commissione Tecnica VIA esprime il Parere n. 1521 del 06/06/2014 in merito alla Procedura di Verifica di Attuazione, ex art. 185, commi 6 e 7 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii - Fasi 1 e 2 in merito al Progetto Esecutivo - 1° (1° e 2° parte) - 2° - 3° - 4° stralcio;
- la Commissione Tecnica VIA esprime il parere trasmesso con nota prot. DVA-2013-0025958 del 13/11/2013 in merito alla Procedura di Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni n. 6 e 7 della Delibera CIPE n. 51/2011: "*Interventi di inserimento paesistico-ambientale, ripristino e compensazione*";
- la Commissione Tecnica VIA esprime il Parere n. 1448 del 21/02/2014 in merito alla Procedura ex art. 169 D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii in merito al Progetto Esecutivo Variante "Cava di ghiaia e sabbia nei comuni di Pozzuolo Martesana e Melzo";
- con prot. CTVA-2014-000437 del 23/12/2014 la Commissione Tecnica VIA ha trasmesso la richiesta di integrazioni in merito alla procedura di VIA Speciale ex art. 167 comma 5 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii relativa al Progetto Esecutivo della variante "Ampliamento della cava di Melzo-Pozzuolo" della TEEM;



PRESO ATTO che la Società CAL S.p.A. con nota prot. CAL-201014-00001 del 20/10/2014, ha trasmesso, ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006, il Progetto Esecutivo della Variante relativa all'opera "C17 - Collegamento S.P. 40 Binaschina S.P. 39 Cerca - wbs IVT01 Viadotto Fiume Lambro";

ESAMINATA tutta la documentazione progettuale pervenuta;

RICORDATE tutte le caratteristiche dell'opera in generale e degli interventi specifici previsti.

PREMESSA

La Commissione VIA ha dato inizio alla procedura di verifica, ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.Lgs. 163/2006, del Progetto di Variante relativo alla Progetto esecutivo dell'opera "C17 - Collegamento S.P. 40 Binaschina S.P. 39 Cerca - wbs IVT01 Viadotto Fiume Lambro", relativa al progetto: Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM).

Oggetto del presente parere è la verifica, nell'ambito del Progetto Esecutivo presentato dalla Società CAL S.p.A., ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.Lgs. 163/2006, dell'applicabilità, per le proposte di variante presentate delle procedure previste al comma 3 dell'art.169 medesimo, a seguito dell'acquisizione della nota DVA-2014-35566, del 31/10/2014, di procedibilità dell'istanza.

1. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

1.1. Generalità

Il collegamento Autostradale Tangenziale Est Esterna di Milano - TEEM - si sviluppa tra l'Autostrada A4 a nord presso Agrate Brianza e l'Autostrada A1 a sud presso Melegnano, con uno sviluppo di circa 32 Km, che attraversa il territorio di 28 comuni suddivisi in 3 province:

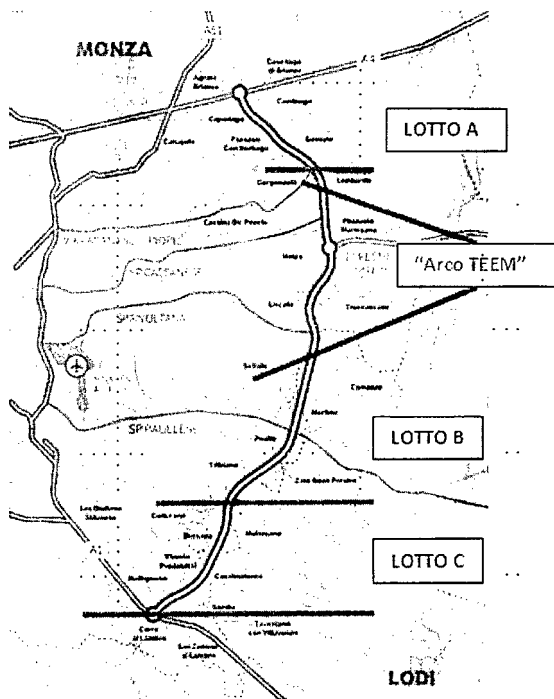
- Provincia di Monza e Brianza: Agrate Brianza e Caponago;
- Provincia di Milano: Cambiagio, Pessano con Bornago, Gessate, Gorgonzola, Bellinzago Lombardo, Cassina de' Pecchi, Melzo, Pozzuolo Martesana, Truccazzano, Liscate, Settala, Paullo, Tribiano, Dresano, Colturano, Vizzolo Predabissi, Melegnano, Cerro al Lambro, San Giuliano Milanese;
- Provincia di Lodi: Comazzo, Merlino, Zelo Buon Persico, Mulazzano, Casalmaiocco, Sordio, Tavazzano con Villavesco.

L'opera comprende, oltre all'infrastruttura autostradale, alcune infrastrutture viarie principali e una serie di viabilità secondarie (provinciali e comunali) garantendo la connessione alla rete della viabilità ordinaria.

Lo schema gestionale dell'infrastruttura è a esazione di pedaggio con sistema di tipo chiuso; l'infrastruttura è appartenente alla Categoria A - *Autostrada in ambito extraurbano* - con un limite massimo di velocità di percorrenza di 130 km/h.

L'infrastruttura complessiva è stata suddivisa in tre lotti funzionali:

- Lotto A: Km 0+118.04 (interconnessione A4) - 6+150.00 (Svincolo di Pozzuolo Martesana escluso);
- Lotto B: Km 6+150.00 (Svincolo di Pozzuolo Martesana incluso) - 21+973.50 (Svincolo di Paullo incluso);
- Lotto C: Km 21+973.50 (Svincolo di Paullo escluso) - 31+861 (interconnessione A1).



Handwritten signatures and initials on the right side of the map, including a large signature at the top and several initials below.

Tangenziale Est Esterna Milano - TEEM: suddivisione dell'infrastruttura nei tre lotti funzionali lotto A, B e C.

Lotto A

Il Lotto A, che s'interconnette a Nord con l'Autostrada A4, comprende i seguenti interventi sulla rete viabilistica ordinaria:

WBS(PE)	OPERA / VARIANTE
C01	Variante S.P.13, Tangenziale di Pessano con Bornago
C02	Completamento variante SP 176 a Cambiagio
C03	Tangenziale di Villa Fornaci

Lotto A - Tabella degli interventi previsti sulla rete viabilistica ordinaria (Opere connesse)

Handwritten signatures and initials on the right side of the Lot A table, including a signature at the top and several initials below.

Lotto B

Il Lotto B comprende al suo interno l'Arco TEEM, tratto con inizio alla progressiva Km 7+300 che termina alla progressiva Km 14+850 tra la SP 103 Cassanese e la SP 14 Rivoltana, tramite cui Bre.Be.Mi. s'interconnette con la rete viabilistica autostradale e ordinaria di Milano. Il progetto comprende le seguenti opere connesse:

WBS(PE)	OPERA / VARIANTE
C04	Completamento della variante S.P.103 Cassanese - Tangenziale di Pozzuolo Martesana
C05	Rotatoria su S.P.13 per accesso alla zona industriale di Melzo
C06	Riqualifica S.P.181 da Comazzo a merlino con diramazione per la frazione di Lavagna
C07	Collegamento viabilità tra S.P.39 e S.P. ex S.S. 415
C08	Variante S.P.16 Tangenziale di Zelo Buon Persico
C09	Rettifica S.P.16 in località Muzzano
C10	Variante S.P.159 abitato di Dresano
C16	Variante S.S.9 Tangenziale di Tavazzano
C19	collegamento tra la S.S. 415 "Paullese" e il nuovo casello di Paulo
C18	Riqualifica S.P.17 da Salerano a S. Angelo Lodigiano
C20	Variante S.P.201 Tangenziale di Marzano

Lotto B - Tabella degli interventi previsti sulla rete viabilistica ordinaria (Opere connesse)

Handwritten signatures and initials on the right side of the Lot B table, including a signature at the top and several initials below.

Lotto C

Handwritten signatures and initials on the right side of the Lot C header, including a signature at the top and several initials below.

Il Lotto C, tratto terminale a Sud dell'opera, s'interconnette con l'Autostrada A1; il progetto comprende le seguenti opere connesse:

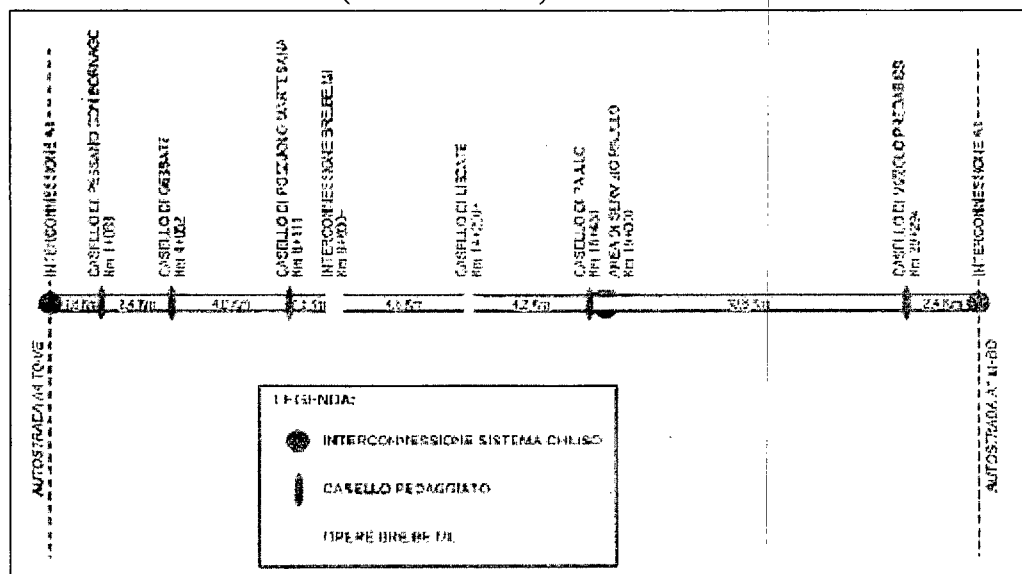
WBS (PE)	Descrizione
C11	RIQUALIFICA S.P.159 NEI COMUNI DI CASALMAIOCCO E VIZZOLO PREDABISSI
C12	CONNESSIONE TRA S.P.17 E S.S.9 NEI COMUNI DI CERRO AL LAMBRO E VIZZOLO PREDABISSI
C13	RACCORDO S.P.17 - S.S.9 NEI COMUNI DI CERRO AL LAMBRO E MELEGNANO
C14	RACCORDO S.P.17 - S.P.40 NEI COMUNI DI CERRO AL LAMBRO E MELEGNANO
C15	RIQUALIFICA E MESSA IN SICUREZZA DELLA S.S.9 NEL COMUNE DI SORDIO
C17	COLLEGAMENTO S.P.40 "BINASCHINA" - S.P.39 "CERCA"
IR021	PERCORSO CICLOPEDONALE MERLINO-MARZANO-BOCCHI (PC 000 10)
C23	VARIANTE ALLA S.P.138 "PANDINA" NELL'ABITATO DI MADONNINA DI DREANO
C24	RIQUALIFICA S.P.159 NEI COMUNI DI CASALMAIOCCO E VIZZOLO PREDABISSI
C25	POTENZIAMENTO DELLA S.S.9 "VIA EMILIA"

Lotto C - Tabella degli interventi previsti sulla rete viabilistica ordinaria (Opere connesse)

Sistema degli svincoli

La TEEM, oltre agli svincoli d'interconnessione con le autostrade esistenti a nord e a sud e allo svincolo con Bre.Be.Mi. (svincolo di Liscate, Km 14+00 circa), prevede la realizzazione dei seguenti svincoli:

- svincolo di Pessano con Bornago (Km 2+00 circa);
- svincolo di Gessate (Km 4+00 circa);
- svincolo di Pozzuolo Martesana (Km 8+00 circa);
- svincolo di Paullo (Km 18+500 circa);
- svincolo di Vizzolo Predabissi (Km 19+00 circa).



Schema riportante il sistema degli svincoli

L'opera connessa wbs C17 Collegamento S.P.40 - S.P.39 prevede lo sviluppo di un tracciato stradale in progetto di 1,42 km e un tratto in rilevato che risulta a quote variabili tra i 3 e i 7 metri sul piano campagna; le soluzioni delle interferenze con i corsi d'acqua prevedono la realizzazione di due ponti, uno sul fiume Lambro di 576 metri e uno sul canale Redefossi di 25 metri.

L'intervento nel suo complesso prevede anche la realizzazione di un percorso ciclopedonale in rilevato dello sviluppo di 780 metri, con sovrappasso sul fiume Lambro realizzato attraverso una passerella della lunghezza di 30 metri.

1.1.1. L'area d'intervento

In particolare, il viadotto oggetto della variante è ricompreso nel lotto C, il cui Progetto Esecutivo comprende il tratto di tangenziale compreso fra la pk 21+973.50 e la pk 31+861.00 (sviluppo circa 10 km),

che include l'interconnessione con l'autostrada A1, lo svincolo di Vizzolo Predabissi e la galleria artificiale di Cologno, e le seguenti opere connesse:

Descrizione	WBS
RIQUALIFICA S.P.159 NEI COMUNI DI CASALMAIOCCO E VIZZOLO PREDABISSI	C11
CONNESSIONE TRA S.P.17 E S.S.9 NEI COMUNI DI CERRO AL LAMBRO E VIZZOLO PREDABISSI	C12
RACCORDO S.P.17 - S.S.9 NEI COMUNI DI CERRO AL LAMBRO E MELEGNANO	C13
RACCORDO S.P.17 - S.P.40 NEI COMUNI DI CERRO AL LAMBRO E MELEGNANO	C14
RIQUALIFICA E MESSA IN SICUREZZA DELLA S.S.9 NEL COMUNE DI SORDIO	C15
COLLEGAMENTO S.P.40 "BINASCHINA" - S.P.39 "CERCA"	C17
VARIANTE ALLA S.P.138 "PANDINA" NELL'ABITATO DI MADONNINA DI DRESANO	C23
RIQUALIFICA S.P.159 NEI COMUNI DI CASALMAIOCCO E VIZZOLO PREDABISSI	C24
POTENZIAMENTO DELLA S.S.9 "VIA EMILIA"	C25
Ciclopedonale in affiancamento alla variante S.P. 201 tangenziale di Marzano	IR021

Tabella riepilogativa delle opere connesse previste nel Progetto Esecutivo.

2. LA VARIANTE PROPOSTA

L'istanza presentata ai sensi delle disposizioni normative richiamate in oggetto, si origina dalle richieste emerse dal territorio di ridurre gli impatti sul traffico indotti dal cantiere e la durata dei lavori e, come riporta il Proponente: "... non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportano altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto definitivo approvato, né richiedono l'attribuzione di nuovi finanziamenti", in quanto la soluzione progettuale sviluppata nel Progetto Esecutivo prevede la modifica della tipologia di impalcato per il superamento del fiume Lambro attraverso la realizzazione delle opere di scavalco con campate in sistema misto acciaio-clt, mantenendo lo stesso schema statico già approvato.

Il cambio di materiale da calcestruzzo post-tensionato ad acciaio tipo Corten comprende l'elevazione della struttura e non gli impalcati e le pile a forcelle, mantenendo invariate le geometrie dell'opera nel suo complesso. Inoltre, le modifiche sopra descritte consentono di uniformare l'opera dal punto di vista costruttivo, gestionale e del suo inserimento paesaggistico a un altro viadotto provinciale anch'esso all'interno delle opere compensative della TEEM (IVN01), posto più a sud sul fiume Lambro.

2.1. Confronto tra Progetto Esecutivo e Proposta di Variante

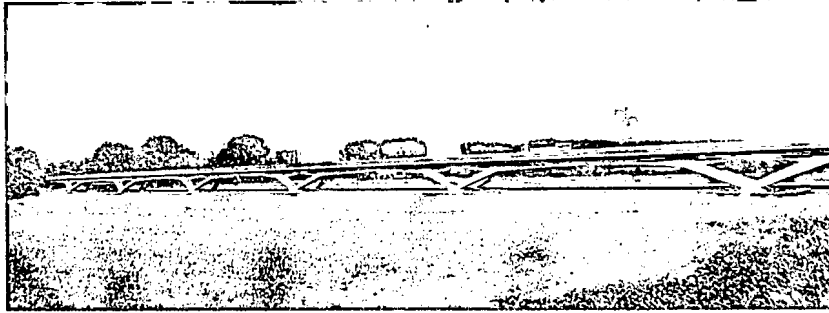
Le modifiche introdotte nella variante sopra descritta, pur mantenendo lo schema statico del Progetto Esecutivo, prevedono la realizzazione di un sistema misto acciaio - clt, fanno riferimento alla WBS INT01 - VPOC800 - Viadotto sul Fiume Lambro da prog. Km 0+734,69 a prog. Km 1+108,70 e mantengono inalterati la struttura a otto campate e lo sviluppo del viadotto previsti nel Progetto Esecutivo.

La soluzione proposta prevede la realizzazione delle opere di scavalco con campate in sistema misto acciaio-clt, utilizzando acciaio autopatinabile tipo Corten.

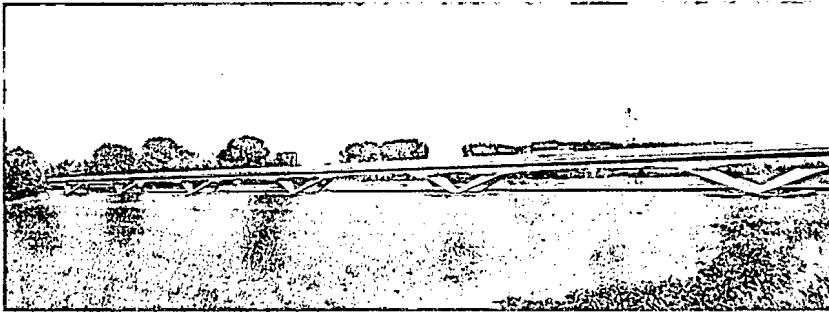
Lo schema statico del Progetto Esecutivo viene mantenuto invariato pertanto il viadotto si presenta come una travata continua a otto campate, con uno sviluppo di 574 m, misurato in asse appoggi, ed uno sviluppo complessivo di 576 m, tenuto conto degli extra-trave.

La carreggiata stradale ha una larghezza di 10.50 m come previsto dal PE, trattandosi di una strada di categoria C1, con due cordoli laterali dell'ampiezza di 0.70 m e due canali di raccolta delle acque meteoriche della larghezza di 0.40 m; mentre l'implacato ha larghezza complessiva di 12.70 m invece dei previsti 13.30 m, senza alterare il sistema di smaltimento delle acque.

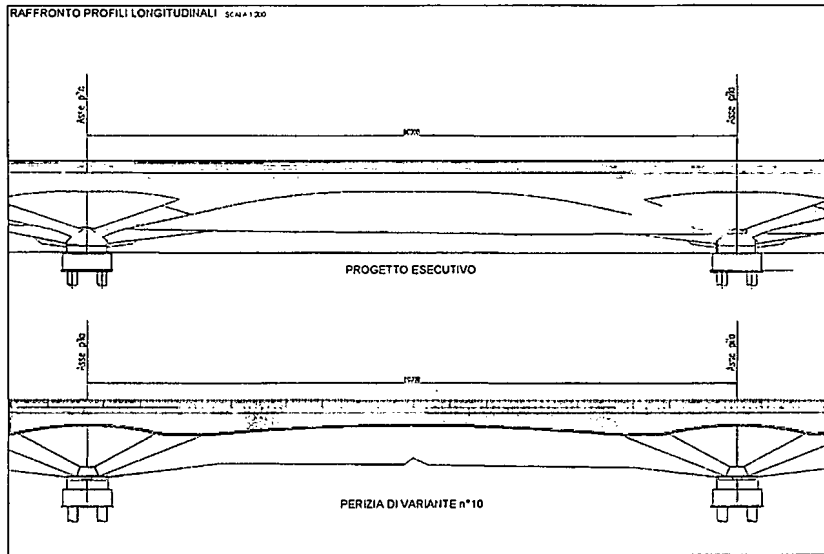
La struttura è stata dimensionata considerando la possibilità di poter montare in un secondo tempo una barriera fonoassorbente dell'altezza di 3 m. Le armature dello sbalzo della soletta e le stesse travi sono state calcolate considerando, oltre ai carichi di norma, anche i carichi derivanti dall'inserimento della barriera fonoassorbente, comprensivi delle azioni dovute al vento incidente sulla stessa. Anche per i vincoli è stato mantenuto lo stesso criterio utilizzato nel PE, utilizzando isolatori a pendolo scorrevole in grado di limitare drasticamente sia gli effetti sismici sia le coazioni indotte dalle variazioni termiche.



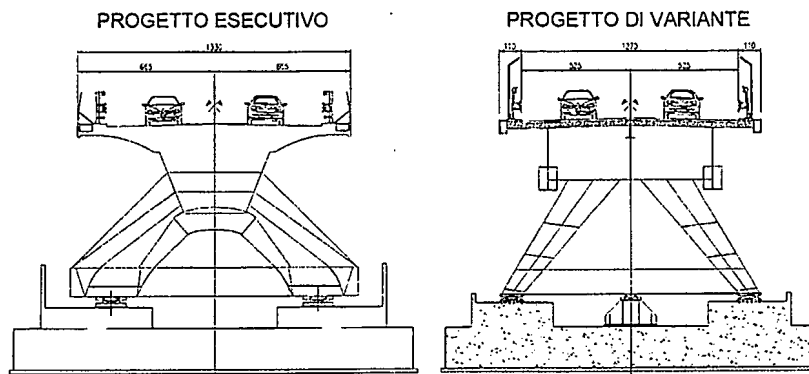
Progetto Esecutivo



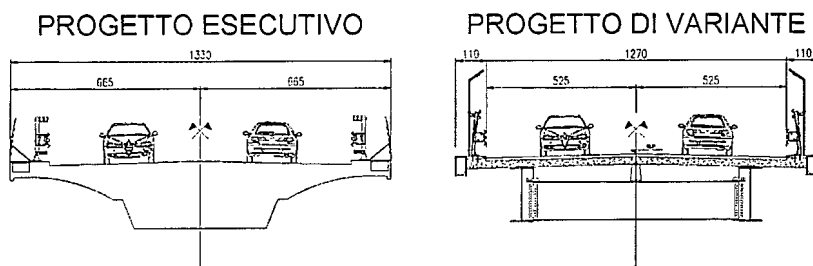
Progetto in variante



Prospetto longitudinale - 1 campata



Sezione tipica - campata



Sezione tipica - pila

La soluzione prevista con impalcato in C.A. gettato in opera avrebbe implicato, per poter puntellare adeguatamente i casseri, un'importante intervento di predisposizione di tutta l'area sottostante l'impalcato, con il consolidamento del terreno e un'estesa cementificazione; con la soluzione proposta la procedura di montaggio richiede unicamente la realizzazione di fondazioni dirette, di ridotte dimensioni (due per ciascuna campata), sulle vengono erette pile provvisorie in carpenteria metallica a sostegno dei cavalletti, più vantaggiosa in virtù dell'abbattimento dei volumi di calcestruzzo da realizzare prima della fase di montaggio e da demolire una volta completato lo stesso.

	Soluzione da PE	Soluzione in variante
calcestruzzo da gettare in opera	19.800 m ³	6.900 m ³
getto delle opere di fondazione	16.500 m ³	4800 m ³
getto dei pali	3300 m ³	2100 m ³
mezzi d'opera impiegati (ipotizzando di utilizzare betoniere da 8 m ³)		
mesi di attività previsti	2475	1250
per la sola realizzazione di pile e impalcato		
mezzi d'opera impiegati (ipotizzando di utilizzare betoniere da 8 m ³)	1600	375
mesi di attività previsti	12	3

La soluzione proposta con la variante presenta una massa complessiva pari a circa un terzo di quella prevista nel Progetto Esecutivo con i seguenti vantaggi: la riduzione della massa strutturale ha notevoli benefici in caso di evento sismico e le azioni sismiche sulle fondazioni sono sensibilmente ridotte consentendo una riduzione dell'incidenza di queste ultime e dei dispositivi di isolamento sull'importo complessivo dell'opera.

L'alleggerimento delle masse strutturali comporta anche una sensibile riduzione dei carichi dimensionanti per gli appoggi, in particolare, per le pile, si passa da appoggi con portata di 4500 ton ad appoggi con portata di 1500 ton.

3. VALUTAZIONI

PRESO ATTO che:

- il Proponente afferma che la soluzione proposta è stata sviluppata al fine di diminuire il tempo di esecuzione delle opere in oggetto, riducendo gli impatti sul territorio della fase di cantierizzazione, e di ridurre altresì la dipendenza dalle condizioni climatiche in quanto le travi saranno prodotte in officina e non gettate in opera, e che, pertanto, la realizzazione della variante consentirà l'entrata in esercizio dell'opera con 4 mesi d'anticipo rispetto al cronoprogramma approvato;
- il Proponente afferma che la variante è condivisa dal futuro Ente Gestore - Provincia di Milano, poiché permette di uniformare l'opera a un analogo viadotto provinciale rientrando anch'esso nelle opere compensative della TEEM (IVN01) di collegamento tra la SP17 e la SS, posto più a sud sul fiume Lambro;
- il Proponente ha dichiarato che "la proposta presenta una forte analogia con le erigende strutture dei vicini viadotti Lambro, in particolare con i due viadotti autostradali VI004/VI005, e con il viadotto provinciale di collegamento della SP17 con la SS9 Via Emilia IVN01, situato nel comune

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

di Cerro al Lambro. Tale analogia permette di apprezzare una continuità paesaggistica tra le nuove opere d'arte stradali ed il contesto naturale del fiume Lambro";

- il Proponente ha dichiarato che i lavori oggetto della variante non comportano la modifica dell'estensione e/o la localizzazione delle aree da acquisire, rispetto a quanto già approvato;
- il Proponente ha dichiarato, inoltre, che le variazioni dei lavori indotti dalla variante non hanno incidenza sui progetti di risoluzione delle interferenze;
- il Proponente ha dichiarato che la variante proposta comporta costi inferiori al progetto approvato, per un risparmio quantificato in 625.390,82 €, che prevede di accantonare tra le somme previste nella voce "imprevisti" nel Quadro Economico di progetto;

CONSIDERATO che:

- la variante consente l'entrata in esercizio dell'opera con circa 4 mesi d'anticipo rispetto al cronoprogramma dei lavori, prevista per febbraio 2016, in quanto permette una maggiore velocità di montaggio nonché ridotta suscettibilità alle condizioni climatiche;
- il Proponente ritiene che la soluzione proposta garantisca una maggiore durabilità dell'opera;
- la riduzione dei volumi previsti dei materiali costruttivi permette di ridurre il numero di viaggi dei mezzi di cantiere;

VALUTATO che:

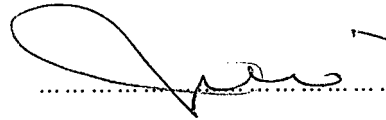
- la soluzione permette di ridurre gli impatti correlati alle attività di realizzazione dell'opera e quindi comporti vantaggi sia per la popolazione che per la viabilità interessata;
- la variante proposta non modifica in maniera sostanziale lo skyline dell'opera, mantenendo l'altezza variabile della sezione trasversale e l'interasse tra gli appoggi e ricalcando nel prospetto longitudinale quanto previsto dal Progetto Esecutivo;
- le opere in variante sono conformi ai contenuti del Progetto Esecutivo approvato;
- per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato e non richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS**

**ESPRIME PARERE
ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006,
che per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**

sussistano le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché la proposta di Variante relativa al progetto "C17 - Collegamento S.P. 40 Binaschina S.P. 39 Cerca - wbs IVT01 Viadotto Fiume Lambro", sia approvata.

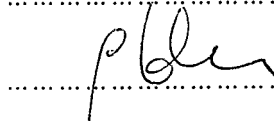
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

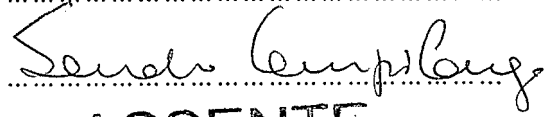
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

ASSENTE

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

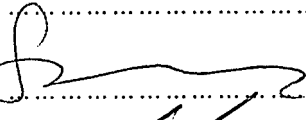
Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

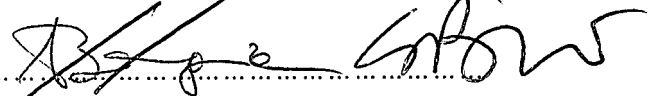
ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia



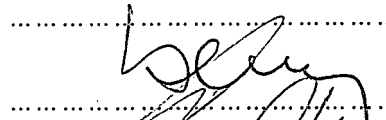
Ing. Silvio Bosetti

~~ASSENTE~~

Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



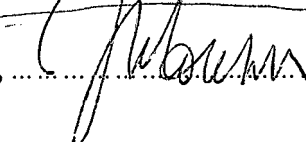
Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi



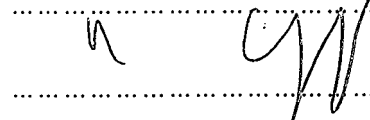
Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Dott. Marco De Giorgi





Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi *delet. ju*

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

di Mambro

Di Mino

Di Raimondo

Falappa

Gatto

ASSENTE

ASSENTE

Gargallo

ASSENTE

Lo Nardo

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Melis

Patti

ASSENTE

ASSENTE

Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

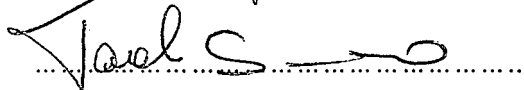
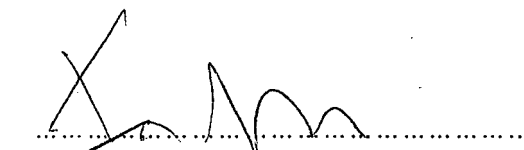
Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

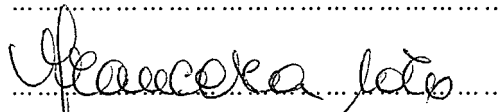
Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani



ASSENTE



ASSENTE

ASSENTE