



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

Parere n. 1545 del 04 luglio 2014

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

| | |
|-------------------|--|
| Progetto | Verifica di attuazione 1° fase- Progetto Esecutivo "Collegamento autostradale Dalmine-Como- Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse" Tratta B1 8° Stralcio |
| Proponente | <u>CAL S.p.A</u> |

Handwritten signatures and initials:
A
C. Lallo
IS
AD
BR
WBE
u
u
u

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota DVA/2014/993 del 16.01.2014 con cui la Direzione Generale ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la verifica di attuazione ex art. 185, c. 6 e 7 D.Lgs. 163/06 ss.mm.ii. del progetto "Collegamento Autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso commesse (Autostrada Pedemontana) Progetto Esecutivo: 8° stralcio - Tratta B1" presentato dalla Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (di seguito PropONENTE);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

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 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";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 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 prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23-maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il 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 Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed 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 1 include, tra i "Sistemi stradali e autostradali" del corridoio plurimodale padano, l'"Asse stradale

pedemontano-piemontese-lombardo-veneto" e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, tra i corridoi stradali e autostradali, include il "Sistema Pedemontano e opere complementari";

VISTO che tra le 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 è ricompreso il Sistema Pedemontano;

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 ed autostradali del Corridoio Plurimodale Padano la voce Asse autostradale pedemontano (Piemontese - Lombardo - Veneto);

CONSIDERATO che il progetto in esame rientra inoltre:

- tra gli obiettivi di cui alle deliberazioni di Giunta Regionale n. VII/17643 del 21 maggio 2004 e n. VIII 20902 del 16 febbraio 2005; all'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, approvato con decreto del Presidente della Regione Lombardia n. 1592 del 21 febbraio 2007, pubblicato sul BURL n. 10 del 5 marzo 2007 e sottoscritto in data 19 febbraio 2007; al Protocollo d'Intesa per la progettazione e realizzazione delle opere interferite integrate e coordinate dell'autostrada Pedemontana Lombarda (e altre opere), approvato con delibera della Giunta regionale n. VIII/5764 del 31 ottobre 2007 e sottoscritto in data 5 novembre 2007
- tra gli obiettivi del PRS della VIII legislatura della Regione Lombardia, approvato con delibera della Giunta regionale n. VIII/327 del 20 luglio 2005, e del DPFER 2009-2011, approvato con delibera della Giunta regionale n. VIII/7505 del 27 giugno 2008

PRESO ATTO che:

- in data 08.03.2005 veniva emesso dalla Commissione Speciale di Valutazione d'Impatto Ambientale Parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni sul progetto preliminare del "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e Opere ad esso connesse", con Proponente la Autostrada Pedemontana S.p.A.;
- con la Delibera n.77 del 29/03/2006 "1°Programma delle infrastrutture strategiche (legge n.443/2001) Pedemontana Lombarda: Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse" il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.165 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare del "Collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse", anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- ai sensi di quanto disposto al comma 979 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), la Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (nel seguito CAL SpA) è subentrata ad Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL S.p.A.) in qualità di soggetto concedente della concessione per la progettazione, costruzione e gestione del Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e Opere ad esso connesse;
- in data 1 agosto 2007 CAL S.p.A. e APL S.p.A. hanno sottoscritto la Convenzione unica ai sensi dell'articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i, e definito il cronoprogramma per le attività di progettazione e costruzione del collegamento autostradale;
- in data 19 febbraio 2007 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo. L'Accordo è stato approvato con decreto del Presidente della Regione Lombardia n. 1592 del 21 febbraio 2007 e pubblicato sul BURL n. 10 del 5 marzo 2007. Obiettivo dell'Accordo è definire i soggetti competenti e stabilire le azioni, le modalità, i tempi per garantire la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano;

- il Proponente CAL SpA, subentrato al Proponente del progetto preliminare APL S.p.A., concessionaria del collegamento autostradale Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo in forza della convenzione stipulata con ANAS, in data 29 maggio 1990 ed approvata con Decreto Interministeriale 31 agosto 1990 n. 1524, ha successivamente effettuato l'elaborazione del Progetto Definitivo, nel corso del quale venivano introdotte da CAL SpA alcune modifiche progettuali, ripubblicate e sottoposte a Valutazione di Impatto Ambientale, trattandosi di interventi rilevanti e consistenti in :
 - Variante Lozza (Tangenziale di Varese)
 - Variante B2 (Autostradalizzazione SS35, Tratta "Lentate sul Seveso-Cesano Maderno).
 - Variante (3): Interconnessione Autostrada A4
 - Opere Connesse:
 - Tratta TRVA06
 - Tratta TRC011
 - Tratta TRCO6
 - Tratta TRMI 10
 - TRMI 12-14
- in data 29/07/2009 la Commissione esprime il Parere di Verifica di Ottemperanza n. 328, positivo con prescrizioni, del progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale di cui alla Delibera CIPE n.77/2006; e Parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni sulle varianti sul progetto preliminare del Collegamento in oggetto;
- con la Delibera n.97 del 06/11/2009 inerente "Programma delle infrastrutture strategiche (legge n.443/2001) Pedemontana Lombarda: Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (CUP F11B06000270007)" 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 in questione;

PRESO ATTO che:

- con il Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale - VIA e VAS n. 1000 del 13/07/2012 è stata effettuata la verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 241 della Delibera CIPE n.97/2009, per il "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse svincolo di Lomazzo". Con tale parere la Commissione ha espresso "parere favorevole relativamente alla soluzione 2 e cioè con l'Autostrada Pedemontana in sovrappasso alla A9";
- con il parere n.1076 del 26/10/2012 la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale - VIA e VAS esprime il proprio parere favorevole alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni n.39, 40, 243 e alle raccomandazioni n. 58, 184, 185,186 della Del. CIPE n.97/2009 del Progetto definitivo "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse-svincolo di Gazzada Schianno" con riferimento allo Stralcio 1 (VA22);
- con parere n. 1357 del 10.10.2013 la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale - VIA e VAS esprime il proprio parere favorevole relativo alla verifica di attuazione fase I e fase II per le Tratte A - CO1 - VA1 (stralci 1°, 2°, 3°, 4°, 5° e 7°) del Progetto Esecutivo "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere connesse";

CONSIDERATE le riunioni effettuate in data 21 gennaio 2014 prot. CTVA 0000073/2014 e 13 febbraio 2014 prot. CTVA 0000476/2014;

ESAMINATA la documentazione progettuale presentata dal Proponente con nota prot. CAL-061213-00002 del 06.12.2013;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica e il controllo dei lavori, ai sensi dell'art.185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., al fine di escludere che la realizzazione delle opere comporti significative variazioni dell'impatto ambientale;

CONSIDERATO che non sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 167, comma 4, Capo IV, Sezione II del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.;

VISTO E CONSIDERATO che:

- il Proponente con nota APL 3745/13 del 02.04.2013 ha presentato la documentazione per l'avvio dell'istruttoria relativa al PUT secondo DM 161/2012 per le tratte B1, B2, C e D, definendo pertanto la volontà di assoggettare l'opera a DM 161/2012 e non al D. Lgs. 152/06 e con nota APL 3743/2013 del 02.04.2013 ha trasmesso la Dichiarazione ai sensi dell'art. 47 del DPR 445/2000, attestante che il Piano di Utilizzo Terre trasmesso è conforme ai requisiti di cui all'art. 4, comma 1 del DM 161/2012;
- la Commissione con nota CTVA/1702/2013 ha trasmesso la richiesta di integrazioni e chiarimenti ex art. 5 c.2 DM 161/2012, in merito al PUT, ritenendo necessaria "... una rivisitazione complessiva degli elaborati presentati relativamente alla tratta BO Svincolo di Lomazzo, inoltre, valendo analoghe considerazioni anche per il tomo 2: tratte B1 e TRVA 13-14, tomo 3 : tratta B2, tomo 4: tratta C, tomo 5: tratta D, tomo 6: tratta GW, si richiede la rivisitazione di tutti gli elaborati presentati con nota prot. APL 3745/13 del 02.4.2013, rendendoli conformi a quanto prescritto all'allegato 5 del DM 161/2012 ...", trasmessa al Proponente dalla Direzione con nota DVA/11956 del 23.05.2013;
- il Proponente con nota APL 15370/2013 del 04.12.2013 ha richiesto alla Commissione se "... sia possibile una approvazione del Piano di Utilizzo per lotti, corrispondenti a ciascuna delle singole tratte (svincolo di Lomazzo, tratte B1, B2, C e D, TRVA 13/14 e Greenway) coerentemente con la consegna del progetto esecutivo al Ministero competente" e la Commissione ha trasmesso la richiesta alla Direzione con nota prot. CTVA/4475/2013;
- la Direzione, con nota prot. DVA/269/2014 ha comunicato che : "... al riguardo si rappresenta la necessità che il P.d.U. presentato sia modificato alla luce delle diverse modalità di attuazione in fasi che codesta società intende disporre, rilevando che quanto proposto costituisce una modifica sostanziale, ai sensi dell'art. 8 c. 2 lett. c, al Piano di Utilizzo presentato ai sensi del D.M. 161/2012, tuttora in esame presso la CTVA ... ";
- il Proponente con nota prot. CTVA-2014-0000894 del 13/03/2014 con riferimento alla Gestione delle terre e rocce da scavo, facendo seguito all'incontro del 14/02/2014 presso il MATTM comunica che: "...Tratte B1-B2-C e D dell'Autostrada Pedemontana Lombarda: per le ulteriori Tratte che completano il Collegamento Autostradale (B1, B2, C e D), il Concessionario ha presentato a codesto Ministero con nota del 2.4.2013 (prot. 3745/13), un Piano di Utilizzo del materiale da scavo ai sensi dell'art. 15 del citato D.M. 161/2012; l'iter approvativo del Piano di Utilizzo risulta essere ancora in corso e, quindi, anche in questo caso, nelle more dell'eventuale approvazione del Piano stesso, la gestione del materiale proveniente dagli scavi per la tratta B1, l'unica tra le citate Tratte attualmente in esecuzione, sta avvenendo, ad opera e nella responsabilità del Concessionario e dell'Appaltatore secondo quanto approvato dal CIPE con la Delibera n. 9/2009 ed, in particolare, a quanto stabilito nella documentazione afferente al "Piano di gestione delle terre e rocce da scavo" elaborato ai sensi del D.Lgs 152/2006 ovvero alla "relazione descrittiva" (cod. elab. D_CN_B1A00_GE00_130_RD_001) ed a tutti gli ulteriori elaborati posti a corollario della stessa".

INDICE

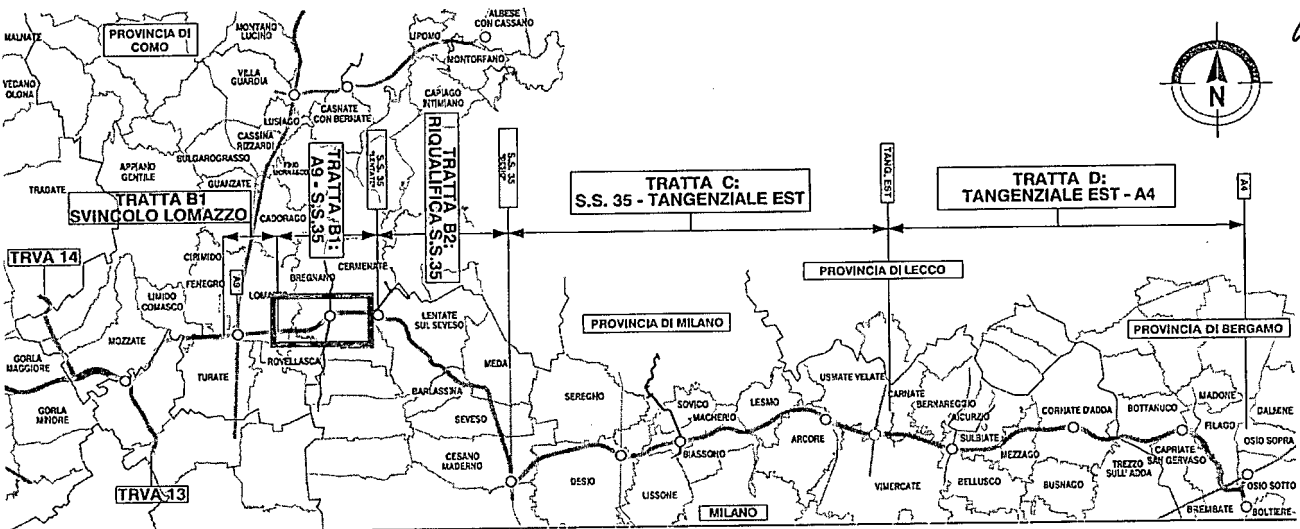
| | |
|--|-----------|
| 1. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA..... | 7 |
| 2. PREMESSA | 8 |
| 2.1 Attestazioni D.Lgs 163/2006 allegato XXI art. 20 comma 4..... | 9 |
| 2.2 Il progetto Definitivo a base di gara e la delibera CIPE | 9 |
| 2.3 Varianti introdotte nella fase di sviluppo del progetto esecutivo..... | 9 |
| 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO –TRATTA B1 (8° STRALCIO)..... | 12 |
| 3.1 Svincolo di Lizzate..... | 13 |
| 3.2 Svincolo "Interconnessione EX S.S. 35" | 14 |
| 3.3 Asse autostradale | 15 |
| 3.4 Galleria artificiale di Lomazzo..... | 16 |
| 3.5 Viadotto Lura..... | 17 |
| 3.6 Galleria artificiale Svincolo Lizzate..... | 17 |
| 3.7 Opere minori: cavalcavia..... | 17 |
| 3.8 Idraulica: drenaggio di piattaforma..... | 18 |
| 4. GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO..... | 19 |
| 5. CANTIERIZZAZIONE | 19 |
| 6. INSERIMENTO AMBIENTALE E MITIGAZIONI AMBIENTALI..... | 21 |
| 6.1 Scelte botaniche e tipologie d'impianto delle consociazioni vegetazionali..... | 21 |
| 6.2 Descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione | 23 |
| 6.3 Interventi di Mitigazione Acustica..... | 27 |
| 6.4 Mitigazioni in fase di corso d'opera | 28 |
| 7. FASE DI VERIFICA DI OTTEMPERANZA DEL PROGETTO ESECUTIVO (FASE I) | 32 |
| 8. MONITORAGGIO AMBIENTALE | 33 |
| 8.1 Atmosfera | 33 |
| 8.2 Rumore | 33 |
| 8.3 Vibrazioni | 35 |
| 8.4 Acque superficiali | 36 |
| 8.5 Acque sotterranee..... | 37 |
| 8.6 Ambiente sociale | 37 |
| 8.7 Suolo..... | 38 |
| 8.8 Vegetazione..... | 39 |
| 8.9 Paesaggio | 42 |

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS
 ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

Il sistema autostradale denominato "Collegamento Autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e delle opere ad esso connesse", o, per brevità, Pedemontana Lombarda, interessa le quattro province di Varese, Como, Milano e Bergamo, coinvolgendo lungo il tracciato 77 comuni e 6 parchi regionali: il Parco Adda Nord, il Parco Pineta di Appiano Gentile a Tradate, il Parco del Lura, il Parco del Molgora, il Parco delle Groane e il Parco Lambro.

Lo sviluppo complessivo dell'intero sistema pedemontano lombardo è di Km 85 +285. Dal punto di vista tecnico e ambientale l'intervento è molto complesso per il notevole sviluppo del tracciato (circa 53 km di autostrada urbana, 18 km di strada extraurbana e 70 km di nuova viabilità locale), per l'importanza delle infrastrutture interessate, per la tipologia e la morfologia delle zone attraversate.



Quadro di unione della Pedemontana Lombarda – tratta B1

La tratta in oggetto - tratta B1 (8° stralcio) si estende dalla fine della tratta B1 - 6° stralcio Svincolo di Lomazzo, in corrispondenza della galleria artificiale Lomazzo (inclusa) al km 1+800 e termina alla progressiva 6+458.76, in corrispondenza dello svincolo Interconnessione EX S.S. 35, dove inizia la successiva tratta B2.

Lo sviluppo di questo lotto è di poco superiore ai 4,6 Km, si sviluppa quasi completamente in trincea a una profondità media pari a 6-7 m sotto l'attuale piano campagna.

L'autostrada in progetto è classificata come Autostrada Urbana caratterizzata, ai sensi del D.M. n.6792 del 05/11/2001, da un intervallo di velocità di progetto pari a 80-140 km/h.

La sezione adottata è costituita da due carreggiate a due corsie più emergenza cadauna, in cui la piattaforma stradale ha una sezione minima pari a 25,14 m, così composta:

- due carreggiate ciascuna composta da n. 2 corsie per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m;
- un margine interno tra le carreggiate, di larghezza minima pari a 4,14 m (maggiore rispetto a quella minima di normativa), composto da uno spartitraffico minimo di 2,74 m (anziché 1,80 m) e da n. 2 banchine in sinistra di larghezza minima di 0,70 m;
- due corsie di emergenza di larghezza pari a 3,00 m.



Tratta B1: Inquadramento generale su ortofoto

2. PREMESSA

La presente **Relazione di Verifica di Attuazione (VA)** viene redatta ai sensi del D.Lgs. 163/2006, art. 185, cc. 6 e 7, e riguarda il progetto esecutivo e il monitoraggio ambientale dello stralcio 8° - Tratta B1 del progetto esecutivo "*Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere connesse*".

Il Parere viene espresso sulle attività svolte nell'ambito della Prima fase della Verifica di Attuazione.

Sono **escluse** da questa Verifica di attuazione le attività inerenti le seguenti tratte:

- tratte A, CO1, VA1 (stralci 1°, 2°, 3°, 4°, 5° e 7°), in quanto oggetto di precedente parere n. 1357/2013;
- tratta B1 – Svincolo di Lomazzo (stralcio 6°), in quanto oggetto di precedente parere n. 1465 del 14.03.2014 ;
- tratte B2, C, D, CO2, VA2 per le quali non è ancora stato attivato il procedimento di verifica.

Per una più completa definizione del quadro delle attività **rilevanti ai fini della Verifica di Ottemperanza in fase di Progetto Esecutivo**, si riassumono di seguito i riferimenti dei pareri già espressi da questa Commissione sui procedimenti inerenti il progetto e l'attuazione del "*Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere connesse*":

- Parere n. 1000 (V.A.47) di Verifica di Attuazione della Prescr. 241 (Svincolo di Lomazzo - Tratta A);
- Parere n. 1076 (V.O.73) di Verifica di Ottemperanza della Prescr. 243 - 39 - 40 (Svincolo di Gazzada Schianno - Tratta VA1);
- Parere 1357/2013 di Verifica di Ottemperanza tratte A - CO1 - VA1 (stralci 1°, 2°, 3°, 4°, 5° e 7°);

- Parere n. 1465/2014 di Verifica di Attuazione 1° e 2° fase Tratta B1- Svincolo di Lomazzo (stralcio 6°);

2.1 Attestazioni D.Lgs 163/2006 allegato XXI art. 20 comma 4

La documentazione per attestare la rispondenza del Progetto Esecutivo al Progetto Definitivo e alle prescrizioni dettate dalla delibera CIPE, presentata dal Proponente, è composta dai seguenti documenti:

- Relazione di rispondenza al Progetto Definitivo;
- Corografia di rispondenza al Progetto Definitivo.

Con riferimento al documento "*Relazione di rispondenza al progetto definitivo ed alle prescrizioni*" il Proponente dichiara che:

"La presente relazione viene redatta ai sensi dell'art.20 dell'Allegato XXI al D.Lgs. 163/2006 dove si prescrive che nell'ambito del Progetto Esecutivo ne sia attestata la rispondenza al progetto Definitivo ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione di quest'ultimo.

[... omissis]

Con la presente relazione si intende attestare la rispondenza del Progetto Esecutivo al Progetto Definitivo ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso.

La verifica della rispondenza del progetto Esecutivo al progetto Definitivo è stata effettuata tramite le seguenti fasi:

1. *Si è verificato che il Progetto Esecutivo non sia sensibilmente diverso dal Progetto Definitivo:*
 - i. *le variazioni apportate nel corso della redazione del progetto Esecutivo insistono sulla porzione di territorio già studiata nello Studio di Impatto Ambientale;*
 - ii. *le variazioni apportate sono tali da non causare modifiche significative degli impatti sulle componenti ambientali.*
2. *Si è verificato che il Progetto Esecutivo sia integralmente rispondente a tutte le prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE 97/2009".*

2.2 Il progetto Definitivo a base di gara e la delibera CIPE

Il Progetto Definitivo è quello approvato con la delibera CIPE n. 97 del 6 novembre 2009 con prescrizioni e raccomandazioni, come revisionato da APL ed approvato con prescrizioni da CAL, con provvedimento 29 luglio 2010.

In sede di approvazione del Progetto Definitivo, il CIPE ha impartito alcune prescrizioni e raccomandazioni cui il progetto esecutivo ottempera.

Di particolare rilevanza per la tratta in analisi è la **Prescrizione n. 46**: "*Bregnano: verificare la possibilità di leggero spanciamento più a sud del tracciato autostradale, nelle aree interessate già da procedura espropriativa di progetto, nel tratto tra l'asilo nido aziendale di Bregnano e l'intersezione con la variante alla SP31/SP133 (TRCO11) preservando altresì l'espansione industriale. Contestualmente si dovrà valutare il ridisegno delle vasche di accumulo e smaltimento per un miglior inserimento ambientale e territoriale delle stesse finalizzato altresì alla non compromissione delle aree già destinate ad espansione industriale dallo strumento urbanistico vigente del Comune di Bregnano. Ipotesi alternative di localizzazione delle vasche potranno essere valutate, qualora tecnicamente funzionali, se rese disponibili dal Comune di Bregnano previo specifici accordi con lo stesso".*

2.3 Varianti introdotte nella fase di sviluppo del progetto esecutivo

In sede di sviluppo del Progetto Esecutivo e in esito all'esecuzione di studi e indagini di maggior dettaglio sono state introdotte alcune variazioni:

- a) la variante per il recepimento della prescrizione CIPE numero 46 consistente nello spanciamiento a sud dell'asse autostradale tra l'asilo nido aziendale (situato nel Comune di Bregnano) e l'intersezione con l'Opera Connessa TRCO11, oltre che nella realizzazione di opere per la riduzione del rischio idraulico, la laminazione controllata delle piene e la riqualificazione ambientale del torrente Lura nei comuni di Bregnano e Lomazzo;
- b) a seguito della variante di cui al punto b) sono stati eliminati i ponti canale, ma i due attraversamenti faunistici sono stati confermati attraverso la realizzazione di nuove opere di scavalco originariamente non previste;
- c) le risultanze emerse da studi ed indagini integrative, tra cui gli esiti dei rilievi topografici in campagna, che hanno evidenziato alcune differenze rispetto al piano quotato del Progetto Definitivo, hanno permesso di ottenere una migliore rappresentazione del territorio e dello stato dei luoghi;
- d) a seguito degli approfondimenti svolti è stato possibile definire meglio il quadro del bilancio delle terre e rocce da scavo, in quanto è emerso che:
- i volumi previsti dal Progetto Definitivo per la formazione dei rilevati sono, in realtà, risultati di caratteristiche prestazionali inadeguate, pertanto l'utilizzo del materiale in tale ambito deve essere preceduto da idoneo trattamento (stabilizzazione a calce e cemento);
 - i volumi previsti dal Progetto Definitivo come idonei per il confezionamento dei calcestruzzi, misti cementati e asfalti, sono risultati sensibilmente inferiori, pertanto si rende necessario approvvigionare sul mercato i quantitativi di inerti occorrenti nonché provvedere allo smaltimento dei materiali in esubero;
 - le ulteriori analisi chimiche condotte sui materiali di scavo, effettuate durante l'esecuzione della campagna di indagini integrative, hanno evidenziato il superamento dei limiti di CSC di cui alla colonna B della Tab. 1 dell'Al. 5 della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006, pertanto i quantitativi di materiale da smaltire nelle discariche autorizzate saranno superiori a quelli originariamente previsti;
- e) al fine di assicurare la conformità del Progetto Esecutivo alla normativa vigente in materia di sicurezza stradale, si è provveduto a introdurre nuove barriere spartitraffico centrali;
- f) si è provveduto alla progettazione dell'isolamento acustico del fabbricato posto in prossimità della galleria di Lomazzo;
- g) è stato necessario allungare la paratia d'imbocco est della galleria artificiale di Lomazzo al fine di ridurre l'esproprio nei confronti dello stesso proprietario del fabbricato oggetto di isolamento acustico;
- h) si è provveduto alla demolizione dell'intera area esistente dell'interconnessione ex S.S. 35, inclusi i cavalcavia della ex SS35 e dei Giovi;
- i) per recepire la normativa di settore è stata variata la progettazione idraulica delle vasche di accumulo in prossimità dei sottopassi;
- j) è stata spostata a nord la vasca di laminazione sita in sinistra del torrente Lura;
- k) nel Comune di Lomazzo è stata introdotta una variante planimetrica di tracciato della viabilità locale sulla Via Lombardia per risolvere il ricorso dei privati residenti in Via Braghe;
- l) la necessità di dover introdurre un allargamento per la visibilità nel successivo inizio lotto B2 (galleria delle Industrie), unita alla variante planimetrica in località Bregnano, ha consentito di ridurre in maniera significativa la larghezza dello spartitraffico centrale in corrispondenza dello svincolo ex S.S. 35, e, conseguentemente è stata ottimizzata e uniformata la geometria delle opere di scavalco (Cavalcavia Rampe L2, L4 e VC04), eliminando la pila centrale;
- m) l'incremento delle caratteristiche prestazionali delle tubazioni di adduzione delle acque di piattaforma dalla classe SN 4 alla classe SN 8, per garantire superiori standard prestazionali rispetto al Progetto Definitivo;
- n) per uniformare le opere dello stralcio 8° alla tratta A, sono stati modificati i progetti dei portali delle gallerie artificiali ed è stato rimosso il carter di rivestimento dei cavalcavia a via di corsa inferiore;

- o) è stato ridefinito il progetto acustico dell'opera per poter recepire il nuovo studio del traffico del Progetto Definitivo;
- p) ai fini della sicurezza stradale, è stata recepita la necessità di prevedere un elemento di raccordo trapezoidale, opportunamente conformato tra il new jersey, e il setto della galleria in corrispondenza dello spartitraffico centrale;
- q) il prolungamento del muro dello svincolo Lentate sul Seveso (MU55);
- r) nel comune di Misinto sono state introdotte due variazioni planimetriche sul tracciato della TRCO11 (anche al fine di evitare l'interessamento di un'area sequestrata - Area DIS13);

Si riporta di seguito la tabella riepilogativa del recepimento delle richieste di variante da parte di Comuni, Enti e Soggetti privati pervenute:

| TRATTA B1 RICHIESTE COMUNI/ENTI | | | |
|---------------------------------|--|---|----------|
| PROGR. | COMUNI | RICHIESTE | STATUS |
| B1-RC-01 (B1-RP-03) | Comune di Lomazzo (26 gennaio 2011 Prot. 1232/6/3) (prov MB prot. 13071) | Verificare la possibilità di diminuire la dimensione della larghezza interna della viabilità locale (terza canna) da 8,50 a 7,00 m in modo da traslare verso nord il tracciato pedemontano di 1,50 m, salvaguardando in questo modo l'edificio connesso con la lettera A e parte del giardino connesso con la lettera B | Recepita |
| B1-RC-02 | Comune di Ceriano Laghetto (prov MB prot. 13071; Prot. 1053 del 08/02/2011 contenuta nel documento CAL prot. Ingresso APL 6204 del 04/11/2011) | A-Rispetto all'intersezione con la pista ciclabile Ceriano - Saronno, dovrà essere assicurata la continuità dell'attuale pista ciclabile che connette la frazione Dal Pozzo con il Nucleo Centrale di Ceriano Laghetto, in condizioni di sicurezza. Considerate le quote stradali di progetto si propone la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale. E-Rispetto al tema dell'impatto acustico dovranno essere adottate idonee misure di salvaguardia rispetto alle aree interessate dal nuovo tracciato stradale. | Recepita |
| B1-RC-03 | Comune di Lomazzo (11 marzo 2011 Prot. 3599/6/3 del 7/3/2011) | Il tratto di viabilità locale prevista in adiacenza alla Pedemontana, in sottopasso alla strada Provinciale SP 30 e alla ferrovia Nord tratta Milano-Saronno-Como denominata B1109 Viale Lombardia deve proseguire fino all'incrocio con la strada comunale esistente di via Cadore mentre il tratto terminale di viabilità previsto in prossimità di via delle Braghe deve essere traslato verso i terreni agricoli lasciando intatte tutte le riduzioni e i relativi sottoservizi privati e pubblici (impianto di sollevamento fognatura comunale). | Recepita |
| B1-RC-04 | Coldiretti | Viene richiesto di garantire l'accesso ai fondi agricoli nei Comuni di Lazzate, Lentate, Bregnano e Cogliate e vengono proposte delle soluzioni. | Recepita |
| B1-RC-05 | Comune di Misinto (richiesta del 23 settembre 2011- richiesta privati Prot. APL 7118 - Richiesta attraverso provincia MB) | Chiede di spostare la viabilità laterale della TRCO11 che nel PD si attesta sulla rotonda posta tra le vie Europa, per Saronno, Zocco del Prete. Propone le soluzioni A (spostamento verso Nord) o B (spostamento verso Sud). Si chiede inoltre di tenere conto la presenza degli edifici esistenti e di garantire i passi carrai degli stessi. | Recepita |

| TRATTA B1 RICHIESTE PRIVATI | | | |
|-----------------------------|---|---|---|
| PROGR. | Comune | RICHIESTE | STATUS |
| B1-RP-01 | Rovello Porro - via Como | La soluzione elaborata nel progetto Definitivo a Rovello Porro in via Como compromette l'attività commerciale di una concessionaria di automobili. La richiesta è condivisa dal Comune di Rovello Porro. | Recepita |
| B1-RP-02 | Rovello Porro Intersezione via G.B Grassi- via Larga | La soluzione elaborata nel progetto Definitivo a Rovello Porro in corrispondenza dell'intersezione via G.B Grassi - via Larga non garantisce gli accessi alle abitazioni esistenti. La richiesta è condivisa dal Comune di Rovello Porro. | Recepita |
| B1-RP-04 | Comune di Cerlano Laphetto | Avv. Ezio Antonini per SOCOMA. Ricorso contro apl in quanto un'area tecnica di cantiere è stata collocata su un terreno di proprietà con un piano di lottizzazione approvato prima del 2003. | Come d'accordo con i proprietari ci si impegna a evitare di utilizzare l'area di cantiere B1 T17 individuata nel PD in quanto presente un PL già convenzionato prima dell'approvazione del PP di APL. Sarà impegno dell'impresa cercare una nuova area da dedicare al cantiere. |
| B1-RP-05 | Comune di Rovellasca | Una parte di viabilità sulla TRCO11 fa parte di un piano di lottizzazione in fase attuativa. Il Comune chiede lo stralzo di alcune aree dai piani di esproprio. | Recepita |
| B1-RP-06 | Comune di Lentate sul Seveso (prot. 20110004130 Lettera del 25-febbraio-2011) | Area "Via San Francesco Saverio (viale cimitero)" L'opera prevista è già in corso di realizzazione sub convenzione fra il Comune di Lentate sul Seveso ed il lottizzante ISA spa sul foglio 3 | Recepita |
| B1-RP-07 | Comune di Lazzate (prot. apl 2383-22 marzo 2011) | Il consorzio P.L. Industriale S.Lorenzo- Lazzate chiede che il progetto esecutivo e le conseguenti opere annesso vengano riallineati alle previsioni del Piano di lottizzazione attualmente in corso di realizzazione | Recepita |
| B1-RP-08 | Comune di Bregnano | Un immobile di nuova realizzazione situato in via I Maggio risulta interferito da una duna di altezza pari a 2,5 m che ha scopo mitigativo. | Recepita |
| B1-OP-01 | Comune di Misinto | TRCO11-Asse C1: Spostamento del tracciato verso sud, dalla sezione 10 alla sezione 28, per salvaguardare il più possibile lo spazio di occupazione di una lottizzazione in corso di realizzazione. | Recepita |
| B1-OP-02 | Comune di Misinto | TRCO11-Asse C2: Spostamento dell'asse verso nord, tra la sezione 9 e la sezione 23 di circa 10 m, per evitare l'occupazione di un terreno privato sotto sequestro dalla magistratura. | Recepita |
| B1-OP-03 | Comune di Rovello Porro | TRCO11-Asse D2: Deviato a salvaguardia della cappella di Sant'Eurosia orientativamente alla progressiva 0+140. | Recepita |
| B1-OP-04 | Comune di Misinto | TRCO11-Asse C1: Chiusura accesso per garantire la continuità della barriera fonoassorbente integrata. Predisposizione di una nuova strada tra la strada di servizio delle abitazioni e la SS152. | Recepita |
| B1-OP-05 | Comune di Bregnano | TRCO11-Asse A1: Chiusura accesso per garantire la continuità della barriera fonoassorbente integrata. Predisposizione di una nuova strada che da via 1° maggio permetta l'accesso al box dell'abitazione coinvolta dalla modifica. | Recepita |
| B1-OP-06 | Comune di Rovello Porro | TRCO11-Asse L1: Spostamento della rotatoria L1 verso est per garantire lo sviluppo di un'attività produttiva. | Recepita |

Tratta B1: Tabella riepilogativa delle richieste di Comuni, Enti e privati portatori d'interesse

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO – TRATTA B1 (8° STRALCIO)

La tratta B1 inizia alla fine della precedente tratta A, in corrispondenza dell'interconnessione con l'A9 e termina alla fine dello svincolo di Lentate dove inizia la successiva Tratta B2 della medesima infrastruttura.

Nello specifico lo stralcio 8° comprende il tratto che inizia dalla progressiva 1+800,00 (dopo lo Svincolo di Lomazzo – tratta B1 - 6° stralcio), in corrispondenza della galleria artificiale di Lomazzo, terminando alla progressiva 6+458.76, in corrispondenza dello svincolo Interconnessione EX SS35, dove inizia la successiva Tratta B2.

Lo sviluppo dello stralcio 8°, di poco superiore a 4,6 km, è quasi completamente in trincea a una profondità media pari a 6-7 m sotto l'attuale piano campagna.

Per rispondere alla *prescrizione della regione Lombardia B1-PR-01*, il tracciato presenta una variante in corrispondenza della tratta compresa tra il km 3 e il km 5, consistente nel fatto che ora l'asse dell'autostrada è stato spostato più a sud mediante l'utilizzo di un arco di cerchio unico di raggio $R=1504.286$ sull'asse est.

Le carreggiate est e ovest al termine della variante sopra descritta sono state riavvicinate, variando l'asse ovest fino al termine della tratta in progetto; la riduzione di questo spazio tra le due carreggiate, fino ad arrivare alla larghezza standard dello spartitraffico, è stata pensata per allontanare la galleria artificiale, appartenente al lotto successivo, da alcune abitazioni presenti. Inoltre si è deciso di allungare la corsia parallela di uscita dalla carreggiata ovest, fino all'interno della galleria, in modo da garantire un'adeguata visibilità dell'uscita stessa.

All'interno della tratta in oggetto sono previsti i seguenti **svincoli**:

- Svincolo di Lazzate;

- Svincolo di Lentate o Svincolo interconnessione EX SS35.

Sono presenti le seguenti **opere d'arte maggiori**:

- al Km 1+900 circa la galleria artificiale di Lomazzo;
- al Km 2+200 circa il ponte sul Torrente Lura;
- al Km 3+800 circa la galleria artificiale dello svincolo di Lazzate.

Sono presenti inoltre le seguenti **opere d'arte di attraversamento**:

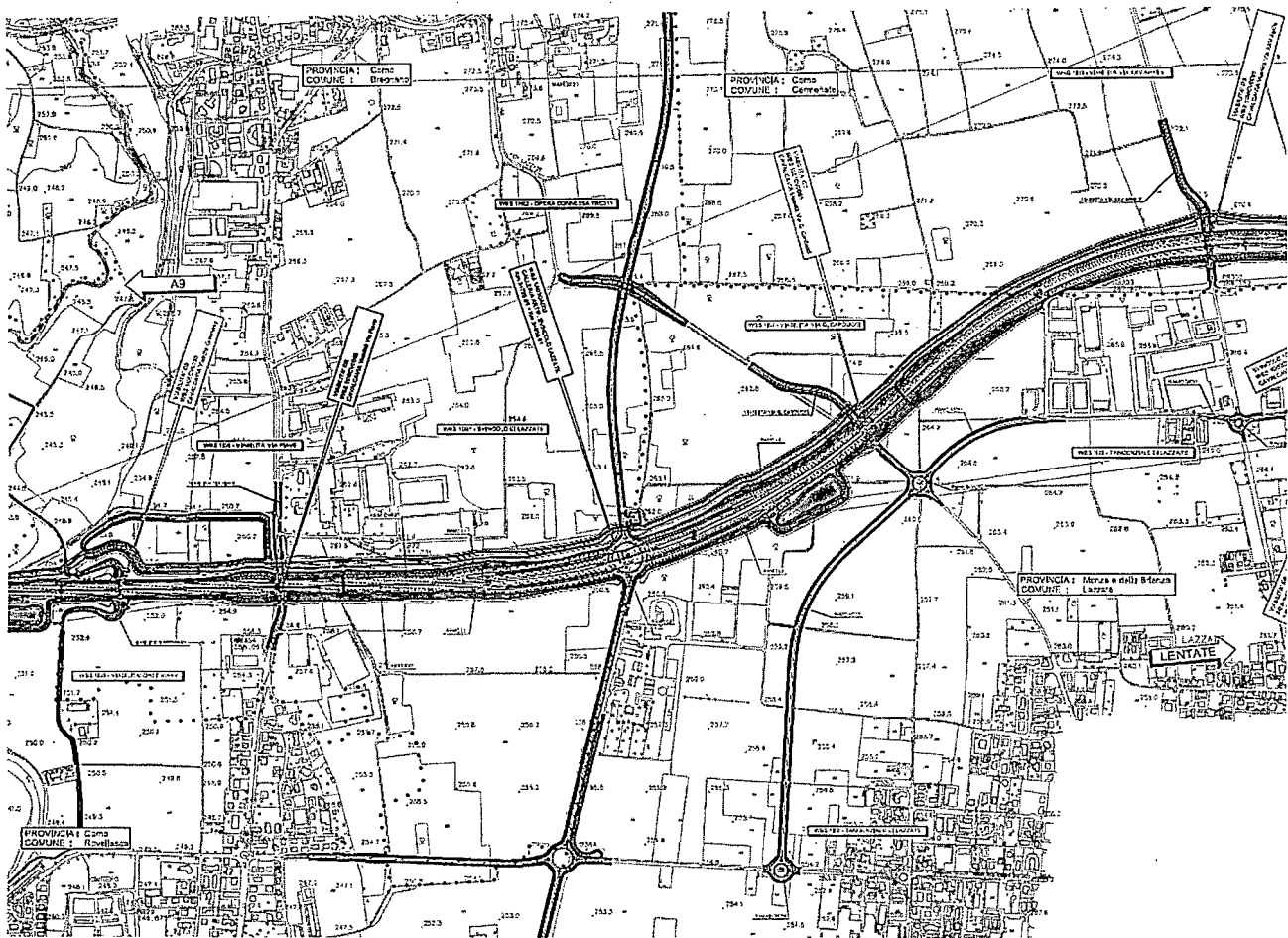
- prog. Km 2+637,21 il Cavalcavia green way e attraversamento faunistico;
- prog. Km 3+009,83 il Cavalcavia di via Piave;
- prog. Km 3+156,52 Attraversamento faunistico;
- prog. Km 4+478,25 il Cavalcavia via G. Carducci;
- prog. Km 4+600,36 Attraversamento faunistico;
- prog. Km 5+412,17 il Cavalcavia via XXV Aprile e attraversamento faunistico;
- prog. Km 5+987,73 il Cavalcavia di svincolo rampa L2;
- prog. Km 6+208,85 il Cavalcavia di svincolo rampa L4;
- prog. Km 6+309,27 il Cavalcavia per la viabilità locale.

3.1 Svincolo di Lazzate

Lo svincolo di Lazzate è stato collocato lungo il tracciato principale a cavallo del confine comunale che divide il Comune di Bregnano da quello di Lazzate. Lo svincolo predisposto nel Progetto Esecutivo, riposizionato sulla variante plano-altimetrica precedentemente descritta, è del tipo a losanga, con quattro rampe di allacciamento al tracciato principale che convergono in un dispositivo di distribuzione a rotatoria. Questo schema ha il vantaggio di avere ingombri più contenuti rispetto ad altri tipi di svincoli comportando un notevole risparmio di suolo. La conformazione delle rampe con questo schema non permette però l'inserimento di clotoidi di transizione tra i diversi elementi che si susseguono e che rispettino tutti i criteri imposti dalla normativa vigente. Sono state perciò geometrizzate curve di ampio raggio con velocità di percorrenza superiori a quelle massime imposte lungo le rampe, alle quali sono state applicate delle clotoidi per permettere una corretta rotazione della sagoma stradale.

Il tracciato principale è in scavo, mentre la rotatoria viene ricavata alla quota del piano campagna esistente, su un rilevato di modesta altezza. Il delivellamento delle sedi stradali è ottenuto mediante due sottopassaggi (due brevi tratti di galleria artificiale) lungo il tracciato principale; la soluzione permette di sistemare la superficie dell'isola centrale di rotatoria come una qualsiasi rotatoria a raso, senza ostacoli interposti che possono limitare la reciproca visibilità fra rami consecutivi di rotatoria. Il dislivello variabile fra sede autostradale e rampe di collegamento alla rotatoria in superficie viene contenuto con apposite opere di sostegno al fine di limitare gli ingombri di scarpata risultanti. Sulla rotatoria di svincolo viene innestata anche la viabilità della nuova SP 133 (TRC011) che con andamento nord-sud permetterà il collegamento diretto tra Bregnano e Saronno.

La velocità di progetto lungo le rampe è stata generalmente fissata a 60Km/h, studiando per le rampe di ingresso nell'infrastruttura Pedemontana Lombarda, una geometria dell'ultima curva di approccio che permetta l'innalzamento della velocità iniziale di accelerazione a 80 Km/h.



Svincolo di Lazzate

3.2 Svincolo "Interconnessione EX S.S. 35"

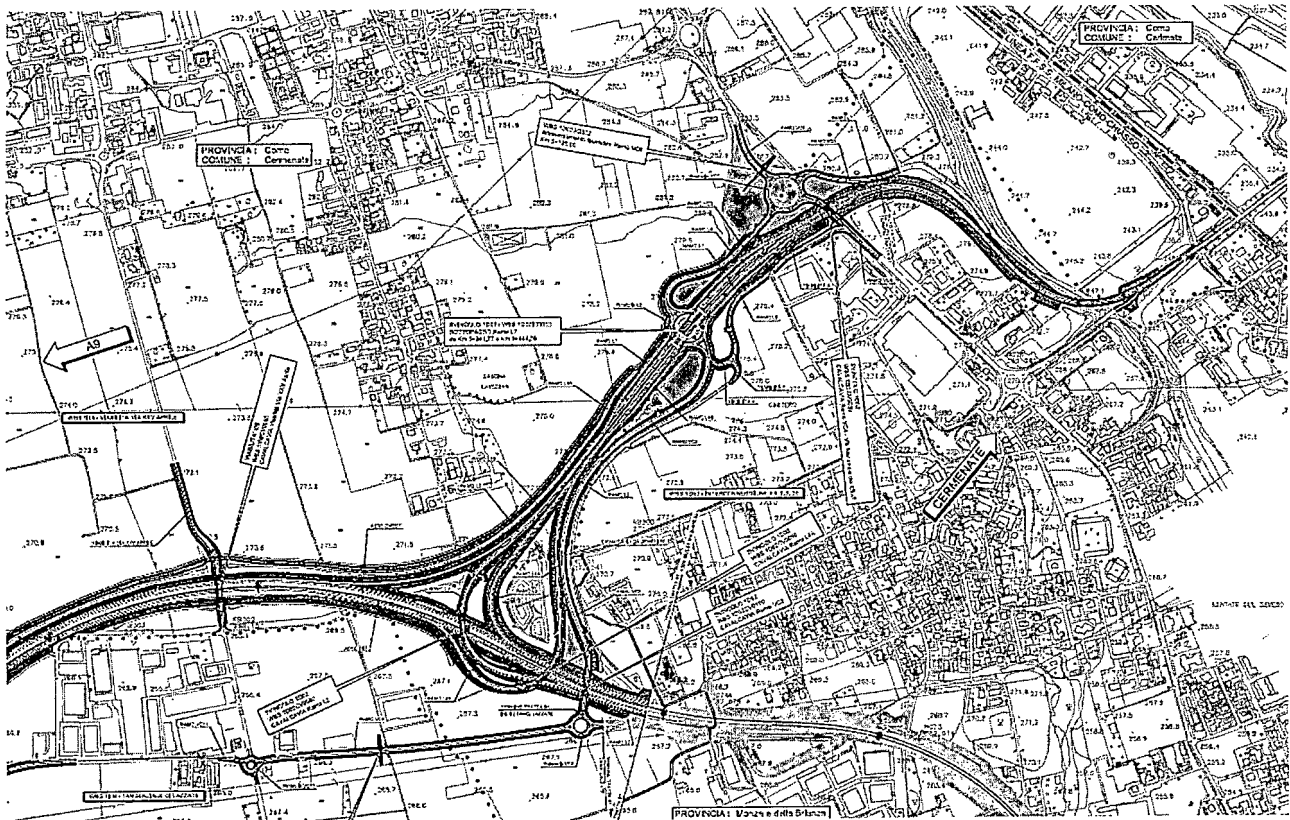
L'interconnessione costituisce il punto di scambio dell'autostrada in progetto con la viabilità ordinaria a servizio dei principali centri urbani (Lentate, Cermenate, Novedrate, Lazzate) e serve da collegamento con gli assi portanti la rete della viabilità ordinaria (Ex SS 35 in direzione nord-sud ed SP 32 Novedratese in direzione est-ovest). L'interconnessione rappresenta anche il limite est della Tratta B1, che prosegue con la Tratta B2, in variante alla ex SS35 esistente.

Lo schema dell'interconnessione è rimasto quello proposto in sede di Progetto Definitivo, viene tuttavia modificata la geometria delle rampe d'immissione e uscita della carreggiata ovest per adeguarsi alla variante planimetrica sopra descritta. Anche la rampa d'immissione in direzione di Lentate sulla carreggiata est è stata rettificata per permettere lo scavalco dell'autostrada con un'opera priva di pila centrale, così come era previsto nel Progetto Definitivo. Si tratta schematicamente di un trivio caratterizzato da rampe dirette o semi-dirette che raccordano la Pedemontana Lombarda nelle due direzioni opposte e la SP32 nella terza direzione. Il collegamento con la ex SS 35 sarà garantito da un nuovo svincolo con due rotatorie. I rami di svincolo a sud verso l'infrastruttura useranno l'attuale sedime della "Statale dei Giovi" nella zona compresa tra l'autostrada e la prima rotatoria. La variante alla SP 32 "Novedratese" inizierà invece a nord subito dopo lo svincolo per terminare in prossimità del cavalcavia su Via dei Giovi. Lungo l'attuale sedime della ex SS 35, la piattaforma stradale rimarrà separata nei due sensi di marcia fino all'uscita della seconda galleria sotto la rotatoria di svincolo; proseguendo le carreggiate si riuniranno per andare a confluire nella sezione trasversale tipo "C1 - Extraurbana Secondaria" della variante alla SP 32 - TRC06. In questa zona di collegamento, la sezione trasversale delle carreggiate separate avrà la stessa larghezza delle rampe di svincolo, ma la piattaforma sarà distribuita diversamente:

- una banchina interna da 0,50 m;
- una corsia di marcia da 3,75 m;
- una banchina esterna da 1,75 m.

La scelta è stata dettata dalla possibilità, in futuro, di poter trasformare questo tratto in una strada di tipo "B-Extraurbana Principale"; in questo caso sarà sufficiente riqualificare la piattaforma disponibile. Per lo stesso motivo anche i sottopassi della prima rotatoria di svincolo sono stati studiati con una sezione maggiorata in modo da poter ospitare una sezione tipo B senza dover intervenire sulle strutture. Come per gli altri svincoli, le rampe dell'interconnessione sono state dimensionate seguendo il Regolamento Regionale.

La velocità massima di progetto lungo le rampe è stata fissata a 60Km/h, studiando per le rampe d'ingresso una geometria dell'ultima curva di approccio che permetta l'innalzamento della minima velocità iniziale di accelerazione a 80 Km/h.

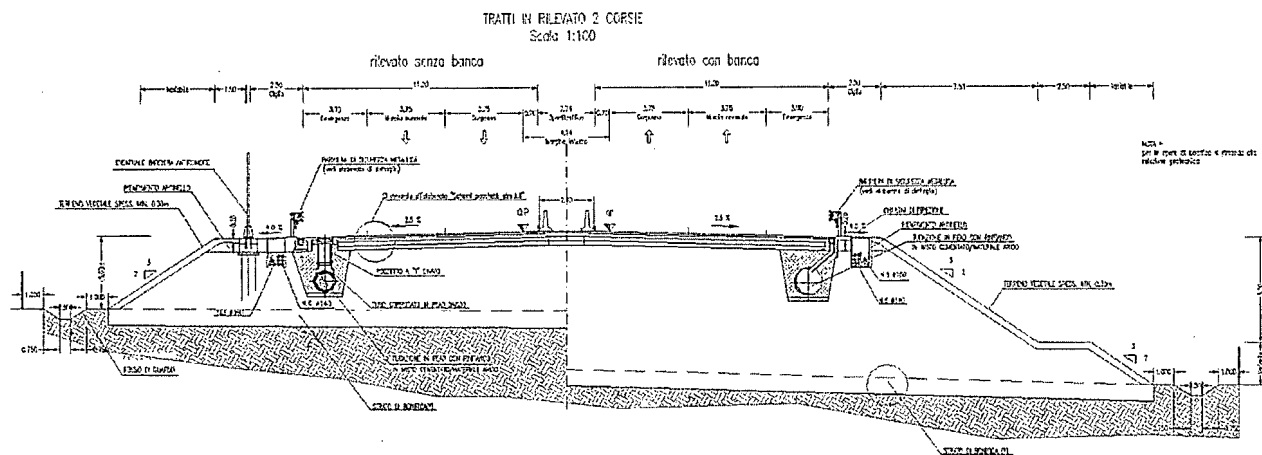


Svincolo "Interconnessione EX S.S. 35"

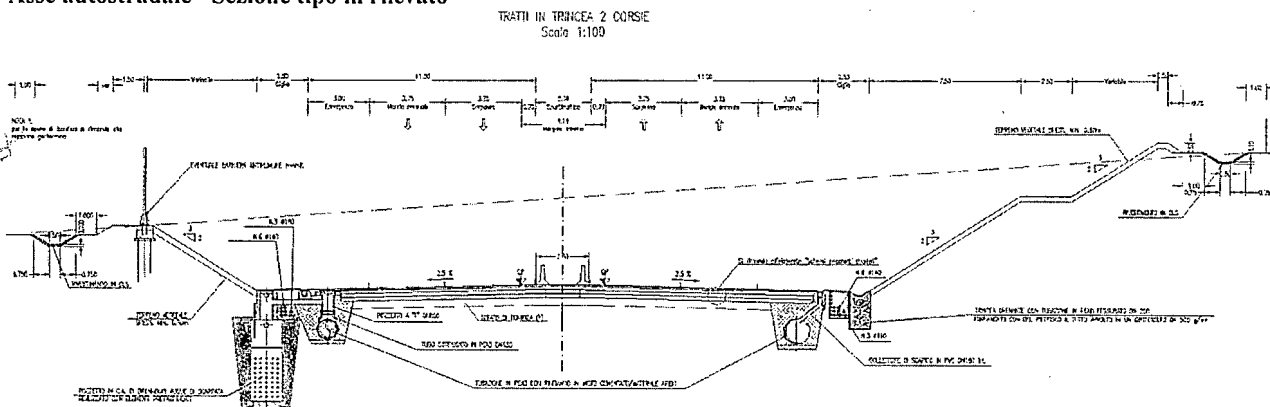
3.3 Asse autostradale

L'Autostrada Pedemontana Lombarda di appartenenza alla Rete Primaria prevede, in conformità al D.M. del 5 Novembre 2001, una sezione "Tipo A" Autostrada Urbana con intervallo di velocità di progetto compresa tra gli 80 e i 140 km/h.

La sezione trasversale risulta composta da due carreggiate ciascuna composta da due corsie per senso di marcia entrambe di larghezza pari a 3,75 m, separate da un margine interno minimo di larghezza pari a 4,14 m composto da uno spartitraffico di dimensione minima aumentata a 2,74 m e da due banchine interne di larghezza minima di 0,70 m. È prevista una corsia di emergenza della larghezza di 3,00 m e adiacente a ognuna delle due carreggiate. I valori dello spartitraffico e delle banchine in sinistra sono da intendersi minimi, in quanto per necessità legate alla verifica delle distanze di visibilità, tali valori possono essere soggetti ad essere incrementati; la sezione minima della piattaforma autostradale prevede una larghezza di 25,14 m.



Asse autostradale - Sezione tipo in rilevato



Asse autostradale - Sezione tipo in trincea

Il margine esterno, sia per i tratti in rilevato che per i tratti in trincea, prevede una larghezza di 2,50 m e permette la sistemazione degli elementi di completamento della sezione stradale: i sistemi di ritenuta, i cavidotti ed eventuali trincee drenanti, mentre, nei tratti in galleria artificiale e trincea tra diaframmi questo valore si riduce a 1,30 m.

Lo smaltimento delle acque di piattaforma è assicurato attraverso un grigliato continuo realizzato ai margini della corsia di emergenza; le acque vengono poi convogliate all'interno di tubi di linea posti sotto il pacchetto della pavimentazione e opportunamente dimensionati.

Il solido stradale prevede rilevati/trincee con pendenza 3 su 2 con spessore di inerbimento minimo di 30 cm tranne che sull'arginello di 20 cm. Per migliorare la stabilità del versante e limitare la velocità di percolazione delle acque meteoriche, i profili del rilevato e della trincea sono interrotti da banche orizzontali larghe 2,5 m per i tratti in riporto di altezza superiore a 5 m e i tratti in sterro di profondità superiore ai 5 m.

3.4 Galleria artificiale di Lomazzo

La galleria artificiale "Lomazzo" si sviluppa dalla progressiva km 1+804.00 alla progressiva km 1+918.50 e si rende necessaria per l'attraversamento della linea ferroviaria Milano - Como (ferrovie Nord) e la parallela provinciale.

Il sottopasso ferroviario è realizzato con una struttura monolitica posta in opera con il metodo dell'infissione sotto-binario; essa è prefabbricata sopra una platea di varo predisposta a ridosso del rilevato ferroviario all'interno di un cantiere di lavoro ricavato tra paratie di pali tirantati del diametro 1 m e della lunghezza di 22 m.

Per quanto riguarda la galleria artificiale si prevede inizialmente la costruzione di pali della lunghezza di 20 m e del diametro di 1,2 m e 1 m, a formare rispettivamente le pareti esterne e interne della galleria finale, in

seguito si realizza l'impalcato superiore di altezza pari a 1,2 m e, maturata la soletta, si procede con lo scavo all'interno dello scatolare e alla successiva realizzazione sia di pareti di rivestimento sia del piano stradale.

3.5 Viadotto Lura

Il Viadotto sul torrente Lura s'inserisce nel tracciato dell'asse principale dell'Autostrada Pedemontana Lombarda tra le progressive 2+080.736 e 2+300.736 sull'asse ovest e tra le progressive 2+080.571 e 2+300.572 sull'asse est.

Rispetto a quanto previsto nel Progetto Definitivo, il profilo del viadotto è stato modificato per evitare di collocare una pila in alveo.

Rispetto al Progetto Definitivo è stata ridotta la sezione trasversale del marciapiede esterno a 1,8 m (comprensivo di barriere e rete di protezione) per garantire sia la sicurezza della viabilità, sia la transitabilità del marciapiede.

L'opera è formata da due viadotti affiancati, ciascuno costituito da cinque campate di 44 m per un totale di 221.10 m di luce netta, comprensivo di retro-trave, con andamento planimetrico rettilineo per tutta la lunghezza. La sezione trasversale di entrambe le vie risulta di 13,8 m con una separazione tra le vie di 1,14 m.

Ogni viadotto ha una sezione costituita da un piano stradale di 11,2 m e da un cordolo interno di 0,8 m e un marciapiede esterno di 1,8 m. Il piano stradale consente la realizzazione delle due corsie di marcia, della corsia di emergenza e di una banchina di 0,7 m verso l'interno viadotto; sul cordolo interno è installata una barriera bordo ponte tipo New Jersey in acciaio mentre in corrispondenza del marciapiede è prevista una barriera tipo H4 in acciaio, mentre tra i due viadotti è previsto un grigliato metallico di sicurezza.

3.6 Galleria artificiale Svincolo Lazzate

La galleria è realizzata interamente in c.a. gettato in opera e presenta sezione trasversale corrente di forma rettangolare. Ciascuna canna è composta da una piastra di fondazione su cui s'innestano i setti verticali sui quali si realizzerà la soletta di copertura in c.a. gettata in opera su lastra *predalle* prefabbricata di spessore costante.

3.7 Opere minori: cavalcavia

- Cavalcavia percorso ciclopedonale – Greenway: l'opera è un ponte a campata unica con luce di calcolo di 56 m. La struttura portante del ponte è composta da due travate reticolari in acciaio che si uniscono in sommità tramite una struttura ad arco in cui tutte le unioni avvengono per saldatura. È prevista la realizzazione di una soletta di calcestruzzo dello spessore di 25 cm. La struttura è destinata a essere utilizzata come pista ciclabile ed ecodotto; la larghezza della pista ciclabile è di 5 m, la larghezza del passaggio faunistico è di 2 m.
- Cavalcavia viabilità secondaria – Via Piave: il ponte è a campata unica con luce di calcolo di 56 m. La struttura portante del ponte è composta da due travi principali laterali in acciaio a doppia T di altezza costante di 4 m e da una serie di traversi in acciaio a doppia T di altezza costante di 1,1 m, posti con un interasse di circa 3,73 m e uniti alle travi principali con collegamenti di tipo bullonato. Superiormente è prevista la realizzazione di una soletta di calcestruzzo dello spessore complessivo di 28 cm. La sede stradale sarà composta da due corsie di marcia di 3,75 m e da 2 banchine di 1,5 m, per cui la larghezza di calcolo sarà pari a 10,5 m. La piattaforma stradale, che accoglie una carreggiata separata da guard-rail da due marciapiedi laterali, ha le seguenti dimensioni: larghezza complessiva dell'impalcato di 14.9 m, larghezza della carreggiata di 10.5 m, larghezza dei marciapiedi di 1.85 m.
- Attraversamento faunistico 1 - al km 3+156: è un'opera di scavalco dell'asse autostradale principale che alloggia un collegamento rinverdito a servizio del passaggio faunistico. La tipologia dell'impalcato è a via di corsa inferiore: il piano viario è posto inferiormente alla struttura resistente costituita da travi in acciaio a doppio T alte 2,8 m e realizzate con piatti di spessore variabile saldati tra loro. Le caratteristiche geometriche della struttura prevedono: un impalcato su una campata con luce misurata lungo lo sviluppo dell'asse di progetto stradale di 56 m, travi principali ad anima piena e altezza costante pari a 2,8 m e interasse di 4 m, traversi ad anima piena posti con l'intradosso corrispondente

all'intradosso delle travi principali e interasse di 2,8 m. Il piano viario, di larghezza complessiva pari all'interasse delle travi principali, contiene i seguenti elementi: un'unica corsia da 3 m a costituire la sede stradale caricata con il carico di folla previsto dalla normativa, cordoli laterali della larghezza di 50 cm posti da ambo i lati della sede stradale a separazione della carpenteria metallica dal terreno posto a ricoprimento della soletta.

- Cavalcavia viabilità secondaria – Via G. Carducci: il ponte è a campata unica con luce di calcolo di 56 m. La struttura portante del ponte è composta da due travi principali laterali in acciaio a doppia T di altezza costante di 4 m e da una serie di traversi in acciaio a doppia T di altezza costante di 1,1 m, posti con interasse di circa 3,73 m e uniti alle travi principali con collegamenti saldati. Le travi principali e i traversi sono composti da piatti saldati di spessore variabile; superiormente è prevista la realizzazione di una soletta di calcestruzzo dello spessore complessivo di 28 cm. La piattaforma stradale, che accoglie una carreggiata separata da guard-rail da due marciapiedi laterali, ha le seguenti dimensioni: larghezza complessiva dell'impalcato di 14,9 m, larghezza della carreggiata di 8,5 m, larghezza del marciapiede 1,7 m, larghezza della pista ciclabile 3,8 m.
- Attraversamento faunistico 2 - al km 4+600: è un'opera di scavalco dell'asse autostradale principale che alloggia un collegamento rinverdito a servizio del passaggio faunistico. La tipologia d'impalcato è a via di corsa inferiore: il piano viario è posto inferiormente alla struttura resistente costituita da travi in acciaio a doppio T alte 2,8 m e realizzate con piatti di spessore variabile saldati tra loro. Le caratteristiche geometriche della struttura prevedono: un impalcato su una campata con luce misurata lungo lo sviluppo dell'asse di progetto stradale di 56 m, travi principali ad anima piena e altezza costante pari a 2,8 m e interasse pari a 4 m, traversi ad anima piena posti con l'intradosso corrispondente all'intradosso delle travi principali e interasse pari 2,8 m. Il piano viario, di larghezza complessiva pari all'interasse delle travi principali, contiene i seguenti elementi: un'unica corsia da 3 m a costituire la sede stradale caricata con il carico di folla previsto dalla normativa e cordoli laterali di larghezza 50 cm posti da ambo i lati della sede stradale a separazione della carpenteria metallica dal terreno posto a ricoprimento della soletta.
- Cavalcavia viabilità secondaria – Via XXV Aprile: il ponte è a campata unica con luce di calcolo di 56 m. La struttura portante del ponte è composta da due travi principali laterali in acciaio a doppia T di altezza costante di 4 m e da una serie di traversi in acciaio a doppia T di altezza costante di 1,1 m, posti con un interasse di circa 3,73 m e uniti alle travi principali con collegamenti bullonati. Superiormente è prevista la realizzazione di una soletta di calcestruzzo dello spessore complessivo di 28 cm. La sede stradale è composta da due corsie di marcia di 3,75 m e da due banchine di 1,50 m, per cui la larghezza di calcolo sarà pari a 10,5 m. La piattaforma stradale, che accoglie una carreggiata separata da guard-rail da due marciapiedi laterali, ha le seguenti dimensioni: larghezza della carreggiata di 10,5 m, larghezza dell'ecodotto 2,9 m, larghezza della pista ciclopedonale 3,9 m.

3.8 Idraulica: drenaggio di piattaforma

Con riferimento agli aspetti idraulici, il Progetto Esecutivo è stato sviluppato in pieno accordo con quanto previsto nel Progetto Definitivo; le opere relative alla raccolta delle acque di piattaforma sono state sviluppate sulla base dei dati progettuali presenti e aggiornati con le risultanze delle indagini specialistiche svolte.

In particolare il sistema di drenaggio è stato progettato con l'obiettivo di non alterare quantitativamente e qualitativamente il ciclo naturale delle acque. È stata garantita l'invarianza idraulica dell'opera prevedendo la laminazione delle portate attraverso l'invaso in bacini di laminazione opportunamente collocati e/o nei fossi di guardia.

Lo schema di raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento della piattaforma stradale è costituito da una captazione continua mediante canalette grigliate opportunamente predisposte lungo la piattaforma stradale, che ogni 15 m convogliano in un collettore sottostante. Le tubazioni afferiscono a piazzole idrauliche nelle quali avviene il trattamento delle acque di prima pioggia tramite un opportuno impianto di depurazione e la laminazione delle portate prima del loro recapito ai corpi idrici ricettori o prima della dispersione nel sottosuolo.

- Viabilità in rilevato: lo schema di raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento della piattaforma stradale in rilevato si compone di un sistema di canalette e collettori che raccolgono le acque meteoriche della piattaforma stradale, mentre le acque meteoriche delle scarpate sono raccolte da un sistema di fossi disposti al piede del rilevato autostradale.
- Viabilità in trincea: lo schema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche in trincea è composto da un sistema di canalette e collettori di piattaforma e da un sistema drenante disposto al piede della scarpata della trincea. Sulla sommità delle scarpate oltre al fosso di guardia è previsto un arginello in terra con funzione di presidio idraulico della trincea. I fossi in testa alla trincea sono rivestiti in calcestruzzo per evitare che possano disperdere nel sottosuolo e compromettere la stabilità della scarpata stessa.
- Viabilità in galleria artificiale: quando lo schema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche prevede il medesimo sistema di canalette e collettori, in cui le canalette hanno il compito di raccogliere gli eventuali sversamenti accidentali a seguito di incidenti sulla carreggiata. La raccolta degli sversamenti è effettuata tramite la canaletta in PP utilizzata anche per gli altri tratti di Pedemontana Lombarda, tuttavia lo scarico nelle condotte sottostanti deve essere sifonato. Il sifone consente lo spegnimento delle eventuali fiamme del liquido in entrata, evitando il propagarsi di un eventuale incendio.
- Viabilità in viadotto: per quanto riguarda i tratti in viadotto le acque defluenti dalla sede stradale saranno raccolte ai margini della piattaforma sulla banchina delimitata esternamente dal cordolo di alloggiamento del guardrail. A determinati intervalli saranno installate caditoie drenanti per viadotti in PE dotate di griglia in ghisa sferoidale.
- Viabilità interferita: per quanto riguarda i tratti in rilevato della viabilità locale interferita dal nuovo tracciato, le acque defluenti dalla sede stradale verranno raccolte ai margini della piattaforma sulla banchina con l'utilizzo del ciglio erboso; a determinati intervalli, l'elemento di contenimento sarà interrotto e tramite l'utilizzo di embrici in c.a. le acque meteoriche saranno convogliate all'interno dei fossi di guardia ai piedi del rilevato. Per quanto riguarda i tratti in trincea, le acque defluenti dalla sede stradale verranno raccolte ai margini della piattaforma tramite l'utilizzo di una cunetta triangolare in calcestruzzo armato vibrato tipo CT2, posata ai margini della banchina. A determinati intervalli la cunetta sarà interrotta da caditoie che hanno la funzione di captare le acque e convogliarle in tubazioni in calcestruzzo di diametro variabile poste al centro della carreggiata stradale.

4. GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

La documentazione trasmessa dal Proponente relativa alla gestione delle terre e rocce da scavo non risulta sufficientemente dettagliata e completa al fine della presente Verifica di Attuazione.

5. CANTIERIZZAZIONE

Il progetto di cantierizzazione prevede la formazione di un unico **cantiere** base B1.B1, che servirà da cantiere base anche per la tratta B2, e un cantiere operativo B1.O1 che manterranno la loro ubicazione per tutta la durata dei lavori o fino a che non siano state realizzate le opere di competenza.

Sono inoltre previste una decina di aree tecniche in corrispondenza delle opere, che saranno di supporto per lo stoccaggio dei materiali e per l'allestimento dei mezzi necessari alla realizzazione delle opere stesse.

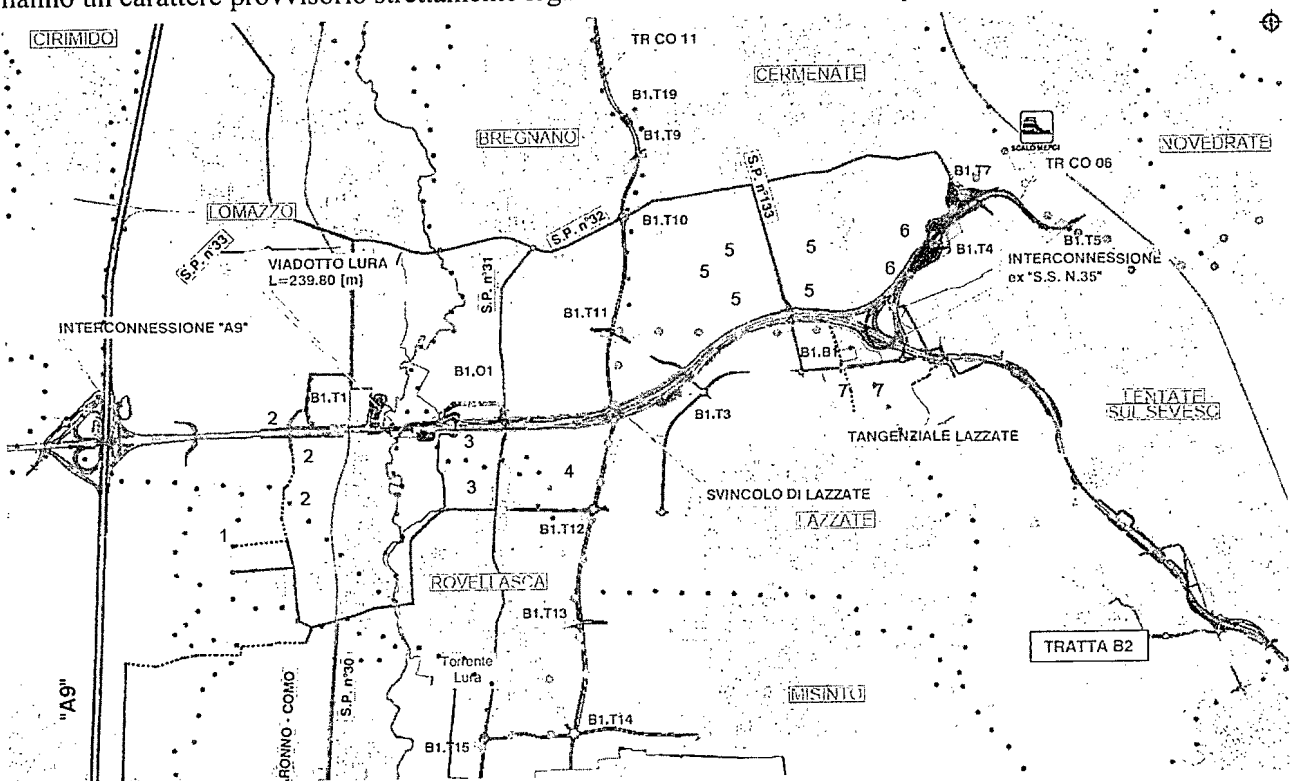
Le cantierizzazioni consisteranno pertanto in:

- n. 1 cantiere con funzione di "CAMPO BASE" e scopi di natura logistica;
- n. 1 cantiere esclusivamente OPERATIVO;
- piste di cantiere.

| DENOMINAZIONE | ID cantiere principale | PK asse princ. | Comune | Descrizione (tipologia) | Superficie m ² |
|----------------------------|------------------------|----------------|-----------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| 1 INTERCONNESSIONE ex SS35 | B1.B1 | 5+800 | Lazzate - Lentate sul Seveso (MI) | BASE (logistico) | 51'800 |
| 2 VIADOTTO LURA | B1.O1 | 2+700 | Bregnano | Base-operativo | 50'500 |

Tutti i cantieri principali sono perimetrati da dune in terra, da realizzare con i materiali provenienti dagli scavi (scotico di spessore stimato di 0,50 m), di altezza variabile, al fine di ridurre l'impatto acustico e mitigare le emissioni di polveri.

Infine sono previste aree di lavorazione che saranno modificate in base allo sviluppo delle opere, poiché hanno un carattere provvisorio strettamente legato alla realizzazione di un'opera specifica.



LEGENDA Aspetti Generali

- Viabilità Principale Esistente
- Linea Ferroviaria Esistente
- Possibile Cambio Modale Gomma/Ferro
- o o o Confine Provinciale
- Confine Comunale
- COMO Nome Provincia
- Saronno Nome Comune

LEGENDA Aspetti Specialistici

- Viabilità principale interessata da mezzi di cantiere
- Viabilità ordinaria interessata da mezzi di cantiere
- - - Viabilità poderalo interessata da mezzi di cantiere e risistemata
- Pista di cantiere
- Viabilità di progetto
- Attraversamento ferroviario

- CANTIERE PRINCIPALE-Cantiere Base/Operativo
- CANTIERE PRINCIPALE-Cantiere Operativo
- CANTIERE SECONDARIO-Area Tecnica di lavoro
- Ambiente idoneo al Deposito delle Terre

Estratto da tavola "Tratta b1. Cantierizzazione" (elaborato: E 1 A0X KN002 0 CN CO 001 A_02)

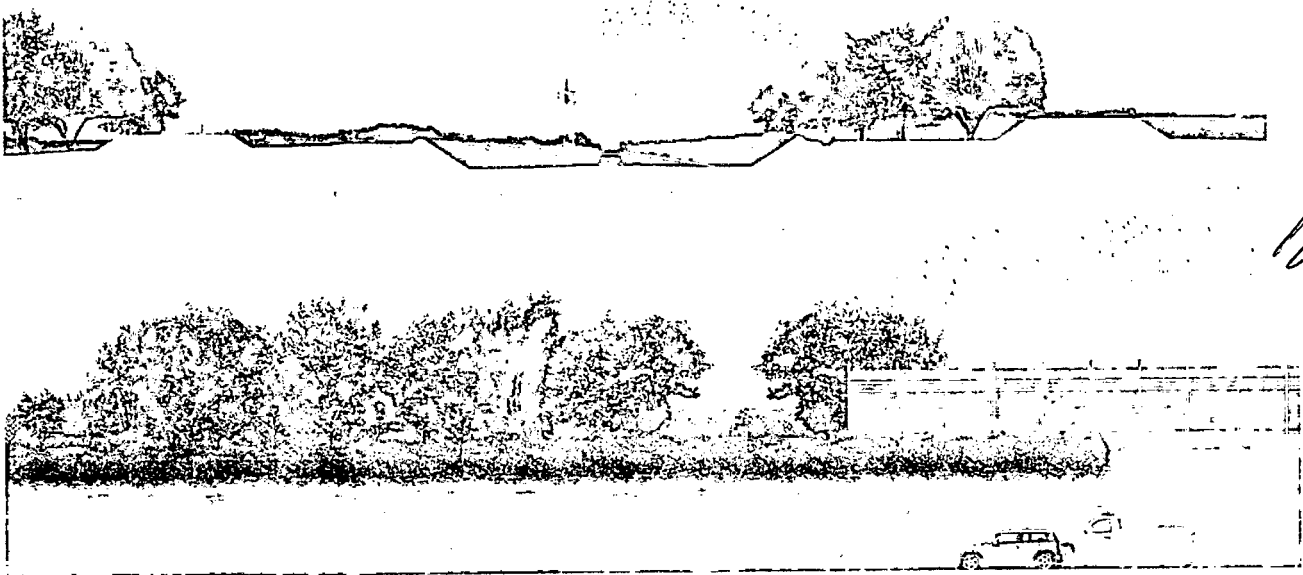
6. INSERIMENTO AMBIENTALE E MITIGAZIONI AMBIENTALI

Gli interventi d'inserimento paesaggistico e ambientale della tratta B1 interessano i Comuni di Lomazzo, Rovellasca, Bregnano, Lazzate e Cermenate. Il tratto B1 prende avvio in prossimità di Rovellasca, dopo l'attraversamento della ferrovia (FNME Milano-Saronno-Como). Il tracciato interessa aree prevalentemente agricole, alcune superfici boscate, i centri urbani di Rovellasca, di Bregnano e di Lomazzo e zone agricole fino al raccordo con la tratta B2 e la Novedratese. L'uso agricolo del suolo di queste zone è esclusivamente a seminativo.

Dal punto di vista paesaggistico, gli elementi paesaggistico-ambientali più significativi rispetto agli interventi di mitigazione sono il PLIS del Torrente Lura e il nucleo boscato del Bosco del Battù che rappresenta un cardine di connessione tra le aree boscate del Lura a ovest, del Parco delle Groane a sud-est e della valle del Seveso a est.

Il Progetto Esecutivo degli interventi d'inserimento paesistico - ambientale e ripristino ambientale della tratta B1 è stato sviluppato in base al Progetto Definitivo e adeguato in relazione agli aggiornamenti del tracciato stradale. Il Proponente pertanto conferma le scelte del Progetto Definitivo che vengono approfondite in relazione all'articolazione delle specie arboreo arbustive, scelte in base alle caratteristiche ambientali di pertinenza delle specifica tratta autostradale.

Il Progetto Esecutivo ha determinato le modalità d'intervento, differenziando le varie tipologie progettuali previste, in considerazione dell'ambito paesaggistico di riferimento.



Sezioni-prospetti paesaggistici opere di mitigazione per l'inserimento della nuova infrastruttura

6.1 Scelte botaniche e tipologie d'impianto delle consociazioni vegetazionali

Il progetto delle opere di mitigazione e d'inserimento paesistico-ambientale si basa sull'analisi delle interferenze del nuovo tracciato stradale con gli elementi che costituiscono la Rete Ecologica Regionale (RER), definita con DGR n. 10962 del 30 dicembre 2009, a cui è stata riconosciuta valenza di infrastruttura prioritaria per la Regione Lombardia nell'ambito del PTR approvato con DGR n. 6447 del 16 gennaio 2008.

Nel Progetto Esecutivo le opere di mitigazione ambientale, così come la scelta delle consociazioni vegetazionali, sono state articolate secondo tipologie d'intervento differenti. La differenziazione degli interventi è derivata dall'analisi delle caratteristiche territoriali esistenti riconoscendo ambiti differenti: a

carattere urbano, periurbano, agricolo e naturale (U/A/P/N). È stato analizzato il contesto vegetazionale di riferimento specifico in modo da garantire la scelta di piante autoctone in grado di inserirsi in modo adeguato nel contesto territoriale ed ecologico di riferimento. La differenziazione delle tipologie d'intervento ha garantito un miglior inserimento del progetto all'interno del contesto, ristabilendo relazioni visuali, di percezione e di carattere ecologico.

Tutte le opere di mitigazione ambientale e d'inserimento paesistico-ambientale verranno eseguite mettendo a dimora prevalentemente specie vegetali autoctone la cui provenienza sia certificata.

Le piante selezionate per gli interventi afferenti alla tratta B1 appartengono all'elenco delle specie già riviste e approvate nel Progetto Definitivo, il cui riferimento è la formazione vegetale del Quercio-Carpinetto che originariamente costituiva la foresta planiziale della pianura lombarda. Finalità del Progetto Definitivo è quella di ripristinare l'antica consociazione vegetale autoctona, in armonia, coerenza e continuità con la vegetazione già presente in loco. Per la tratta B1 è stata effettuata un'attenta analisi del patrimonio vegetale dei parchi presenti nell'ambito dell'infrastruttura: Parco del Lura, Parco delle Groane, PLIS della Brughiera Briantea, Bosco della Moronera e Bosco della Battù.

Per quanto riguarda la scelta delle associazioni vegetali in ambito periurbano sono state utilizzate in minor quantità le specie considerate allergeniche quali *Carpinus betulus* e *Corylus avellana* anche se appartenenti all'intero percorso interessato dalla tratta B1. In merito al *Quercus robur*, seppur specie rappresentativa della flora autoctona della pianura lombarda, l'utilizzo è stato relativamente esiguo a causa della sua crescita lenta.

Le specie, a seconda dell'ambito in cui verranno inserite, sono rustiche per gli ambiti naturalistico e agricolo e più ornamentali per gli ambiti periurbano e urbano.

Si riporta di seguito l'elenco delle specie botaniche previste nella tratta B1:

- Alberi di I grandezza: *Tilia cordata*, *Fraxinus excelsior*, *Platanus x hybrida*, *Quercus robur*, *Ulmus minor*, *Populus alba*.
- Alberi di II grandezza: *Carpinus betulus*, *Acer pseudoplatanus*, *Prunus avium*, *Celtis australis*.
- Alberi di III grandezza: *Acer campestre*, *Malus sylvestris*, *Fraxinus ornus*.
- Arbusti h > 3 m: *Crataegus monogyna*, *Corylus avellana*, *Salix cinerea*, *Frangula alnus*.
- Arbusti h < 3 m: *Rosa canina*, *Prunus spinosa*, *Cornus sanguinea*, *Ligustrum vulgare*, *Salix eleagnos*, *Tamarix germanica*.
- Arbusti ornamentali: *Spiraea x vanhouttei*, *Cornus sanguinea*, *Cotinus coggigrya*, *Eleagnus x ebbingei*.
- Bosco: Alberi di I grandezza (*Tilia cordata*, *Fraxinus excelsior*, *Ulmus minor*, *Platanus x hybrida*, *Quercus robur*, *Populus alba*), Alberi di II grandezza (*Carpinus betulus*, *Acer pseudoplatanus*, *Prunus avium*), Alberi di III grandezza (*Acer campestre*, *Malus sylvestris*), Arbusti h > 3 m (*Crataegus monogyna*, *Corylus avellana*), Arbusti h < 3 m (*Rosa canina*, *Cornus sanguinea*, *Ligustrum vulgare*).
- Specie erbacee igrofile: *Carex elata*, *Carex vesicaria*, *Carex acutiformis*, *Typha latifolia*, *Typha angustifolia*, *Phragmites australis*.
- Specie rampicanti: *Hedera helix*, *Parthenocissus tricuspidata*.
- Specie tappezzanti: *Rosa "The Fairy"*, *Rosa "Amber Cover"*, *Rosa "Heidetraum"*.
- Rotatorie: *Spiraea x vanhouttei*, *Juniperus horizontalis*, *Forsythia x intermedia*, *Potentilla fruticosa 'Goldfinger'*, *Hypericum calycinum*, *Cornus alba 'Elegantissima'*, *Berberis thunbergii*, *Viburnum opulus*, *Rosa 'Diamant'*, *Cornus stolonifera 'Flaviramea'*, *Rosa 'Sunny Rose'*.

Il Progetto Esecutivo prevede le seguenti tipologie d'impianto delle consociazioni vegetazionali sopra elencate:

- B - Filare singolo/doppio arboreo di II grandezza;
- D - Filare singolo/doppio arboreo misto;
- E - Fascia arbustiva di arbusti h<3m;
- F - Fascia arbustiva di arbusti h>3m;
- G - Macchia arboreo-arbustiva di interesse faunistico - Alberi III Grandezza e Arbusti misti;

- H - Fascia arbustiva - Arbusti ornamentali;
- I - Formazione bosco e fasce boscate;
- L - Fascia arboreo-arbustiva - Alberi di I Grandezza e Arbusti misti;
- M - Fascia arboreo-arbustiva di alberi di II grandezza + Arbusti misti;
- N - Fascia arboreo-arbustiva di alberi di III grandezza + Arbusti misti;
- O - Prato arborato - Alberi misti;
- B1-N-O4.1.1 - Ambito Naturalistico;
- P - Prato stabile;
- Q - Prato fiorito;
- R - Specie erbacee igrofile;
- T - Rotatorie.

6.2 Descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione

Attraversamento del Torrente Lura

Gli obiettivi del progetto sono la protezione e il collegamento delle superfici a bosco esistenti intorno all'area golenale e la riconnessione della rete vegetazionale interferita, sia a livello del piano campagna sia a livello dell'alveo. In prossimità degli imbocchi ovest ed est sono state localizzate macchie boschive con funzione di protezione dell'edificato limitrofo all'imbocco del viadotto e per presidiare il territorio di golena. Sono previste fasce arbustive ornamentali sulle scarpate per segnalare visivamente il punto d'interesse. Nell'area golenale il progetto ha previsto la realizzazione di fasce arbustive ripariali, di riconnessione e implementazione del tessuto vegetazionale esistente lungo il corpo idrico. La creazione di nuove superfici boscate ai margini del parco del Lura mira a una parziale mitigazione visiva del viadotto e a un'azione di ricongiunzione e compensazione delle componenti degli habitat vegetazionali.

Tutti gli interventi attuati nell'area hanno contribuito a restituire funzionalità alla rete ecologica dell'ecomosaico - Parco del Lura, Parco delle Groane - anche attraverso la connessione vegetazionale del bosco del Battù. L'insieme delle opere di mitigazione ha privilegiato la qualità ecosistemica generata dalle aree protette del Lura per la formazione di una nuova rete di supporto al futuro riassetto ecologico/ambientale a scala territoriale.

Bosco del Battù e svincolo di Lazzate

Per il tratto in oggetto il progetto privilegia la riconnessione della rete vegetazionale per la formazione e il consolidamento della rete ecologica tra la valle del Lura e quella del Seveso e la mitigazione dell'impatto diretto sulle aree dello svincolo di Lazzate. Il progetto prevede la realizzazione di fasce arbustive, arboreo-arbustive e fasce boscate oltre a opere d'integrazione delle componenti boscate esistenti a potenziamento della valenza ecologica territoriale. In considerazione della sottrazione di superfici forestali anche a causa della formazione del nuovo canale di drenaggio (da Copreno fino al torrente Lura), sono state previste nuove aree di forestazione limitrofe al bosco del Battù con funzioni compensative e a integrazione delle opere di difesa idrogeologica. Ai fini del consolidamento del corridoio ecosistemico costituito dal territorio aperto compreso tra il Parco delle Groane, la valle del Seveso e il Parco della brughiera Briantea, sono state localizzate macchie boscate con funzioni polivalenti: Stepping zone per la mitigazione diretta dello svincolo in prossimità del nucleo abitato di Copreno e con funzione di mascheramento visivo e di assorbimento della CO2 prodotta dal traffico veicolare in area di maggiore accumulo di inquinanti.

Svincolo di Lazzate - Rotonda di Lentate sul Seveso

Il progetto prevede la formazione di una dorsale vegetazionale di scala territoriale per il collegamento tra il Plis della brughiera Briantea e il Parco delle Groane e la mitigazione degli effetti prodotti dalla viabilità sul territorio urbanizzato di Lentate sul Seveso. Il progetto prevede l'inserimento di fasce arbustive e arboreo-arbustive lungo tutta la viabilità autostradale e in prossimità dei rami di svincolo e d'interconnessione con la tratta B2.

Viabilità connessa TRC 011 Bregnano- Lazzate-Rovellasca

La viabilità connessa TRC011 si sviluppa con andamento nord-sud a partire dalla S.P. 31 nel Comune di Bregnano fino alla S.P. 134 nel Comune di Saronno, intersecando la B1 in corrispondenza dello svincolo di

Lazzate. Lungo la viabilità connessa a nord, il progetto prevede la realizzazione di fasce arbustive e arboreo-arbustive (9/12 m) e di dune di mitigazione, in corrispondenza dei Comuni di Bregnano e Cermenate con funzione di mascheramento visivo dell'infrastruttura e di connessione ecologica della componente vegetazionale intercettata dal nuovo tracciato. In comune di Cermenate, nel contesto boschivo interferito dalla nuova strada, è stato previsto un ecodotto di frammentazione faunistica. Sono inoltre stati previsti due sottovia faunistici a nord e a sud della galleria artificiale 'Svincolo di Lazzate' con andamento est-ovest, al fine di garantire la continuità ecologica anche in corrispondenza della nuova viabilità connessa.

Viabilità connessa Tangenziale di Lazzate

Il progetto prevede un varco faunistico in sottovia, la sistemazione delle rotonde e alcune fasce arbustive per i tratti in prossimità di nuclei abitati isolati.

In merito alle opere di mitigazione ambientale si riportano di seguito le tabelle in cui sono sintetizzate le opere d'inserimento paesaggistico e di mitigazione delle aree di cantiere e ripristino in relazione al tipo di tracciato, al quadro di riferimento, alle criticità e agli obiettivi progettuali. Il tracciato autostradale è stato suddiviso in segmenti di sostanziale omogeneità per opera stradale e obiettivo locale di mitigazione.

TRATTA B1

| Pr. | Km | Tipo tracciato | Ambito | Consociazione vegetazionale di riferimento | Quadro Territorio | Criticità | Obiettivo | Mitigazioni | Mitigazioni cantieri | Ripristino |
|-----|--------------------|---------------------------------|--------------------------|--|---|---|--|--|----------------------|------------|
| 1 | 1+375.00-1+804.00 | Trincea naturale e tra muri | Agricolo-Naturalistico | Quercio Carpino | Aree boschive e campi agricoli | Frammentazione vegetazionale ed ecosistemica. | Protezione delle colture e mitigazione acustica. | Dune a nord e sud h. 1.50 con fascia arbustiva su scarpate. Fascia interna di mitigazione. | | |
| 2 | 1+804.00-1+918.00 | Galleria artificiale di Lomazzo | Periurbano | Quercio Carpino | Passaggio della F.N.M. Milano-Como | Interferenza sulla funzionalità del varco di accesso al Parco del Lura. | Riqualificazione paesaggistica porta verso il Lura. | Movimenti terra. Ripristino del prato stabile. Fasce arbustive doppie (6m) ad imbocco galleria. | | |
| 3 | 1+918.00-2+066.770 | Trincea | Periurbano Naturalistico | Quercio Carpino | Ambiti periurbani Macchie boschive Plis (Parco del Torrente Lura) | Sottrazione superficie boschiva. Frammentazione vegetazionale ed ecosistemica sulle fasce boschive di protezione dell'alveo. | Creazione di nuova zona boschiva a tampone verso l'alveo. Sistemazione a verde della vasca di fitodepurazione. Mitigazione scarpate. | Nuove macchie boscate. Duna con fascia arbustiva su scarpata. Fascia arbustiva che si adatta alla conformazione e dimensione dell'area. Ripristino del prato stabile. N.1 vasca di fitodepurazione con messa a dimora di specie igrofile sulle scarpate. Blocco arbustivo ornamentale ad imbocco galleria. | | |
| 4 | 2+066.770-2+325.00 | Ponte sul Torrente Lura | Naturalistico | Quercio Carpino | Plis (Parco del Torrente Lura) Torrente Lura Nucleo di Rovello Porro nelle vicinanze. | Interferenza sulla permeabilità ecosistemica. Sottrazione superficie golenale di alto pregio naturalistico. | Rifacimento fasce ripariali. Riqualificazione vegetazione esistente dei lembi interfenti. | Fasce arbustive ripariali di 3 mt. lungo le scarpate e come contorno delle aree boscate. | | |
| 5 | 2+675.00-2+975.00 | Cantiere B1.02 | Agricolo | Quercio carpino | Campi agricoli Plis (Parco del Torrente Lura) | Interferenza sulla funzionalità ecologica. | Protezione acustica e ripristino coltura. | | Duna | Coltivo |
| 6 | 2+325.00-2+975.00 | Trincea | Agricolo Naturalistico | Quercio Carpino | Campi agricoli Plis (Parco del Torrente Lura) | Sottrazione superficie boschiva. Frammentazione vegetazionale ed ecosistemica delle colture agricole. | Protezione arbustiva degli ambiti agricoli e boscali. Creazione di nuove superficie boschiva di sostituzione. Sistemazione a verde della vasca di fitodepurazione. Mitigazione acustica. Visibilità e riconoscibilità utente autostradale. Deframmentazione faunistica. | Prato stabile con macchie arbustive tra l'opera idraulica e il tracciato. Fasce arbustive di mitigazione su scarpate. Prato arborato in ambiti compresi tra opere idrauliche e passaggio Greenway. N.1 vasca di laminazione naturaliforme con messa a dimora di specie igrofile sulle scarpate e fascia arbustiva doppia 6m ai margini. N.1 passaggio faunistico in sopravia in affiancamento al cavalcavia del passaggio Greenway. Fasce arbustive di 6m sul lato esterno della piattaforma autostradale con percorso di manutenzione. | | |

| n. | Km | Tipo tracciato | Ambito | Consociazione vegetazionale di riferimento | Quadro Territorio | Criticità | Obiettivo | Mitigazioni | Mitigazioni cantieri | Ripristino |
|----|-------------------|----------------|-----------------------------------|--|--|--|---|---|----------------------|------------|
| 7 | 2+975.00-3+750.00 | Trincea | Agricolo-Naturalistico Periurbano | Quercia Carpino | Aree boschive Campi agricoli Ambiti periurbani | Frammentazione vegetazionale ed ecosistemica delle colture agricole. | Protezione delle colture e dei lembi boschivi. Mitigazione scarpate. Deframmentazione faunistica. Mitigazione di opere idrauliche e stradali. Mitigazione scuola. | Fasce arbustive singole 3m e doppie 6m sul lato esterno del tracciato autostradale e percorso di manutenzione. Macchie boscate proleto da fascia arbustiva singola. Fasce arbustive di mitigazione su scarpate. N.1 opera di deframmentazione faunistica su ecodotto. Fascia arbustiva di ampiezza variabile con percorso di manutenzione tra il tracciato stradale e l'opera idraulica. Pannelli fonoassorbenti a protezione dell'edificio scolastico. | | |
| 8 | 3+750.00-3+875.00 | Trincea | Naturalistico | Quercia Carpino | Bosco di pregio | Sottrazione superficie boschiva di pregio. | Visibilità e riconoscibilità utente autostradale. Protezione dei lembi boschivi. | Fasce arbustive ornamentali e ciottoli di pietra nell'area centrale della rotonda. Specie tappezzanti nelle aree intercluse della rotonda. Prato stabile nelle aree intercluse tra il tracciato e l'opera idraulica. Fascia arbustiva singola 3m e doppia 6m lungo il lato esterno del tracciato e percorso di manutenzione. | | |
| 9 | 3+875.00-4+475.90 | Trincea | Agricolo-Naturalistico | Quercia Carpino | Bosco di pregio e campi agricoli | Sottrazione superficie boschiva. Frammentazione ecosistemica. Inserimento in ambito di pregio naturalistico. | Creazione di superficie boschiva. Protezione delle colture e dei lembi boschivi. Mitigazione scarpate. Sistemazione a verde della vasca di filodepurazione. | Macchie boscate di completamento al bosco esistente delimitate da fascia arbustiva. Fascia arbustiva singola 3m lungo il lato esterno del tracciato autostradale con percorso di manutenzione associato. Fasce arbustive di mitigazione sulle scarpate. Fascia arbustiva di ampiezza variabile con percorso di manutenzione tra il tracciato stradale e l'opera idraulica. N.1 vasca di laminazione naturaliforme con messa a dimora di specie igrofile sulle scarpate e fascia arbustiva singola ai margini. | | |

| r. | Km | Tipo tracciato | Ambito | Consociazione vegetazionale di riferimento | Quadro Territorio | Criticità | Obiettivo | Mitigazioni | Mitigazioni cantieri | Ripristino |
|----|--------------------|---|---------------------|--|--|---|---|--|----------------------|------------|
| 10 | 4+475.90-5+397.144 | Trincea | Agricolo Periurbano | Quercia Carpino | Ambiti a capannoni artigianali e campi agricoli | Frammentazione ecosistemica. | Protezione delle colture e dei lembi boschivi. Mitigazione scarpate. Deframmentazione faunistica. Mitigazione degli ambiti costruiti. | Fascia arbustiva di ampiezza variabile con percorso di manutenzione tra il tracciato stradale e l'opera idraulica. Fascia arbustiva di 3m e 6m lungo il lato esterno del tracciato autostradale con percorso di manutenzione associato. Fibre arboree singole di alberi misti con percorso di manutenzione associato. Fasce arbustive di mitigazione sulle scarpate. N.1 Opera di deframmentazione faunistica su ecodotto. Prato arborato e fasce arbustive di ampiezza variabile in aree intercluse tra opere idrauliche e tracciato stradale con percorso di manutenzione associato. Muro di protezione in corrispondenza dell'ambito costruito. Macchie boscate delimitate da percorso di manutenzione e fasce arbustive singole 3m e doppie 6m. | | |
| 11 | 5+397.144-5+750.00 | Trincea | Agricolo | Quercia Carpino | Campi agricoli | Frammentazione ecosistemica. | Protezione delle colture e dei lembi boschivi. Mitigazione scarpate. Deframmentazione faunistica. Mitigazione di opere idrauliche e stradali. | Macchie boscate delimitate da percorso di manutenzione e fasce arbustive di 3m e 6m. Fascia arbustiva di 3m lungo il lato esterno del tracciato autostradale con percorso di manutenzione associato. Fasce arbustive di mitigazione sulle scarpate. N.1 Opera di deframmentazione faunistica in sovrappiù in affiancamento a cavalcavia stradale. Prato arborato e fasce arbustive 6m in aree intercluse tra opere idrauliche e tracciato stradale con percorso di manutenzione. | | |
| 12 | 5+750.00-6+459.350 | Interconnessione ex S.S.35 in trincea naturale e tra muri | Agricolo Periurbano | Quercia Carpino | Campi agricoli e nucleo produttivo isolato di Cemenate | Interferenza su linea di continuità ecosistemica - Bughiera - Parco delle Groane. Frammentazione agricola. Sottrazione superficie agricola. Impatti diretti verso centro abitato di Cemenate. | Creazione di nuove superficie boschiva di sostituzione in aree intercluse e in aree perimetri. Mitigazione diretta di frange urbanizzate. Mitigazione acustica. | Macchie boscate e ambiti arbustivi o prato stabile nelle aree intercluse compatibilmente con l'estensione areale. Macchie boscate delimitate da fasce arbustive singole 3m e doppie 6m con percorso di manutenzione associato a protezione degli ambiti agricoli. Fasce arbustive di mitigazione su scarpate. | | |
| 13 | 5+698.00-6+118.00 | Cantiere operativo B1.B1 | Agricolo | Quercia Carpino | Periurbano | Interferenza su la funzionalità agricola ed ecologica. | Protezione acustica e ripristino coltura | Duna Fascia arbustiva >3m. | | Cottivo |

VIABILITA' CONNESSA TRCO06

| r. | Km | Tipo tracciato | Ambito | Consociazione vegetazionale di riferimento | Quadro Territorio | Criticità | Obiettivo | Mitigazioni | Mitigazioni cantieri | Ripristino |
|----|------------|--|---------------------|--|--------------------------------|---|--|---|----------------------|------------|
| 14 | 0-0+825.00 | Trincea tra mun e naturale Viadotto Novedratese Rilevato | Periurbano-Agricolo | | Vallecola con macchia boschiva | Interferenza su linea di continuità ecosistemica - Bughiera - Parco delle Groane. Impatti diretti verso centro abitato. | Ricongiunzione rete vegetazionale agricola. Mitigazione diretta di frange urbanizzate. | Fasce di mitigazione sulle scarpate. Fascia arbustiva di 3m e 6m all'imbocco del viadotto Novedratese. | | |

VIABILITA' CONNESSA TRC011 CERMENTATE/BREGNANO - LAZZATE

| | | | | | | | | | | |
|----|------------------------------|-------------------------------|--|--|---|---|--|---|-------------------------|------------|
| 15 | E2 25.000 - A1 150.000 | Rilevato | Agricolo- Naturalistico Periurbano | Quercia carpino | Pila (Parco Valle Torrente del Lura). Presenza del nucleo di Bregnano nelle vicinanze. Campi agricoli. | Sottrazione superficie agricola. Impatti diretti verso nuclei abitati. | Mitigazione diretta di frange urbanizzate. Mitigazione di opere stradali. | Fasce arbustive ornamentali e ciottoli di pietra nell'area centrale della rotonda. Specie tappezzanti nelle aree intercluse della rotonda. Pannelli fonoassorbenti a protezione dei nuclei abitati. Duna di h.2.50 m con fasce arbustive sulla scarpata e fascia arbustiva di 3m a protezione dei nuclei abitati. | | |
| 16 | A1 150.000 - A1 500.000 | Rilevato | Agricolo- Naturalistico Periurbano | Quercia carpino | Pila (Parco Valle Torrente del Lura). Presenza del nucleo di Bregnano nelle vicinanze. Campi agricoli. | Impatti diretti verso nuclei abitati isolati. | Mitigazione diretta di nuclei abitati isolati. Protezione arbustiva degli ambiti agricoli. | Dune di h. 2.50 con fasce arbustive sulle scarpate. Fascia arborea arbustiva da 6m lungo il lato esterno del tracciato stradale. Pannelli fonoassorbenti a protezione dei nuclei abitati. Fascia arbustiva di 3m a protezione dei nuclei abitati. | | |
| 17 | A1 500.000 - A1 925.000 | Rilevato | Agricolo- Naturalistico Periurbano | Quercia carpino | Pila (Parco Valle Torrente del Lura). Presenza del nucleo di Bregnano nelle vicinanze | Sottrazione superficie boschiva. | Mitigazione diretta di nuclei abitati. Protezione arbustiva degli ambiti agricoli e lembi boschi. Deframmentazione faunistica. | Pannelli fonoassorbenti a protezione dei nuclei abitati. Fascia di mitigazione sulla scarpata. Fasce arboreo-arbustive di 6m lungo il lato esterno del tracciato stradale. N.1 Ecodotto con macchie di interesse faunistico. | | |
| 18 | A1 925.000 - A1 1550.000 | Trinca naturale e tra muri | Agricolo- Naturalistico Periurbano | Quercia carpino | Pila (Parco Valle Torrente del Lura). Campi agricoli e macchie boschive. | Sottrazione superficie boschiva . Chiusura linea di permeabilità ecologica per rischio di saldatura tra edificati. | Ricongiunzione rete vegetazionale. Creazione di nuove superficie boschiva a tampone. | Fasce arboreo-arbustive di 6m lungo i lati esterni del tracciato. Macchie boschive e prato arborato protette da fasce arbustive singole. | | |
| r. | Km | Tipo tracciato | Ambito | Consociazione vegetazionale di riferimento | Quadro Territorio | Criticità | Obiettivo | Mitigazioni | Mitigazioni cantieri | Ripristino |
| 19 | A1 1550.000 - A1 2995.306 | Rilevato e rilevato a raso | Agricolo- Naturalistico | Quercia carpino | Campi agricoli e macchie boschive | Interferenza su linea di continuità ecosistemica. Sottrazione superficie boschiva di pregio. | Protezione e ricongiunzione aree boschive. Protezione arbustiva dei lombi boschivi e degli ambiti agricoli. Deframmentazione faunistica. Mitigazione di opere stradali. | Fascia arbustiva di 3m lungo il lato esterno del tracciato stradale. Fascia arborea arbustiva da 3m e 9m lungo i lati esterni del tracciato stradale. N.1 sottopasso faunistico. Fasce arbustive ornamentali e ciottoli di pietra nell'area centrale della rotonda. Specie tappezzanti nelle aree intercluse della rotonda. | | |

VIABILITA' CONNESSA TRC011 LAZZATE - COGLIATE

| | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------|--|---|--|--|--|--|
| 20 | B1 0.000 - B2 742.645 | Ramo LA3 in rilevato | Agricolo- Periurbano | Quercia carpino | Campi agricoli ed abitati isolati di Lazzate | Interferenza su linea di continuità ecosistemica. Sottrazione superficie agricola. Impatti diretti verso nuclei abitati isolati. | Mitigazione diretta di frange urbanizzate. Protezione arbustiva dei lombi boschivi e degli ambiti agricoli. Deframmentazione faunistica. Mitigazione di opere stradali. | Pannelli fonoassorbenti a protezione di nuclei abitati isolati. N.1 sottopasso faunistico. Fascia arbustiva singola 3m lungo il lato esterno del tracciato stradale. Fasce arbustive ornamentali e ciottoli di pietra nell'area centrale della rotonda. Specie tappezzanti nelle aree intercluse della rotonda. Arbusti di mitigazione nelle aree intercluse. | | |
|----|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------|--|---|--|--|--|--|

| r. | Km | Tipo tracciato | Ambito | Conoscizione vegetazionale di riferimento | Quadro Territorio | Criticità | Obiettivo | Mitigazioni | Mitigazioni cantieri | Ripristino |
|----|-----------------------|----------------------|---------------------|---|---|--|--|---|----------------------|------------|
| 21 | B2 742.645 - H2 0.000 | Ramo LA3 in rilevato | Agricolo-Periurbano | Quercio carpinato | Campi agricoli ed abitati isolati. Presenza dei nuclei abitati di Rovellasca, Misinto e Lazzate nelle vicinanze | Interferenza su linea di continuità ecosistemica. Sottrazione superficie agricola. Impatti diretti verso centro abitato di Misinto e Rovellasca. | Mitigazione diretta di frange urbanizzate. Protezione arbustiva dei fienili boscati e degli ambiti agricoli. Mitigazione di opere stradali. | Prato arborato ai margini della rotatoria di Rovellasca/Via Vitt. Emanuele. Pannelli fonoassorbenti a protezione di nuclei abitati isolati. Fasce arbustive di 3m o doppio 6m lungo il lato esterno del tracciato stradale. Dune h. 1.50m con fasce arbustive su scarpata e percorso di manutenzione associato lungo il tracciato stradale. Fasce di arbusti nell'area interclusa ai margini del sottopasso di via Rovellasca. Fascia arbustiva di 3m a protezione del nucleo abitato. Fasce arbustive ornamentali e ciottoli di pietra nell'area centrale della rotatoria. Specie tappezzanti nelle aree intercluse della rotatoria. Fascia arbustiva di 3m e prato arborato ai margini della rotatoria sul vecchio sedime stradale. | | |
| 22 | I1 101.044 - D3 0.000 | Ramo LA3 in rilevato | Agricolo-Periurbano | Quercio carpinato | Campi agricoli e presenza di nuclei abitati isolati di Rovello Porro e Cogliate | Interferenza su linea di continuità ecosistemica. Sottrazione superficie agricola. Impatti diretti verso nuclei abitati. | Protezione arbustiva di frange urbanizzate e degli ambiti agricoli. Mitigazione di opere stradali. | Fascia arborea arbustiva di 6m lungo il lato esterno del tracciato stradale. Fasce arbustive nelle aree intercluse. Fasce arbustive ornamentali e ciottoli di pietra nell'area centrale della rotatoria. Specie tappezzanti nelle aree intercluse della rotatoria. | | |
| 23 | D3 0.000 - M2 76.535 | Ramo LA3 in rilevato | Agricolo-Periurbano | Quercio carpinato | Campi agricoli e presenza di nuclei abitati di Rovello Porro | Interferenza su linea di continuità ecosistemica. Sottrazione superficie agricola. Impatti diretti verso nuclei abitati. | Mitigazione diretta di frange urbanizzate. Protezione arbustiva degli ambiti agricoli. Mitigazione di opere stradali. Deframmentazione faunistica. | Pannelli fonoassorbenti a protezione di nuclei abitati. Fascia arbustiva singola 3m lungo il lato esterno del tracciato stradale. Duna lungo il tracciato stradale con fascia arborea arbustiva sulla scarpata e percorso di manutenzione a prato stabile. Fasce arbustive nelle aree intercluse. Fasce arbustive ornamentali e ciottoli di pietra nell'area centrale della rotatoria. Specie tappezzanti nelle aree intercluse della rotatoria. N.1 passaggio faunistico integrato al sottopasso. | | |

VIABILITA' CONNESSA TANGENZIALE DI LAZZATE

| | | | | | | | | | | |
|----|----------|------------------|---------------------|-------------------|---|--|---|--|--|--|
| 24 | 0+760.00 | Ramo in rilevato | Agricolo-Periurbano | Quercio carpinato | Campi agricoli. Presenza nelle vicinanze dei nuclei abitati | Interferenza su linea di continuità ecosistemica. Sottrazione superficie agricola. | Mitigazione di opere stradali. Deframmentazione faunistica. | Fasce arbustive ornamentali e ciottoli di pietra nell'area centrale della rotatoria. Specie tappezzanti nelle aree intercluse della rotatoria. N.1 passaggio faunistico in sottovia. | | |
|----|----------|------------------|---------------------|-------------------|---|--|---|--|--|--|

6.3 Interventi di Mitigazione Acustica

Lo studio acustico relativo alla Tratta "B1" dell'infrastruttura, comprensiva delle opere connesse, è stato sviluppato in accordo con quanto predisposto dalle normative regionale, nazionale e dalla normativa tecnica di riferimento.

La caratterizzazione dei livelli sonori *ante e post operam* attraverso mappature acustiche è stata compiuta all'interno di un corridoio d'indagine di ampiezza pari al doppio della fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura stradale prevista per i ricettori di tipo residenziale dal D.P.R. 30/03/04, attraverso il software di simulazione acustica "Soundplan" aggiornato alla versione 7.1 (anno 2012), al fine di compiere la verifica sempre anche al di fuori della fascia stessa, oltre la quale risultano da applicare i limiti propri dei Piani di Classificazione Acustica.

Il confronto tra i livelli di rumore previsti e i valori limite d'immissione di rumore ha quindi permesso di determinare gli obiettivi di mitigazione acustica, sui quali sono stati dimensionati gli interventi attivi e passivi di mitigazione. I risultati ottenuti mostrano che, dato l'inserimento dell'infrastruttura in un territorio di carattere prevalentemente agricolo, non possono essere evitate situazioni di alterazione del clima preesistente e talvolta di superamento per quanto riguarda i ricettori posti entro la fascia di pertinenza e prossimi alla sede stradale, soprattutto nei casi di concorsualità che comportano riadattamento dei limiti dell'infrastruttura stessa.

Gli interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento sono stati quindi previsti secondo la seguente scala di priorità:

1. direttamente sulla sorgente (asfalti fonoassorbenti);
2. lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore (barriere);
3. direttamente sul ricettore (sostituzione degli infissi).

| Id. | Tipo | lunghezza [m] | altezza [m] | Superficie [mq] | da km/sezione | | |
|--------|-------------|------------------|----------------|--------------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| | | | | | isolata | a km/sezione | |
| B1 | 1 | Fonoassorbente | 45 | 6 | 270 | (129)1+920.000 | (131)1+968.000 |
| | 2 | Fonoassorbente | 48 | 4 | 192 | (135)2+064.000 | (139)2+175.000 |
| | 3 | Trasparente | 111 | 4 | 444 | (189)3+375.41 | (200)3+604.000 |
| | 4 | Trasparente | 228 | 4 | 912 | (10)0+220.000 | (16)0+363.000 |
| | 5 | Trasparente | 192 | 3 | 576 | | |
| TRCO11 | 1 | Trasparente | 54 | 3 | 162 | (E-5) 0+099.000 | (A1-3) 0+053.000 |
| | 2 | Trasparente | 108 | 3 | 324 | (A1-4)0+067.000 | (A1-8) 0+175.000 |
| | 3 | Trasparente | 126 | 3 | 378 | (A1-14)0+317.000 | (A1-18)0+440.000 |
| | 4 | Trasparente | 162 | 3 | 486 | (A1-27) 0+650.000 | (A1-33)0+ 608.000 |
| | 5 | Trasparente | 273 | 3 | 819 | (B1-4)0+084.094 | (B1-15)0+ 354.000 |
| | 6 | Trasparente | 131 | 3 | 393 | (B2-69)1+649.000 | (B2-73)1+771.000 |
| | 7 | Trasparente | 105 | 3 | 315 | (B2-76)1+832.000 | (B2-79)1+934.000 |
| | 8 | Fonoassorbente | 219 | 3 | 657 | (C1-1)0+000.000 | (C1-11)0+225.000 |
| | 9 | Fonoassorbente | 87 | | 261 | (C1-11)0+225.000 | (C1-8)0+142.000 |
| | 10 | Fonoassorbente | 78 | 3 | 234 | (C1-6)0+120.000 | (C1-4)0+042.000 |
| | 11 | Fonoassorbente | 27 | 3 | 81 | (C1-1)0+000.000 | (C1-2)0+030.000 |
| | | 18 | | 54 | (D3-3)0+035.000 | (D3-3)0+053.000 | |
| | Trasparente | 183 | 3 | 549 | (D3-3)0+54.000 | (D4-7)0+150.000 | |

Posizionamento e tipologia barriere Tratta B1 e opera connessa TRCO11

| Id ricettore | Destinazione d'uso | Livelli massimi in facciata [dB(A)] | | Limiti assoluti [dB(A)] | |
|--------------|--------------------------|-------------------------------------|-------|-------------------------|-------|
| | | DAY | NIGHT | DAY | NIGHT |
| B1001S003 | Residenza | 67,4 | 63,8 | 70 | 60 |
| B1001D011 | Residenza | 68,3 | 64,3 | 70 | 60 |
| B1003S013 | Scuola (Asilo aziendale) | 51,3 | 45,7 | 50 | 40 |
| B1103D018 | Residenza | 67,1 | 61,6 | 65 | 55 |
| B1200S008 | Residenza-Commerciale | 64,2 | 59,2 | 65 | 55 |
| B1202S044 | Residenziale | 62,8 | 57,1 | 65 | 55 |
| B1203D043 | Residenziale | 66,6 | 61,0 | 65 | 55 |
| B1203D243 | Residenza | 64,4 | 58,7 | 65 | 55 |
| B1203S040 | Residenziale | 67,3 | 61,6 | 65 | 55 |
| B1400D002 | Residenziale | 66,5 | 60,9 | 65 | 55 |
| B1400S004 | Residenziale | 69,4 | 63,7 | 65 | 55 |
| B1400S007 | Residenziale | 64,8 | 59,1 | 65 | 55 |
| B1400S009 | Residenziale Industriale | 66,3 | 60,7 | 65 | 55 |
| B2000D139 | Residenza | 70,8 | 65,4 | 65 | 55 |
| B2000S003 | Residenza | 68,5 | 63,1 | 65 | 55 |
| B2000S005 | Residenza | 63,5 | 58,1 | 65 | 55 |
| B2000S128 | Residenza | 70,9 | 65,5 | 65 | 55 |

Individuazione dei ricettori su cui è prescritto intervento diretto per almeno una facciata di un piano

6.4 Mitigazioni in fase di corso d'opera

Atmosfera

Durante la fase di cantierizzazione, come misura mitigativa delle emissioni inquinanti in atmosfera, saranno previsti i seguenti provvedimenti:

- pavimentazione delle piste di cantiere, sia bidirezionali che monodirezionali;
- nelle zone in cui non è prevista la pavimentazione, la velocità massima di percorrenza non sarà superiore a 30km/h.
- si provvederà alla bagnatura periodica delle aree di manovra e della viabilità esterna anche tramite predisposizione di impianti a pioggia; saranno inoltre bagnate le aree di deposito inerti;
- sarà studiata in maniera razionale la disposizione dei cumuli di scarico;
- in corrispondenza del perimetro di cantiere sono previste dune e piantumazioni;
- saranno utilizzati esclusivamente automezzi con standard emissivi come da direttiva europea Euro 5;
- saranno impiegate esclusivamente pale cariatrici gommate per il caricamento e la movimentazione del materiale di scavo;

- saranno predisposti dispositivi lava-ruote degli automezzi pesanti all'uscita di ogni cantiere;
- saranno utilizzati obbligatoriamente teli protettivi a chiusura del cassone degli autocarri in transito sulle strade.

Acque superficiali e sotterranee

Le mitigazioni previste sono:

- scarico in fognatura a seguito della verifica della capacità di ricezione della fognatura stessa;
- utilizzo dell'acqua di consumo, attraverso una specifica rete di recupero delle acque;
- impianti di depurazione delle acque di scarico mediante decantazione, disoleazione ecc;
- trattamento separato dei reflui di natura civile proveniente dai servizi igienici, dalle mense e dai dormitori, rispetto agli impianti di cantiere;
- in caso di situazioni di rischio, sospensione delle lavorazioni e attivazione delle procedure previste.

Suolo e sottosuolo

La prevenzione dell'inquinamento potenziale si attua mediante sistemi di carattere gestionale/logistico, infatti il posizionamento degli idrocarburi e degli oli usati avverrà in appositi siti impermeabili provvisti di cordolo di protezione perimetrale.

Vegetazione – Ecosistemi - Paesaggio

Al fine di garantire l'inserimento paesaggistico delle aree di cantiere base (B1.B1) ed operativo (B1.O1) è prevista la realizzazione di dune inerbite con il materiale rimosso dalla superficie del cantiere preliminarmente alle operazioni di allestimento. Le dune inerbite hanno anche la funzione di proteggere le aree agricole e la vegetazione dal sollevamento delle polveri.

In particolare la duna inerbita nel caso del cantiere operativo B1.O1 è inserita a protezione delle aree boscate poste lungo il torrente Lura. Nei casi in cui sono presenti formazioni boscate si attueranno nel corso della fase di allestimento del cantiere e dei lavori, ove necessario, alcuni accorgimenti per evitare danni diretti o indiretti in grado di compromettere l'integrità fisica o lo sviluppo delle piante.

Vibrazioni

Lo studio condotto relativamente all'impatto sulla componente Vibrazioni in fase di cantiere ha posto in evidenza che i valori di vibrazione delle sorgenti investigate assicurano che il fenomeno di disturbo è confinato a livelli al di sotto delle soglie indicate dalla normativa tecnica come potenzialmente dannose in termini di disturbo alla popolazione (UNI 9614) e agli edifici ("cosmetic damages", secondo UNI 9916). Non sono pertanto previsti specifici accorgimenti/misure di mitigazione.

Si riportano di seguito per ciascuno dei cantieri - base e operativo - le matrici riassuntive delle misure di mitigazione e gli accorgimenti adottate per ogni componente coinvolta con la relativa localizzazione all'interno delle aree di cantiere e la descrizione degli interventi di mitigazione previsti in queste aree.

Cantiere B1.B1

| COMPONENTE AMBIENTALE COINVOLTA | ACCORGIMENTI/MISURE DI MITIGAZIONE E LOCALIZZAZIONE |
|------------------------------------|---|
| ATMOSFERA | Pavimentazione delle piste di cantiere |
| | Velocità massima di percorrenza non superiore a 30km/h. |
| | Bagnatura periodica delle aree di manovra e della viabilità esterna anche tramite predisposizione di impianti a pioggia |
| | Bagnatura delle aree di deposito Inerti |
| | Formazione di duna perimetrale inerbita (h = 2 m) lungo i lati ovest e sud del cantiere |
| | Utilizzo di automezzi con standard emissivi come da direttive europee Euro 5; |
| | Impiego di pale caricatori gommate per il caricamento e la movimentazione del materiale di scavo |
| | Utilizzo di dispositivi lava-ruote degli automezzi pesanti all'uscita di ogni cantiere |
| | Utilizzati di teli protettivi a chiusura del cassone degli autocarri in transito sulle strade |
| ACQUE SUPERFICIALI/ SOTTERRANEE | Scarico in fognatura delle acque |
| | Riutilizzo dell'acqua di consumo attraverso una specifica rete di recupero delle acque |
| | Impianti di depurazione delle acque di scarico |
| | Trattamento separato, rispetto agli impianti di cantiere, dei reflui di natura civile |
| SUOLO E SOTTOSUOLO | Pavimentazione in misto stabilizzato compattato nelle aree interessate dal transito dei mezzi di cantiere |
| ECOSISTEMI - PAESAGGIO | Formazione di duna perimetrale inerbita (h = 2 m) lungo i lati ovest e sud del cantiere |

L'intervento di mitigazione previsto è caratterizzato dalla formazione di una duna perimetrale alta 2 m (rapp.1:1), a protezione dell'ambiente circostante e dei luoghi di lavoro, dalla diffusione di polveri, rumore e a mitigazione visiva del cantiere e delle aree di lavoro in esso contenute. La prima duna si sviluppa lungo tutto il lato sud del cantiere che costeggia il futuro proseguimento di Via Tonale, la seconda duna invece interessa il lato ovest del cantiere dove è situato l'ingresso allo stesso, esse sono poste all'interno della recinzione di cantiere e vengono realizzate con il terreno vegetale di scotico, rimosso fino ad una profondità di circa 50 - 60 cm, dall'area di cantiere stessa per il suo allestimento. Il terreno in esubero dopo la realizzazione delle dune viene stoccato nelle AST (aree di stoccaggio terre) disponibili. In testa la duna ha una banca larga 0,6 m che permette il passaggio di una persona addetta alle eventuali manutenzioni. Tutta la duna sarà ricoperta da inerbimento protettivo (a mezzo di idrosemina) che la protegge dalle varie condizioni climatiche, la compatta ulteriormente, impedendo eventuali scivolamenti di terra nel tempo e riducendone al minimo gli interventi di manutenzione. La semina utilizzata per l'inerbimento è composta da: *Festuca rubra*, *Festuca ovina*, *Festuca ovina duriuscula*, *Poa pratensis*, *Dactylis glomerata*, *Lolium perenne*, *Phleum pratense*, *Agrostis tenuis*, *Trifolium repens*, *Trifolium hybridum*, *Trifolium pratense*, *Lotus corniculatus*, *Lathyrus pratensis*, *Medicago lupulina*, *Onobrychis vicifolia*, *Lupinus polyphyllus*, *Achillea millefolium*, *Sanguisorba minor*, per una quantità di 40 g/mq. Si prevede una distanza di 0,5 m fra la recinzione e la duna al fine di permettere il passaggio di personale per eventuali controlli e manutenzioni sia sulla duna che sulla recinzione. Al termine dei lavori, il terreno vegetale che compone la duna sarà nuovamente steso sull'area di cantiere stessa così da ripristinare la situazione originaria del terreno di coltivo.

Cantiere B1.01

| COMPONENTE AMBIENTALE COINVOLTA | ACCORGIMENTI/MISURE DI MITIGAZIONE E LOCALIZZAZIONE |
|----------------------------------|--|
| ATMOSFERA | Pavimentazione delle piste di cantiere |
| | Velocità massima di percorrenza non superiore a 30km/h. |
| | Bagnatura periodica delle aree di manovra e della viabilità esterna anche tramite predisposizione di impianti a pioggia |
| | Bagnatura delle aree di deposito inerti |
| | Formazione di duna perimetrale inerbita (h = 3/4 m) lungo alcuni lati prospicienti le aree boscate e le colture arboree |
| | Utilizzo di automezzi con standard emissivi come da direttive europee Euro 5; |
| | Impiego di pale caricatrici gommate per il caricamento e la movimentazione del materiale di scavo |
| | Utilizzo di dispositivi lava-ruote degli automezzi pesanti all'uscita di ogni cantiere |
| | Utilizzati di teli protettivi a chiusura del cassone degli autocarri in transito sulle strade |
| ACQUE SUPERFICIALI/ SOTTERRANEE | Scarico in fognatura delle acque |
| | Riutilizzo dell'acqua di consumo attraverso una specifica rete di recupero delle acque |
| | Impianti di depurazione delle acque di scarico |
| | Trattamento separato, rispetto agli impianti di cantiere, dei reflui di natura civile |
| SUOLO E SOTTOSUOLO | Pavimentazione in misto stabilizzato compattato nelle aree interessate dal transito dei mezzi di cantiere |
| VEGETAZIONE ECOSISTEMI PAESAGGIO | - Formazione di duna perimetrale inerbita (h = 3/4 m) lungo alcuni lati prospicienti le aree boscate e le colture arboree - Protezione degli elementi arborei ed arbustivi lungo i lati del cantiere posti in adiacenza ad aree boscate |
| RUMORE | Formazione di dune perimetrali inerbite (h = 3/4 m). Le dune che svolgono funzione acustica sono quelle poste ad est del cantiere (presenza di ricettori); tutte le dune previste consentono di mantenere il più possibile inalterato il clima acustico ante operam. N. 1 barriera fissa di tipo riflettente. |

Gli interventi di mitigazione previsti per il cantiere operativo sono caratterizzati dalla formazione di dune perimetrali (h=3m rapp. 2:3; h=4m rapp. 2:3; h=4m rapp. 1:1) e di una barriera fonoassorbente a protezione dell'ambiente circostante e dei luoghi di lavoro dalla diffusione di polveri e rumore e a mitigazione visiva del cantiere e delle aree di lavoro in esso contenute. La duna di mitigazione si sviluppa lungo tutto il perimetro lato ovest e lato nord della parte superiore dell'area di cantiere; sono inoltre previste altre due dune a est sia nella parte superiore che inferiore del cantiere, all'interno della recinzione. Le dune vengono formate con il terreno vegetale di scotico che viene rimosso, fino ad una profondità di circa 50 – 60 cm, dall'area di cantiere stessa per il suo allestimento. Il terreno in esubero dopo la realizzazione delle dune viene stoccato nelle AST disponibili. In testa alle dune si hanno anche larghe rispettivamente 1,2 m per le dune da 3 e 4 m con rapporto 2:3 e 0.50 per la duna h=4m rapp. 1:1, che permette il passaggio di una persona addetta per eventuali manutenzioni. Tutta la duna sarà ricoperta attraverso inerbimento protettivo (a mezzo di idrosemina) che la protegge dalle varie condizioni climatiche, la compatta ulteriormente e impedisce, eventuali scivolamenti di terra nel tempo riducendone al minimo gli interventi di manutenzione. La semina utilizzata per l'inerbimento è composta da: *Festuca rubra*, *Festuca ovina*, *Festuca ovina duriuscula*, *Poa pratensis*, *Dactylis glomerata*, *Lolium perenne*, *Phleum pratense*, *Agrostis tenuis*, *Trifolium repens*, *Trifolium hybridum*, *Trifolium pratense*, *Lotus corniculatus*, *Lathyrus pratensis*, *Medicago lupulina*, *Onobrychis vicifolia*, *Lupinus polyphyllus*, *Achillea millefolium*, *Sanguisorba minor*, per una quantità di 40 g/mq. Si prevede una distanza di 0,5 m fra la recinzione e la duna al fine di permettere il passaggio di personale per eventuali controlli e manutenzioni sia sulla duna che sulla recinzione. Al termine dei lavori, il terreno vegetale che compone la duna sarà nuovamente steso sull'area di cantiere stessa così da ripristinare la situazione originaria del terreno di coltivo.

7. FASE DI VERIFICA DI OTTEMPERANZA DEL PROGETTO ESECUTIVO (FASE I)

Il Gruppo Verificatore ha acquisito ed esaminato la necessaria documentazione tecnico-progettuale e amministrativa al fine di programmare il proprio lavoro.

In base al D.Lgs. 163/2006, il soggetto aggiudicatore verifica che nello sviluppo del progetto esecutivo sia assicurato il rispetto delle prescrizioni impartite dal CIPE in sede di approvazione del progetto definitivo e preliminare. La CTVIA-VAS, su richiesta dei soggetti esecutori dell'opera, può fornire le proprie indicazioni su interpretazione e applicazione di prescrizioni e raccomandazioni; riferisce al Ministro dell'Ambiente e della Tutela e del Territorio e del Mare in caso di accertate violazioni.

Pur vigendo l'approvazione dell'esecutivo da parte del soggetto aggiudicatore, è stata redatta una lista di riscontro dell'applicazione della succitata Delibera CIPE n. 97/2009.

VALUTAZIONI

Premessa

Il quadro complessivo comprende n. 278 prescrizioni e n. 277 raccomandazioni di cui al foglio prescrizioni allegato alla Delibera CIPE n. 97/2009.

Per la trattazione specifica dei singoli punti si rimanda all'ALLEGATO A: RELAZIONE di VERIFICA DI ATTUAZIONE - Tabella della Verifica di Ottemperanza.

Esito della verifica di ottemperanza alle Prescrizioni e Raccomandazioni

a) Esito "NON applicabile"

con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "non applicabili", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.: 12, 33, 35, 50, 58, 59, 62, 63, 99, 104, 107, 126, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 153, 158, 176, 200, 204, 214, 219, 261, 274;

Raccomandazioni - (R) n.: 1, 28, 41, 80, 276;

b) Esito "Ottemperate"

con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "ottemperate", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.: 7, 8, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 31, 32, 34, 37, 46, 48, 49, 60, 61, 65, 66, 78, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 102, 103, 106, 109, 110, 121, 122, 123, 125, 127, 128, 129, 130, 137, 147, 152, 155, 160, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 181, 188, 189, 193, 194, 196, 197, 198, 208, 209, 210, 212, 213, 240, 248, 257, 258, 259, 260, 267, 275, 276, 277, 278;

Raccomandazioni - (R) n.: 5, 6, 7, 43, 44, 50, 157, 158, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 241, 253, 254;

c) Esito "NON Ottemperate"

con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "NON ottemperate", queste risultano essere indicate ai seguenti punti:

Prescrizioni - (P) n.: 9, 11, 154, 156, 159, 161, 166, 183, 184, 185, 186, 192, 195, 207, 211;

Raccomandazioni - (R) n.: 2, 3, 42, 160, 272;

d) Esito "NON di competenza della CTVIA"

con riferimento alle Prescrizioni e Raccomandazioni "non di competenza" risultano essere le seguenti:

Prescrizioni - (P) n. 26;

Raccomandazioni - (R) n. -

Tutte le prescrizioni e raccomandazioni non riscontrabili nel precedente elenco si riferiscono a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. L'elenco completo e il testo delle prescrizioni/raccomandazioni è riportato nell'allegato A.

Pertanto si ritiene che i punti di Prescrizione/Raccomandazione di cui all'esito "c) NON Ottemperate", debbano essere reiterati e verificati prima della fine dei lavori.

8. MONITORAGGIO AMBIENTALE

8.1 Atmosfera

Per la trattazione della componente in oggetto si fa riferimento al documento "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – TRATTA B1. Relazione Specialistica componente Atmosfera" presentato dal Proponente quale revisione di Luglio 2013.

Punti di monitoraggio

Sono stati considerati 3 punti con campagne di misura da realizzarsi esclusivamente in CO, nella tratta in esame non sono stati individuati punti di monitoraggio AO e PO.

Rispetto al Progetto Definitivo è stato ritenuto opportuno introdurre un punto di monitoraggio della componente in più (ATM-LO-01), anche alla luce dell'analisi del Progetto Esecutivo relativo allo stralcio dello svincolo di Lomazzo.

| Tratta | Codifica Punto | Comune | Provincia | Fasi di monitoraggio | Tipologia ricevitore | Distanza dal tracciato | Tipologia stazione |
|-----------------------|----------------|--------------------|-----------------|----------------------|----------------------|------------------------|--------------------|
| B1 | ATM-BR-01 | Bregnano | Como | CO | Scuola | 0 m | T250 |
| B1 | ATM-LE-01 | Lentate sul Seveso | Monza e Brianza | CO | Residenziale | 60 m | T250 |
| B1 - Stralcio Lomazzo | ATM-LO-01 | Lomazzo | Como | CO | Residenziale | 300 m | T250 |

Tabella 2 – Punti di monitoraggio: componente "Atmosfera"

Attività di monitoraggio

I parametri oggetto del monitoraggio per la tratta in esame sono le Polveri sottili (PM10 e PM2,5). Sui medesimi filtri oggetto di analisi di PM10, verranno inoltre effettuate analisi specifiche per l'individuazione quantitativa della Componente Terrigena e del Benzo(a)pirene in quanto marker per il rischio sanitario degli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA) come previsto dal D.Lgs. 152/2007.

In relazione alle fasi di monitoraggio individuate, si riportano di seguito le frequenze di rilievo:

- fase CO: campionamenti completi per tutta la durata dei lavori con periodicità variabile in funzione del cronoprogramma delle attività di costruzione;

Per la fase CO il "periodo di esposizione" indicativo è di 7 giorni per ciascuna campagna. Il Proponente ipotizza un anno di monitoraggio in CO in corrispondenza di ciascun punto di monitoraggio con campagne a cadenza trimestrale (l'anno di riferimento sul singolo punto sarà scelto in funzione della vicinanza dei lavori al punto stesso). La periodicità trimestrale sarà calcolata a partire dalla prima campagna di misura che s'intende effettuare nel primo mese di lavorazioni per la tratta interessata. E' stato previsto per il controllo delle polveri un sistema di monitoraggio tempestivo, flessibile e dinamico che riesca a seguire le attività di cantiere.

8.2 Rumore

Per la trattazione della componente in oggetto si fa riferimento al documento "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – TRATTA B1. Relazione Specialistica componente Rumore" presentato dal Proponente quale revisione di Luglio 2013.

Per la componente in oggetto sono state previste misure in tutte le fasi AO, CO e PO.

Nell'ambito della tratta B1 sono stati censiti un numero complessivo di recettori pari a 858 unità di cui 25 in classe acustica I.

Punti di monitoraggio

Le posizioni di misura si sono definite col metodo delle posizioni ricettori-orientati e quindi scelte in prossimità di edifici o gruppi di edifici. L'analisi delle attività costruttive e dei recettori presenti sul territorio ha

evidenziato la presenza di potenziali criticità in 17 punti. La tabella sotto riportata contiene la codifica dei punti di monitoraggio, nonché la fase di monitoraggio in cui si effettuerà la misura.

| Tratta | Codifica Punto | Fase di monitoraggio | Codice ricettore(*) | Comune | Provincia |
|--------------------------------|----------------|----------------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| Tratta B1 e Viabilità connessa | RUM-LA-01 | AO,CO e PO | B1200S009 | Lazzate | Monza e Brianza |
| | RUM-LA-02 | AO,CO e PO | B1005D006 | Lazzate | Monza e Brianza |
| | RUM-BR-01 | AO,CO e PO | B1101S038 | Bregnano | Como |
| | RUM-BR-04 | AO e CO | - | Bregnano | Como |
| | RUM-CE-01 | AO,CO e PO | B1101D056 | Cermenate | Como |
| | RUM-RO-01 | AO,CO e PO | B1201D005 | Rovellasca | Como |
| | RUM-RO-02 | AO,CO e PO | B1201D034 | Rovellasca | Como |
| | RUM-CL-01 | AO,CO e PO | B1NEW002 | Ceriano Laghetto | Monza e Brianza |
| | RUM-LE-11 | AO,CO e PO | B1301D139 | Lentate sul Seveso | Monza e Brianza |
| | RUM-LO-01 | AO,CO e PO | B1001S003 | Lomazzo | Como |
| RUM-CG-01(**) | AO e CO | - | Cogliate | Monza e Brianza | |
| Tratta | Codifica Punto | Fase di monitoraggio | Codice ricettore(*) | Comune | Provincia |
| | RUM-BR-02(**) | AO,CO e PO | B1103S005 | Bregnano | Como |
| | RUM-BR-03(**) | AO,CO e PO | B1003S013 | Bregnano | Como |
| | RUM-RO-03 | AO,CO e PO | B1NEW001 | Rovellasca | Como |
| | RUM-CE-02 | AO e PO | B1301S079 | Cermenate | Como |
| | RUM-LE-01 | AO,CO e PO | B1006S003 | Lentate sul Seveso | Monza e Brianza |
| | RUM-LE-12(**) | AO,CO e PO | B1301D108 | Lentate sul Seveso | Monza e Brianza |

Tabella 1 – Codifica punti di monitoraggio

(*) codifica da censimento ricettori Pedemontana Lombarda.

(**) rilievi effettuati per la taratura del modello che hanno avuto durata inferiore a quella prevista dal PMA ma ritenuti significativi in base alla nota ARPA del febbraio 2012 (si cfr § 11, "punti per i quali i risultati dei rilievi di taratura si ritengono significativi come monitoraggio AO).

Il monitoraggio per la fase AO si è concluso, a meno dei seguenti punti per i quali si è necessario ripetere le indagini:

- RUM-CG-01;
- RUM-BR-04, che sostituisce il punto RUM-CE-03;
- RUM-RO-03;
- RUM-CE-02;
- RUM-CG-01.

Attività di monitoraggio

Nel corso delle campagne di monitoraggio nelle 3 fasi temporali verranno rilevate le seguenti categorie di parametri:

- parametri acustici;
- parametri meteorologici;
- parametri di inquadramento territoriale.

Nella tabella di seguito riportata si riassume l'elenco dei punti di misura interessati dal monitoraggio nelle 3 fasi e la tipologia di misura prevista per ciascuna fase.

| Codice monitoraggio | Misure TV ¹ | | Misure LF ² | | Misure LC ³ | | Misure LM ⁴ | |
|---------------------|------------------------|------|------------------------|------|------------------------|------|------------------------|------|
| | A.O. | P.O. | A.O. | C.O. | A.O. | C.O. | A.O. | C.O. |
| RUM-LO-01 | X | X | | | X | X | | |
| RUM-LA-01 | X | X | X | X | | | | |
| RUM-LA-02 | X | X | X | X | | | | |
| RUM-LE-11 | X | X | | | X | X | | |
| RUM-CG-01 | | | | | X | X | | |
| RUM-BR-01 | X | X | | | X | X | | |
| RUM-CE-01 | X | X | | | X | X | | |
| RUM-CE-02 | X | X | | | | | | |
| RUM-BR-04 | | | | | | | X | X |
| RUM-CL-01 | X | X | | | X | X | | |
| RUM-BR-02 | X | X | X | X | | | | |
| RUM-BR-03 | X | X | X | X | | | | |
| RUM-RO-01 | X | X | X | X | | | | |
| RUM-RO-02 | X | X | X | X | | | | |
| RUM-RO-03 | X | X | X | X | | | | |
| RUM-LE-01 | X | X | X | X | | | | |
| RUM-LE-12 | X | X | X | X | | | | |

Tabella 5 – Misure previste sui ricettori sede di monitoraggio

- ¹ Per misure di tipo TV si intendono le misure associate al traffico veicolare.
² Per misure di tipo LF si intendono le misure associate alle lavorazioni effettuate sul fronte di avanzamento lavori.
³ Per misure di tipo LC si intendono le misure associate alle lavorazioni effettuate all'interno delle aree di cantiere.
⁴ Per misure di tipo LM si intendono le misure associate al traffico dei mezzi di cantiere.

| Tipo misura | Descrizione | Durata | Fasi | | |
|-------------|--|------------------|-----------|--------------------------|-----------|
| | | | A.O. | C.O. | P.O. |
| | | | Frequenza | | |
| TV | Rilevamento di rumore indotto da traffico veicolare | settimanale | una volta | - | una volta |
| LF | Rilevamento di rumore indotto dalle lavorazioni effettuate sul fronte di avanzamento lavori | 24 h | una volta | fonte avanzamento lavori | - |
| LC | Rilevamento del rumore indotto dalle lavorazioni effettuate all'interno delle aree di cantiere | 24 h | una volta | trimestrale | - |
| LM | Rilevamento di rumore indotto dal traffico dei mezzi di cantiere | settimanale/24 h | una volta | semestrale | - |

Tabella 6 – Criteri temporali di campionamento

Sintesi dei risultati delle misure AO

I rilievi condotti nell'ambito del presente progetto hanno mostrato dei livelli acustici AO generalmente di poco superiori ai limiti di zona:

- in 3 punti le misure hanno verificato il rispetto del limite di zona in entrambi i periodi di riferimento (RUM-BR-01 e RUM-RO-02 e RUM-CL-01);
- in 2 punti (RUM-CE-01 e RUM-CE-03) il superamento dei limiti di zona nel periodo notturno è risultato essere pari rispettivamente a 12,0 e 17,5 dB(A).

I rilievi acustici effettuati nell'ambito della taratura del modello di simulazione hanno mostrato dei livelli approssimativamente attorno al valore dei limiti di classe di appartenenza dei ricettori.

Dalle varie istruttorie dell'ARPA Lombardia risulta inevitabile la ripetizione delle misure AO nei seguenti punti: RUM-RO-03; RUM-CE-02; RUM- BR-04 (sostituisce il punto CE-03); RUM-CG-01 che dovranno essere eseguite prima dell'avvio delle attività di cantiere, con tempistiche da concordare con l'Organismo di Controllo.

8.3 Vibrazioni

Per la trattazione della componente in oggetto si fa riferimento al documento "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – TRATTA B1. Relazione Specialistica componente Vibrazioni" presentato dal Proponente quale revisione di Luglio 2013.

Punti di monitoraggio

Il Proponente afferma che l'analisi delle attività costruttive e dei recettori presenti sul territorio non ha evidenziato la presenza di potenziali criticità in punti situati all'interno della tratta B1.

(Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top right and several initials and smaller signatures below it.)

I punti di maggiore criticità sono localizzabili in prossimità delle lavorazioni di realizzazione delle gallerie di progetto (gallerie naturali e artificiali), prossimi alle aree di lavorazione dei viadotti e in corrispondenza dei ricettori più esposti, indipendentemente dalla destinazione d'uso del ricettore stesso. Nel tratto in esame non sono state riscontrate tali caratteristiche, pertanto non è stato identificato alcun punto di misura.

8.4 Acque superficiali

Per la trattazione della componente in oggetto si fa riferimento al documento "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – TRATTA B1. Relazione Specialistica componente Ambiente Idrico Superficiale" presentato dal Proponente quale revisione di Luglio 2013.

Il corpo idrico interferito dalla tratta B1 è il Torrente Lura. Il torrente Lura nasce circa un chilometro a valle del confine svizzero tra le città di Como e Varese e, dopo un percorso di circa 45 km, confluisce nel fiume Olona in corrispondenza dell'abitato di Rho. Il bacino idrografico del Lura è delimitato, a ovest, dai bacini del fiume Olona e del torrente Bozzente e, a est, dai bacini del torrente Seveso e del torrente Guisa. Il bacino, di forma stretta e allungata, è costituito da una striscia di territorio abbastanza uniforme di larghezza variabile tra 1 e 5 km. La superficie idrografica naturale del bacino, chiuso alla confluenza con l'Olona, risulta di 130 kmq, lungo il suo corso il Lura attraversa le province di Como, Varese e Milano.

L'attraversamento del torrente avviene su un viadotto in corrispondenza di una sezione naturale boschiva incisa sul territorio circostante, che garantisce un ampio franco rispetto alla massima piena (tempo di ritorno 200 anni) con posizione delle pile fuori alveo. E' inoltre prevista la protezione della sezione d'alveo mediante una scogliera rinverdita per un tratto di circa 100 m a cavallo del viadotto.

Punti di monitoraggio

I punti identificati per il monitoraggio delle acque superficiali per la tratta B1 sono:

| Tratta | Codifica Punto | Fase di monitoraggio | Corso d'acqua | Comune | Provincia |
|-----------|----------------|----------------------|---------------|---------|-----------|
| Tratta B1 | FIM-LU-01 | AO, CO e PO | Lura | Lomazzo | Como |
| Tratta B1 | FIV-LU-01 | AO, CO e PO | Lura | Lomazzo | Como |

Tabella 1 – Codifica punti di monitoraggio.

Il PMA prevede di eseguire rilievi organizzati nelle tre fasi di AO, CO e PO.

In tutte le fasi si deve effettuare il monitoraggio in entrambi i punti correlati secondo il criterio del monte-valle idrologico.

Il monitoraggio è così articolato:

- *fase AO, della durata di 1 anno, conclusa:* per ciascun punto di monitoraggio:
 - 1 campagna unica per i parametri in situ, chimici, metalli e batteriologici;
 - 1 campagna unica per EPI-D (Eutrophication Pollution Index – Diatom based, basato sulla sensibilità delle specie alla concentrazione di nutrienti e di sostanza organica ed al grado di mineralizzazione del corpo idrico, con particolare riferimento ai cloruri);
 - 1 campagna unica per IBE.
- *fase CO1 (corrispondente alla durata effettiva delle lavorazioni previste presso il corso d'acqua interessato):* per ciascun punto di monitoraggio:
 - 1 campagna al bimestre per i parametri in situ, chimici, metalli e batteriologici;
 - 1 campagna al semestre per EPI-D;
 - 1 campagna al trimestre per IBE.
- *fase CO2 (corrisponde al periodo che intercorre tra la fine delle lavorazioni con comunicazione di dismissione dei cantieri nei pressi dell'opera interessata dall'attraversamento del corso d'acqua e l'entrata in esercizio dell'opera):* le seguenti campagne per ciascun punto di monitoraggio:
 - 1 campagna al semestre per i parametri in situ, e IBE;
- *fase PO, della durata prevista di 1 anno:* 4 campagne rappresentative successive al termine delle attività di costruzione (per EPI-D si prevedono 2 campagne).

La fase di AO dovrà essere integrata con la ripetizione di 1 misura di aggiornamento, in quanto la campagna del 2010 è ritenuta potenzialmente superata.

Nella tabella di seguito riportata sono indicate, per ogni parametro e per ciascuna fase, la frequenza di campionamento.

| Parametro | AO | CO 1 | CO 2 | PO |
|---------------------------------|----------|---------------|---------------|----------|
| Portata | 2 misure | 6 misure/anno | 2 misura/anno | 4 misure |
| Temperatura | 2 misure | 6 misure/anno | 2 misura/anno | 4 misure |
| Ossigeno disciolto | 2 misure | 6 misure/anno | 2 misura/anno | 4 misure |
| Potenziale redox | 2 misure | 6 misure/anno | 2 misura/anno | 4 misure |
| pH | 2 misure | 6 misure/anno | 2 misura/anno | 4 misure |
| Conducibilità elettrica | 2 misure | 6 misure/anno | 2 misura/anno | 4 misure |
| Torbidità | 2 misure | 6 misure/anno | 2 misura/anno | 4 misure |
| Solidi Sospesi Totali | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Cloruri | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Solfati | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Idrocarburi totali | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Azoto ammoniacale | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Tensioattivi anionici | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Tensioattivi non ionici | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Alluminio | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Ferro | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Cromo | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| COD | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| Escherichia coli | 2 misure | 6 misure/anno | - | 4 misure |
| EPI-D | 2 misure | 2 misure/anno | - | 2 misure |
| IBE | 4 misure | 4 misure/anno | 2 misura/anno | 4 misure |
| Indice di funzionalità fluviale | 1 misura | - | - | 1 misura |

Sintesi dei risultati delle misure AO

I risultati della campagna AO riguardano i soli punti FIM/FIV LU 01 relativi al torrente Lura, eseguite il 29.07.2009 ed il 18.01.2010, mentre le campagne IBE il 05/10/2009 e il 10/02/2010.

Per questi punti le analisi condotte con il metodo VIP presentano alcuni risultati che evidenziano nella prima campagna valori fuori scala per i Cloruri, sia nel punto a valle che a monte, il superamento della soglia di attenzione per l'Alluminio e valore di Ossigeno disciolto pari alla soglia di attenzione.

Dall'analisi dei parametri microbiologici emerge che il giudizio della qualità delle acque, indicativo della presenza di un ambiente alterato, resta pressoché invariato tra monte e valle. In considerazione dei valori riscontrati nella prima campagna e non ripetuti nella seconda, il Proponente ritiene necessario porre particolare attenzione agli andamenti delle concentrazioni in fase di CO.

Inoltre il Proponente dichiara che, nonostante la campagna di prelievi AO sia terminata, secondo la nota ARPA del 8 Ottobre 2012, essa dovrà essere ripetuta (attraverso 1 misura di aggiornamento) per tutti i punti del monitoraggio, in quanto i prelievi già effettuati (anno 2010) sono considerati datati.

8.5 Acque sotterranee

Per la trattazione della componente in oggetto si fa riferimento al documento "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - TRATTA B1. Relazione Specialistica componente Ambiente Idrico Sotterraneo" presentato dal Proponente quale revisione di Luglio 2013.

Il Proponente dichiara che non sono previsti, per la tratta in esame (tratta B1), punti di monitoraggio per la componente Acque Sotterranee. La relazione specialistica in oggetto presentata dal Proponente risulta indicativa del metodo di indagine generale adottato ma non è contestualizzata alla tratta di indagine B1.

Punti di monitoraggio

Come sopra indicato per la componente in esame il Proponente dichiara che, relativamente alla tratta B1, non sono stati individuati punti di monitoraggio.

8.6 Ambiente sociale

Per la trattazione della componente in oggetto si fa riferimento al documento "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - TRATTA B1. Relazione Specialistica componente Ambiente Sociale" presentato dal Proponente quale revisione di Luglio 2013.

Il Proponente specifica che "le attività da svolgere previste nel presente elaborato derivano da un processo di aggiornamento del Piano di Monitoraggio allegato al Progetto Definitivo revisionato posto a base gara, avvenuto, oltre che attraverso l'analisi del Progetto esecutivo (2012) sulla base di tutta l'attività ante operam, già conclusa e sulla base delle del recepimento delle conseguenti istruttorie da parte di ARPA Lombardia, che hanno fornito motivo di confronto e di condivisione a fini decisionali."

Attività di monitoraggio

Il monitoraggio della componente è articolato su due livelli complementari fra loro, quello riguardante gli

indicatori sociali "oggettivi" (Popolazione residente, densità abitativa -popolazione/territorio-, imprese attive presenti nel Registro delle Imprese per sezione di attività economica, dimensione imprese, parco veicolare circolante per categoria, ricettività esercizi alberghieri) e quello riguardante i "segnali" del clima sociale, basato sull'analisi dei contenuti di tutti i quotidiani aventi per oggetto l'opera in questione. Il monitoraggio dei "segnali" sarà articolato nelle seguenti fasi: 1. indagine giornaliera delle informazioni attinenti al progetto prodotte dalle fonti; 2. catalogazione bimestrale di tutte le informazioni.

Il monitoraggio è così articolato:

- fase AO: conclusa;
- fase CO: la registrazione dei dati delle testate giornalistiche prescelte ("segnali") avrà cadenza bimestrale, mentre sarà annuale la relazione di sintesi (altre relazioni potranno essere effettuate su arco temporale ridotto e su aree territoriali specifiche in funzione di attività di comunicazione/informazione svolte);
- fase PO:
 - o parametri oggettivi - 1 campagna di registrazione annuale per la durata di 5 anni;
 - o una campagna di registrazione bimestrale dei "segnali" ed una di analisi annuale per la durata di un anno;
 - o indagine che si esegue anche per la componente paesaggio – Metodo D – Uso del suolo (dopo minimo 5 anni dall'apertura al traffico).

Il Proponente afferma che nel corso del monitoraggio saranno rese disponibili le seguenti informazioni:

- Relazioni e dati strutturati di fase CO (bollettini annuali e dati strutturati bimestrali);
- Relazioni e dati strutturati di fase PO (1 relazione *post operam*).

8.7 Suolo

Per la trattazione della componente in oggetto si fa riferimento al documento "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – TRATTA B1. Relazione Specialistica componente Suolo" presentato dal Proponente quale revisione di Luglio 2013.

Punti di monitoraggio

Le aree monitorate sono costituite da aree cantiere e zone localizzate nei pressi della viabilità di cantiere. I punti di monitoraggio per la componente suolo sono riportati nella tabella sottostante.

| Tratta | Codifica Punto | Comune | Provincia |
|-----------|----------------|----------|-----------------|
| Tratta B1 | SUO-BR-01 | Bregnano | Como |
| Tratta B1 | SUO-LA-01 | Lazzate | Monza e Brianza |
| Tratta B1 | SUO-LO-01 | Lomazzo | Como |
| Tratta B1 | SUO-LO-02 | Lomazzo | Como |

I punti SUO-LO-01 e SUO-LO-02 sono stati inseriti successivamente per esigenze di cantierizzazione intervenute con la redazione del PE lungo la tratta B1 e pertanto non sono ancora stati oggetto di monitoraggio AO.

I rilievi del suolo vengono organizzati nelle due fasi di AO e PO, aventi entrambe durata pari a 1 anno.

Il monitoraggio del suolo è così articolato:

- fase AO: 1 campagna di AO prima dell'inizio dell'attività del cantiere;
- fase PO: 1 campagna di PO successiva al termine delle attività di costruzione e della dismissione dei cantieri.

Per ogni punto di monitoraggio saranno analizzati i seguenti parametri sia in fase AO che PO:

- Tessitura;
- pH;
- Sostanza Organica, calcolata come dal valore di carbonio organico moltiplicato per 1.724 (ipotizzando che il contenuto medio di carbonio organico nella sostanza organica del suolo sia pari al 58%);
- Metalli pesanti (As, Cd, Cr, Cr VI, Cu, Hg, Ni, Pb, Zn);
- Idrocarburi C>12.

In sola fase di PO saranno monitorati anche:

- Idrocarburi C<= 12;
- BTEX.

Sintesi dei risultati delle misure AO

I risultati della campagna AO presentati dal Proponente riguardano i soli punti SUO-BR-01 e SUO-LA-01, che ricadono entrambi in aree di cantiere e per i quali è previsto il ripristino dello stato di AO (prevalente seminativo semplice).

Dai risultati ottenuti si osserva che il riferimento dei limiti indicati nel D.Lgs. 152/06 e s.m.i., Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta, Tabella 1, Colonna A (verde privato / pubblico e residenziale), viene rispettato in tutti i punti e alle diverse profondità. Dai sondaggi effettuati risulta che per tutti i punti di monitoraggio la potenza dello strato vegetale è di circa 20 cm.

Relativamente alla componente in oggetto il Supporto Tecnico ha rilevato la mancanza generalizzata, per tutti i punti di suolo, dell'analisi del profilo pedologico. A tal proposito il Proponente dichiara che tale attività deve ancora essere espletata per tutti i punti nei quali è già stata condotta la campagna di misura AO.

Come sopra anticipato nell'ambito della redazione del Progetto Esecutivo, in relazione alle differenze delle aree di cantiere con quelle del Progetto Definitivo, sono stati individuati 2 nuovi punti di misura (SUO-LO-01 e SUO-LO-02), per i quali sarà necessario effettuare il monitoraggio AO, comprensivo di profilo pedologico. Le misure AO relative ai punti sopra indicati, dovranno essere eseguite prima dell'avvio dei cantieri.

8.8 Vegetazione

Per la trattazione della componente in oggetto si fa riferimento al documento "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - TRATTA B1. Relazione Specialistica componente Vegetazione" presentato dal Proponente quale revisione di Luglio 2013.

Per la componente in oggetto è previsto il monitoraggio per tutte e tre le fasi AO, CO e PO.

I caratteri principali della vegetazione presente lungo la tratta B1 comprendono i seguenti tipi:

- vegetazione dei pianalti a ferretto,
- brughiere,
- boschi acidofili,
- boschi di impluvio,
- vegetazione delle zone umide,
- vegetazione delle superfici terrazzate più recenti e di pianura,
- specie esotiche e specie infestanti.

In merito alla fauna presente sul territorio in oggetto sono rappresentate 12 specie ornitiche per buona parte appartenenti all'ordine dei Passeriformi, 218 specie di vertebrati, 9 specie di anfibi (di cui 3 Urodeli e 6 Anuri), 10 specie di rettili (appartenenti a Testudinati - 1 specie, Sauri - 3 specie e Ofidi - 6 specie), 42 specie di mammiferi.

Gli elementi monitorati sono rappresentati nella tabella seguente.

| AMBITO | ELEMENTO | DENOMINAZIONE |
|-------------------------------|---|--|
| AREE NATURALI PROTETTE | Parchi Naturali* | Valle del Torrente Lura |
| | Parchi di interesse Sovracomunale | Brughiera Briantea Brienza Centrale |
| | pSIC e SIC† | Boschi delle Groane |
| VEGETAZIONE | Boschi di conifere Boschi di latifoglie a governo ceduo Cespuglieti Prati permanenti Seminativi Rimboschimenti Formazioni ripariali* Vegetazione dei greti Vegetazione rada | |
| CORPI IDRICI | Bacini idrici Corsi d'acqua | |
| ELEMENTI DELLA RETE ECOLOGICA | Corridoi ecologici Vaschi | |
| ALTRI ELEMENTI | Alberi monumentali | |
| CANTIERIZZAZIONE | Cantieri/Aree Tecniche Campi base | |

Tabella 7 - Elementi monitorati

* elementi da considerare a maggior valenza naturalistica

Punti di monitoraggio

La tabella seguente contiene i punti e le aree da monitorare individuati lungo il tracciato.

| Tratta di appartenenza | Codifica Punto | Comune | Provincia |
|---|----------------|--------------------|-----------------|
| Tratta B1 e viabilità connessa e Stralcio Lomazzo | VEG-BR-01 | Bregnano | Como |
| | VEG-BR-02 | Bregnano | Como |
| | VEG-BR-03 | Bregnano | Como |
| | VEG-CE-01 | Ceremate | Como |
| | VEG-CE-02 | Ceremate | Como |
| | VEG-CE-03 | Ceremate | Como |
| | VEG-LI-01 | Limido Comasco | Como |
| | VEG-LO-01 | Lomazzo | Como |
| | VEG-LO-02 | Lomazzo | Como |
| | VEG-LO-03 | Lomazzo | Como |
| | VEG-RO-02 | Rovellasca | Como |
| | VEG-TU-03 | Turate | Como |
| | VEG-TU-10 | Turate | Como |
| | VEG-CL-01 | Ceriano Laghetto | Monza e Brianza |
| | VEG-LA-02 | Lazzone | Monza e Brianza |
| | VEG-LA-03 | Lazzone | Monza e Brianza |
| | VEG-LE-02 | Lentate sul Seveso | Monza e Brianza |
| | VEG-MI-01 | Misinto | Monza e Brianza |
| | VEG-MI-03 | Misinto | Monza e Brianza |
| | VEG-CG-01 | Cogliate | Monza e Brianza |
| | VEG-LA-01 | Lazzone | Monza e Brianza |
| | VEG-LE-03 | Lentate sul Seveso | Monza e Brianza |
| | VEG-MI-02 | Misinto | Monza e Brianza |
| | VEG-LO-04 | Lomazzo | Como |
| | VEG-LO-05 | Lomazzo | Como |
| | VEG-LO-06 | Lomazzo | Como |

Tipologie di monitoraggio

Saranno effettuate diverse tipologie di indagini:

- A: Mosaici di fitocenosi direttamente consumati dalle attività di cantiere;
- B: Singoli individui vegetali di pregio;
- C: Flora;
- D: Comunità vegetali;
- E: E-An - Anfibi, E-Re - Rettili, E-Fp - Footprint Traps;
- F: Analisi quali-quantitativa delle comunità ornitiche, F-St - Strigiformi;
- G: Analisi multispettrale per il rilievo della copertura biofisica del suolo e dello stress della vegetazione naturale;
- H: Analisi dei popolamenti ittici;
- I: Analisi dei Chiroterteri.

Articolazione temporale

In linea generale il monitoraggio sarà così articolato:

- fase AO: 1 o 2 campagne di misura, a seconda del tipo di indagine, prima dell'inizio dei lavori di costruzione;
- fase CO: campionamenti completi e rilievo parametri in situ per tutta la durata dei lavori con cadenza annuale; le indagini C rilievo floristico, D analisi delle Comunità Vegetali ed F rilievo comunità ornitiche sono previste 2 volte l'anno;
- fase PO: 3 o 5 anni successivi al termine delle attività di costruzione in base alla valenza naturalistica dell'area monitorata.

| Codice Monitoraggio | A | | | B | | | C | | | D | | | E-An | | | E-Fp | | | E-Re | | | F-St | | | F | | | H | | | I | | |
|---------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|----|----|------|----|----|------|----|----|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | AO | CO | PO | AO | CO | PO | AO | CO | PO | AO | CO | PO | AO | CO | PO | AO | CO | PO | AO | CO | PO | AO | CO | PO | AO | CO | PO | AO | CO | PO | AO | CO | PO |
| VEG-BR-01 | X | | X | | | | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-BR-02 | X | | X | | | | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-BR-03 | X | | X | | | | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-CE-01 | X | | X | | | | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-CE-02 | | | | | | | X | X | X | X | X | X | X | X | | | | | | | X | X | X | | | | | | | | | | |
| VEG-CE-03 | X | | X | | | | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-CG-01 | X | | X | | | | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-CL-01 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LA-01 | | | | | | | X | X | X | X | X | X | | | | | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | | |
| VEG-LA-02 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LA-03 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LE-02 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LE-03 | X | | X | | | | X | X | X | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LI-01 | | | | | | | X | X | X | X | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LO-01 | X | | | | | | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LO-02 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LO-03 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LO-04 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LO-05 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-LO-06 | | | | | | | X | X | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-MI-01 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-MI-02 | | | | | | | X | X | X | X | X | X | | | | | | | | | X | X | X | X | X | X | | | | | | | |
| VEG-MI-03 | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-RO-02 | X | | X | | | | X | X | X | | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | |
| VEG-TU-03 | X | | | | | | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEG-TU-10 | | | | | | | X | X | | X | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Tabella 8: Riassunto numero di indagini previste per il monitoraggio delle componenti fauna, vegetazione, ecosistemi per la Tratta E1 e viabilità connessa, comprese le indagini effettuate nella campagna ante operam

Per quanto riguarda i punti VEG-TU-03 e VEG-LO-01 le mutate condizioni sul campo hanno imposto la ri-localizzazione dei punti di monitoraggio, pertanto per questi punti non si procederà alle indagini di CO e PO; in sostituzione sono stati individuati i punti VEG-TU-10 e VEG-LO-06.

Nella tabella seguente i punti di monitoraggio aggiunti in fase di progetto esecutivo

| Tratta di appartenenza | Codifica Punto | Comune | Provincia |
|--------------------------------|----------------|---------|-----------|
| Tratta B1 e viabilità connessa | VEG-LO04 | Lomazzo | Como |
| | VEG-LO05 | Lomazzo | Como |
| | VEG-LO-06 | Lomazzo | Como |
| | VEG-TU-10 | Turate | Como |

In corrispondenza dei punti di monitoraggio VEG-LO04 e VEG-LO05 sarà necessario eseguire le indagini di tipo "A" di AO prima dell'apertura dei cantieri.

In corrispondenza dei punti VEG-LO-06 e VEG-TU-10 saranno eseguite le sole indagini "C" e "D" in fase CO e PO, i risultati di tali indagini saranno confrontati con quanto rilevato in fase AO nei punti VEG-LO-01 e VEG-TU-03, ad oggi non più disponibili, e per i quali è già stata verificata la omogeneità in termini di componenti floristiche e della compagine vegetazionale.

Sintesi dei risultati delle misure AO

I risultati della campagna AO riguardano punti: VEG-BR-01; VEG-BR-02; VEG-BR-03; VEG-CE-01; VEG-CE-02; VEG-CE-03; VEG-CG-01; VEG-CL-01; VEG-LA-01; VEG-LA-02; VEG-LA-03; VEG-LE-02; VEG-LE-03; VEG-LI-01; VEG-LO-01; VEG-LO-02; VEG-LO-03; VEG-MI-01; VEG-MI-02; VEG-MI-03; VEG-RO-02; VEG-TU-03.

Dall'analisi dei dati raccolti è emerso che la presenza di entità di rilievo appartenenti a formazioni vegetali naturali è sporadica a causa dell'intenso sfruttamento del territorio. La maggior parte delle aree analizzate risultano appartenenti all'ecosistema agrario, talvolta di passaggio verso l'ecosistema urbano e suburbano; le formazioni boschive sono caratterizzate prevalentemente da boschi a dominanza di robinia. Le coltivazioni più frequenti sono quelle di soia, mais e grano, oltre a prati da sfalcio, campi a riposo e aree abbandonate.

Nello specifico, dai rilievi di tipo C sono state individuate 159 specie di piante, di cui 52 considerate come infestanti e 47 come sinantropiche; i valori degli indici di naturalità più elevati sono stati osservati per le stazioni caratterizzate da coltivazioni, mentre tra quelle boschive il valore più elevato è quello di VEG-LA-01 (fustaia di latifoglie con sottobosco a *Carex brizoides*) e per VEG-LE-03 (impianto artificiale nei pressi della Novedatese). È stata anche evidenziata la generalizzata presenza di boschi di robinia. Nel complesso è possibile ricondurre le formazioni forestali indagate all'alleanza *Carpinion betuli*; con un avvicinamento all'alleanza *Quercion robori-petraeae*.

Per quanto riguarda la fauna è emerso che i popolamenti di Anfibi, Rettili e Mammiferi risultano estremamente poveri; è possibile che le condizioni climatiche che hanno caratterizzato il periodo dei rilevamenti abbiano avuto almeno in parte un'influenza negativa sugli stessi (in particolare per Anfibi e Rettili).

[Handwritten signatures and marks on the right margin]

L'ornitofauna è risultata una cenosi piuttosto semplificata, rappresentata da specie comuni e ubiquitarie. Molte le specie tipiche di ambienti antropizzati; tra le specie rilevate legate all'ambiente boschivo sono da evidenziare le due specie di piciformi: picchio rosso e picchio verde, entrambe legate alla presenza di complessi boschivi ben strutturati, con presenza di alberi maturi, adatti alla nidificazione e al foraggiamento.

Per quanto riguarda gli Strigiformi, a eccezione della civetta nelle aree VEGMI-02 e VEG-CE-02, alla luce dei risultati ottenuti dopo una sessione di monitoraggio, non è possibile confermare con certezza l'assenza di altre specie tra le quali quelle maggiormente elusive come il gufo comune ed il barbagianni.

Il Proponente dichiara infine che per le fasi CO e PO sono stati soppressi i seguenti punti: VEG-TU-03 e VEG-LO-01 e che sono ancora da eseguire i monitoraggi AO per i punti VEG-LO-04, VEG-LO-05 che riguardano l'indagine tipo "A" Mosaici di fitocenosi direttamente consumati dalle attività di cantiere.

8.9 Paesaggio

Per la trattazione della componente in oggetto si fa riferimento al documento "PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – TRATTA B1. Relazione Specialistica componente Paesaggio" presentato dal Proponente quale revisione di Luglio 2013.

La presente indagine è improntata sui seguenti aspetti:

- i caratteri visuali-percettivi e delle sensibilità paesaggistiche;
- i caratteri culturali, storico-architettonici.

Analizzati attraverso quattro diverse modalità:

- "A - integrazione dell'opera nel contesto paesaggistico" con la finalità di verificare l'integrazione dell'opera nel contesto paesaggistico attraverso il confronto *ante e post operam* delle visuali dei recettori antropici nelle aree a maggior valenza paesistica attraverso una serie di rilievi fotografici e foto-simulazioni;
- "B - interazione opera/beni storico-architettonici" finalizzata alla verifica dell'assenza d'interazioni negative tra l'opera ed i beni storico-architettonici diffusi sul territorio attraverso dei sopralluoghi in campo dedicati;
- "C - aree di attenzione archeologica", di tipo preventivo, finalizzata al controllo dei lavori di scavo nelle aree che da studi specifici hanno evidenziato una certa probabilità di ritrovamenti archeologici;
- "D - uso del suolo" sulle modificazioni dell'uso del suolo nell'intorno di tutto il tracciato di Pedemontana Lombarda.

Punti di monitoraggio

Le aree per le quali è stata effettuata l'indagine di tipo A (integrazione dell'opera nel contesto paesaggistico) sono state individuate fra quelle a maggior sensibilità paesaggistica così come emerso dalle Analisi paesistico ambientale relativa alle fasi progettuali e dall'esperienza della conoscenza diretta dei luoghi attraversati dal tracciato. All'interno di queste macro aree sono stati individuati recettori sensibili, quali:

- recettori urbani di margine, cioè i recettori degli abitati prospicienti il tracciato;
- aree di aggregazione e di alto valore identificativo della popolazione locale e percorsi panoramici con particolare riferimento alla percezione locale del paesaggio.

Le indagini di tipo B si effettuano su quei beni e presenze storico-culturali vincolati ai sensi degli artt. 10, comma 4 e 136, comma 1, lettere a) e b) del D.Lgs 42/2004 individuati nell'Analisi paesistico ambientale relativa al Progetto Definitivo e verificati durante l'esecuzione delle indagini di AO che si collocano a una distanza inferiore a 250 m dall'infrastruttura, dalle relative aree di lavorazione e dai cantieri e a 50 m dalla viabilità di cantiere.

Le indagini di tipo C, previste nella sola fase di CO, si svolgeranno in tutte le aree a elevato potenziale archeologico interferite da opere di sbancamento, così come definite dallo Studio archeologico limitatamente al periodi in cui saranno interessate dalle lavorazioni.

Le indagini di tipo D, interessano tutto il tracciato autostradale, per le tratte in esame, incluse le opere connesse e i servizi (barriere di esazione, le aree di sosta, le autostazioni ecc.); inoltre sono comprese anche le aree oggetto di mitigazione ambientale entro un ambito di almeno 500 m dall'asse delle opere in progetto.

Nella tabella di seguito riportata è presente una descrizione sintetica dei punti, aree e fronti di visuale di monitoraggio della tratta B1.

| Provincia | Comune | Tratta | Codice monitoraggio | A integrazione dell'opera nel contesto paesaggistico | | | B interazioni opera/beni storico-architettonici | | | C aree di attenzione archeologica | | |
|-----------------|--------------------|--------------------------|---------------------|---|------|------|--|------|------|--------------------------------------|------|------|
| | | | | A.O. | C.O. | P.O. | A.O. | C.O. | P.O. | A.O. | C.O. | P.O. |
| Como | Bregnano | B1 e Viabilità connessa | PAE-BR-01 | | | | | | | | X | |
| Monza e Brianza | Lentate sul Seveso | B1 e Viabilità connessa | PAE-LE-01 | | | | | | | | X | |
| Como | Ceremate | B1 e Viabilità connessa | PAE-CE-01 | | | | | | | | X | |
| Monza e Brianza | Lentate sul Seveso | B1 e Viabilità connessa | PAE-LE-02 | X | | X | | | | | | |
| Como | Lomazzo | B1 e Viabilità connessa | PAE-LO-01 | | | | | | | | X | |
| Monza e Brianza | Cogliate | B1 (VIABILITA' CONNESSA) | PAE-CG-01 | | | | | | | | X | |

Tabella 4: Punti, aree e fronti di visuale di monitoraggio, per la Tratta B1.

In generale i rilievi sono organizzati nelle tre fasi di AO, CO e PO con la seguente durata:

- fase AO: 1 anno (conclusa nel periodo antecedente all'avvio dei lavori);
- fase CO: durata effettiva delle lavorazioni previste nelle aree di monitoraggio;
- fase PO: 3 o 5 anni successivi al termine delle attività di costruzione.

| INDAGINE | AO | CO | PO |
|--|----|----|----|
| A - Integrazione dell'opera nel contesto paesaggistico | | | |
| B - Interazioni opera/beni culturali | | | |
| C - Aree di attenzione archeologica | | | |
| D - Uso del suolo | | | |

Il monitoraggio per la fase AO è già stato realizzato.

Viene inoltre proposto un monitoraggio ambientale PO suddiviso in due fasi:

- la prima da realizzare entro 3 anni dalla conclusione dei lavori e l'entrata in esercizio dell'opera;
- la seconda da realizzare dal terzo al quinto anno dopo la conclusione dei lavori e l'entrata in esercizio dell'opera.

| INDAGINE | CO | PO1 (3 anni dall'entrata in esercizio) | PO2 (5 anni dall'entrata in esercizio) |
|--|--|--|--|
| A - Integrazione dell'opera nel contesto paesaggistico | | 2 indagini (1 invernale e 1 estiva) | 2 indagini (1 invernale e 1 estiva) |
| B - Interazioni opera/beni culturali | 1 indagine (eventuali ripetute in caso di criticità) | 1 indagine | |
| C - Aree di attenzione archeologica | Tutto il periodo di scavo | | |
| D - Uso del suolo | | | 1 indagine |

Tabella 5: Frequenze delle fasi di monitoraggio

Sintesi dei risultati delle misure AO

I risultati della campagna AO riguardano il solo punto PAE-LE-02 per quanto relativo all'analisi di tipo A. È stata eseguita anche l'indagine tipo D "uso del suolo" dalla quale è emerso che le aree interessate dal tracciato della nuova infrastruttura sono prevalentemente agricole, mentre in secondo piano si rilevano la presenza dei boschi, il tessuto residenziale sparso o discontinuo e le aree prevalentemente produttive.

Per i restanti punti di monitoraggio sono previste indagini tipo C durante la fase di CO.

Infine il Proponente evidenzia l'assoluta necessità di non protrarre l'effettuazione delle riprese fotografiche dell'indagine A oltre la metà di giugno, poiché la distribuzione degli ambiti agricoli e la diffusione della coltura del mais possono compromettere i rilievi anche nel PO.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME PARERE CHE

in merito alla Verifica di Attuazione 1° Fase dello stralcio 8° della tratta B1 del "Collegamento autostradale tra Dalmine - Como - Varese e Valico del Gaggiolo ed opere connesse (Pedemontana Lombarda)", il Progetto Esecutivo è conforme al Progetto Definitivo di cui al Decreto di compatibilità ambientale.

L'ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n.97 del 06/11/2009 è parzialmente verificata, per cui occorrerà trasmettere alla CTVA, **prima dell'inizio dei lavori:**

1. la documentazione relativa alla verifica delle singole prescrizioni risultanti NON OTTEMPERATE come da tabella allegata;
2. il Progetto Esecutivo di gestione delle terre e rocce da scavo, conforme al Progetto Definitivo approvato, come da normativa di riferimento (D. Lgs 152/2006 ss.mm.ii.);
3. l'aggiornamento del monitoraggio ambientale per la fase *ante operam* di tutte le componenti presenti nel PMA e gli aggiornamenti delle attività dell'Osservatorio Ambientale per l'intera tratta B1;
4. reintrodurre, per la componente Vegetazione, i punti VEG-TU-03 e VEG-LO-01 per le fasi di CO e PO e aggiornare i risultati del monitoraggio di AO;
5. redigere un elaborato che dettagli il sistema di utilizzo dell'acqua di consumo, identificato nel progetto come mitigazione della fase in corso d'opera per le acque superficiali.

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|---|---|--|
| P 1 | Tratta B2 - Il progetto esecutivo dovrà prevedere la copertura del tratto autostradale dal km 6,058 al km 6,203. | E' stata prolungata la Galleria Vignazzola | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 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. | La viabilità di progetto è stata collocata in corrispondenza di quella esistente. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 3 | Tratta B2 - In corrispondenza dell'interferenza del tracciato con le aree influenzate dall'incidente Icmesa dei Comuni di Seveso, Meda, Cesano Maderno e Bovisio Masciago, dovranno essere realizzate ulteriori indagini dettagliate sui terreni interessati da contaminazione da diossina, poichè nel corso delle indagini preliminari per la verifica della concentrazione residua sono stati riscontrati superamenti dei valori limite per questo parametro, ai fini della gestione secondo l'art.5 del D.M 3 agosto 2005. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 4 | Tratta B2 - Le aree di cantiere poste all'interno del perimetro del Parco delle Querce nella "zona A" dell'area contaminata dall'incidente ICMESA dovranno essere delocalizzate in siti esterni al perimetro stesso. | Sono state spostate le aree di cantiere all'esterno della Zona A | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 5 | Tratta B2 - In relazione alla configurazione della viabilità secondaria in Frazione di Copreno, con l'obiettivo di salvaguardare la testimonianza storico-agricola della Cascina Grigioni, modificare il tracciato di accesso alla rotatoria, eliminando il ramo costeggiante la Cascina e realizzando il tracciato alternativo da Via Tonale, comprensivo di area boscata a mitigazione degli impatti. | Il ramo in adiacenza alla cascina è stato eliminato e riposizionato in adiacenza all'asse principale come suggerito dalla Racc. 810 | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

[Handwritten signatures]

[Handwritten signatures]

[Handwritten signature]

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|---|---|
| P 6 | Tangenziale di Como - In corrispondenza dell'attraversamento del Comune di Grandate (CO) il tracciato autostradale dovrà mantenersi in trincea/galleria artificiale nel tratto dalla zona del cimitero fino all'imbocco della galleria di Casnate (sottopassando la SS35) | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 7 | Mitigazioni e compensazioni - Le opere di compensazione e mitigazione previste nel SIA dovranno essere sviluppate in modo organico e dettagliato, con dettagliati schemi progettuali e poste in essere in maniera integrata tenendo conto di tutte le valenze presenti sul territorio. | Le opere di mitigazione proposte dal SIA erano già state recepite dal progetto definitivo. Le opere di mitigazione ambientale, così come la scelta delle consociazioni vegetali, sono state articolate secondo tipologie di intervento differenti. La differenziazione degli interventi è derivata dalla analisi delle caratteristiche territoriali esistenti riconoscendo quindi ambiti diversi quali urbano, agricolo, periurbano e naturale (U/A/P/N). E' stato inoltre analizzato il contesto vegetazionale di riferimento specifico di ogni tratta in modo da garantire la scelta di piante autoctone in grado di inserirsi in modo adeguato nel contesto territoriale ed ecologico di riferimento. Il progetto delle opere di mitigazione si declina quindi in maniera differente a seconda degli ambiti in cui le opere stradali sono inserite. La differenziazione delle tipologie di intervento garantisce un miglior inserimento del progetto all'interno del contesto, ristabilendo relazioni visuali, di percezione e di carattere ecologico. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO rispetto alle opere di mitigazione. |

| ID P / | DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|--------------|----------------------|------------|---|---|--|
| P 8 | GEN | | Si dovranno sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione così come proposti nello studio di impatto ambientale esaminato, in coerenza con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici. | La prescrizione risultava già ottemperata nel Progetto Definitivo approvato. Il progetto esecutivo ha confermato rispetto alla prescrizione le scelte del progetto definitivo, aggiornando le localizzazioni, le esecuzioni e i costi analitici degli interventi a seguito degli adeguamenti progettuali. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO rispetto alle opere di mitigazione. |
| P 9 | GEN | | Si dovrà anticipare per quanto possibile la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura. | Da ottemperare in fase di costruzione in base alle disponibilità e possibilità dell'avanzamento dei lavori. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| P 10 | C/D | | Dovranno essere curate le caratteristiche formali e architettoniche delle aree di servizio integrando le strutture con sistemi basati su fonti energetiche rinnovabili e sistemi a risparmio energetico. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 11 | GEN | | Il realizzatore dell'infrastruttura dovrà adottare un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001). | Il sistema di gestione ambientale è stato formulato e proposto dall'appaltatore in fase di costruzione. Già in fase di progettazione esecutiva le linee guida sono state già emanate nel manuale di gestione ambientale dei lavori. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. NON OTTEMPERATO |
| P 12 | GEN | | Atmosfera - Durante l'esercizio dell'infrastruttura - con riferimento alla situazione a quel momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria - dovrà essere periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAL. Dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, Concessionario e Concedente. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme | L'ottemperanza alla prescrizione è rimandata alla fase di esercizio. Sarà stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, Concessionario e Concedente al fine di monitorare la qualità dell'aria durante l'esercizio dell'infrastruttura al fine di poter mettere in atto tutti i provvedimenti atti a ridurre i valori entro i valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE ed ss.mm.ii. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE |

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|--|---|
| | <p>di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE siano superati.</p> <p>Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del concedente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al collegamento autostradale rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE. I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, eventualmente integrata per quanto necessaria alla valutazione, da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Concessionario. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Lombardia la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda Concessionario e Concedente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.</p> | | |
| P 13 GEN | <p>Ecosistemi - In sede di progetto esecutivo dovrà essere aggiornato il bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive da rimboschire in ottemperanza al D Lgs 227/2001 art.4. In particolare ai fini dell'attrazione e protezione dell'avifauna migratoria all'interno della rete ecologica, dovranno essere previste aree "stepping stones" mirate utilizzando specie arbustive idonee al foraggiamento.</p> | <p>Si è proceduto con la verifica del bilancio delle superfici boscate in riferimento alla configurazione del PE, riportando i dettagli delle quantità.</p> <p>In ottemperanza, oltre che al citato D Lgs 227/2001 art.4, alla L.R. 31/2008 e s.m.i. (così come stabilito dalla D.G.R. 8/675/2005 e s.m.i.) sono stati predisposti i documenti necessari per la presentazione dell'istanza per l'autorizzazione per la trasformazione del bosco. Si precisa che i documenti predisposti per tale autorizzazione sono redatti secondo le disposizioni della PR. Di</p> <p>COMO (elaborato E0A0XGE0000AMRH001A).</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|---|--|
| P 14 GEN | Prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata. | Per tutti gli interventi di mitigazione a verde, sia di ripristino ambientale che di nuovo impianto, il progetto esecutivo conferma il progetto definitivo, prevedendo l'utilizzo di specie autoctone forestali e varietà delle specie forestali. Per tutti i tipi di sementi il progetto esecutivo prevede l'approvvigionamento presso il Centro Flora autoctona della Regione Lombardia, così come indicato dalla normativa vigente e specificato nel Capitolato di esecuzione delle opere a verde e specifiche tecniche. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 15 GEN | Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, purché senza aggravio di costi, e assumendo come riferimento: Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde del Ministero dell'Ambiente (Servizio VIA, settembre 1997), Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica (Regione Lombardia, 2000). | Nello specifico le opere di ingegneria naturalistica sono incluse nelle opere idrauliche. Si rimanda agli elaborati specifici di tale aspetto tecnico. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 16 GEN | Ambiente idrico - Si dovranno adottare specifiche misure, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, per salvaguardare la qualità delle acque sotterranee e il regime delle falde, nella realizzazione delle opere di fondazione e delle trincee sottofalda. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 17 GEN | Cantieri - Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di: - percorsi impegnati; - tipo di mezzi; - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito; - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati; - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili. | In fase di progettazione esecutiva è stato proposto un piano di circolazione dei mezzi di costruzione, contenente viabilità impegnate, orari di transito, ecc. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| ID DE BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------|---|---|---|
| P 18 | <p>GEN</p> <p>Dettagliare la qualità e quantità delle emissioni, degli scarichi e delle acque di prima pioggia in fase di cantierizzazione e le misure per renderle conformi alle disposizioni previste dalla normativa D.Lgs 152/06 e s.m.i.</p> | <p>Sono state valutate tutte le emissioni previste dalla presenza dei cantieri. Si veda l'elaborato "Relazione sugli aspetti ambientali delle attività di cantiere"</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |
| P 19 | <p>GEN</p> <p>In sede di progetto esecutivo, documentare criteri e modalità di gestione per le acque reflue, il fabbisogno di energia elettrica, la produzione di rifiuti, la protezione del suolo nelle aree di cantiere.</p> | <p>Anche tali aspetti sono stati dettagliati nel progetto delle aree di cantiere, nello specifico tutte le aree di cantiere sono state impermeabilizzate e le acque di prima pioggia trattate in impianti specifici. Lo stesso per i fabbisogni elettrici. A tal riguardo si veda il progetto degli impianti di cantiere (capitolo 15.3). Per la gestione dei rifiuti si rimanda alla "Relazione sugli aspetti ambientali delle attività di cantiere"</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |
| P 20 | <p>C</p> <p>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 TRM10 nel Comune di Vedano 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.</p> | <p>Sono state implementate le opere di mitigazione attraverso l'impianto di fasce arbustive</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |
| P 21 | <p>GEN</p> <p>Il progetto esecutivo dovrà contenere proposte di ottimizzazione del reticolo trasportistico secondario (racordi, bretelle, ecc..) atte a realizzare l'obiettivo di minimizzare sia la frammentazione delle aree private che l'occupazione di suolo pubblico, in particolare sul comparto delle aziende agricole e/o con coltivazioni di pregio, nonché del reticolo idrografico minore.</p> | <p>Sono stati studiati anche i raccordi e le ricuciture con le viabilità secondarie esistenti (vedasi viabilità Peverelli). Per limitare poi il consumo dell'uso del suolo, per le avvisibilità ai fondi privati si è previsto di utilizzare gli stradelli di manutenzione già previsti.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |

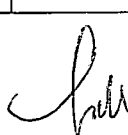




| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|--|---|
| P 22 | GEN | <p>Verificare le interferenze del tracciato delle Opere connesse e della viabilità secondaria con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità, con particolare riguardo alle aree dedicate a coltivazioni di pregio, mantenendone al meglio l'accessibilità ai fondi durante le fasi di cantiere.</p> | <p>Come specificato per la P21, si è cercato di limitare al minimo le interferenze con il Vivaio Peverelli, ripristinandone l'accessibilità ai fondi con una nuova viabilità secondaria di ricucitura.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |
| P 23 | GEN | <p>In relazione all'attraversamento di aree anche antropizzate ma connettate dalla presenza di numerosi elementi di elevato valore paesaggistico e storico-culturale, si ritiene opportuno che il progetto esecutivo preveda un approfondimento della tipologia e qualità delle mitigazioni previste, con un studio approfondito sulla possibilità di migliorare l'impatto sul reticolo sia pedonale che idraulico ed ecologico locale, con una ottimizzazione del progetto di mitigazioni e compensazioni finalizzata al miglioramento della fruibilità del bene (percorsi ricreativi e culturali, opere ciclabili e opere di ripristino delle connessioni interpoderali). Il tutto in accordo con gli Enti territoriali competenti.</p> | <p>Le opere di mitigazione e le consociazioni vegetazionali sono state articolate secondo tipologie differenti in funzione delle caratteristiche territoriali esistenti distinte in ambito urbano, agricolo, perturbano e naturale (U/A/P/N) e in rapporto al contesto vegetazionale di riferimento. La differenziazione delle tipologie di intervento garantisce un miglior inserimento del progetto all'interno del contesto, ristabilendo relazioni visuali, di percezione e di carattere ecologico. In particolare gli ambiti a prato arborato sono stati progettati in modo da creare, ad eccezione degli ambiti interclusi negli svincoli, nuovi ambiti di fruizione declinati in funzione del contesto in cui sono inseriti. Il progetto di questi ambiti ha previsto in particolare la connessione tra nuovi percorsi pedonali e quelli esistenti.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |
| P 24 | C | <p>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.</p> | <p>E' stato spostato il muro di sostegno per garantire l'accesso</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |

[Handwritten signatures]

[Handwritten signatures]

| P / R | ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|---|--|--|
| P 25 | C | 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. | E' stata prevista una variante piano-altimetrica con lo spostamento del tracciato verso Est e con l'abbassamento della livelletta, prevedendo un tratto in galleria artificiale che consente di non interferire con la zona industriale presente e permettendo il mantenimento di viale Europa che nella versione precedente invece era prevista come un tratto in adeguamento della viabilità connessa. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 26 | GEN | Per quanto attiene gli attraversamenti dei corsi d'acqua e le opere di integrazione con il sistema fluviale (nel caso di affiancamento alla sede stradale con quella ferroviaria) dovrà essere studiata una soluzione tale da valutare la qualità architettonica e la complessiva compatibilità del sistema delle opere relative ad ambedue i percorsi infrastrutturali (stradale e ferroviario) attraverso una specifica elaborazione progettuale volta ad armonizzare le soluzioni architettoniche degli attraversamenti, raccordandoli sia sotto il profilo dimensionale degli impalcati, sia nel posizionamento dei piloni, sia nella soluzione formale. Gli elaborati, riferiti anche ai tratti di attraversamento non coincidenti con la linea ferroviaria, dovranno essere corredati da uno studio analitico delle sistemazioni spondali e del contesto paesaggistico. Tali elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla valutazione della Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea e delle Soprintendenze territoriali. | | La Prescrizione risulta NON essere di COMPETENZA della Commissione CTVA. |
| P 27 | A | L'attraversamento del fiume Olona deve prevedere, come mitigazione del viadotto autostradale, una fascia boscata con caratteristiche simili a quella attualmente esistente nell'area oggetto di attraversamento. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 28 | C | Dovrà ridursi l'impatto dello svincolo di Vimerate rispetto alla fascia fluviale del torrente Molgora, riducendo gli attraversamenti del fiume dai tre viadotti previsti a uno e prevedendo un incremento delle superfici da destinare a verde in corrispondenza dell'ambito fluviale. | E' stata studiata una nuova configurazione dell'interconnessione con la Tangenziale Est. La nuova soluzione consente di eliminare i viadotti su cui insistevano le rampe che adesso sono poste in affiancamento all'opera principale, riducendo l'impatto visivo | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| P / R | ID DELIBERATA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------|---------------|---|---|---|
| P | 29 | Si dovrà verificare che l'inserimento ambientale del viadotto di attraversamento del fiume Adda sia eseguito in modo tale che il profilo del viadotto sia mascherato dal profilo delle alberature esistenti al fine di assicurare la completa realizzazione dell'intervento di mitigazione a bosco previsto nel progetto definitivo. | Il progetto esecutivo prevede il mascheramento del profilo del viadotto attraverso l'intervento di mitigazione a bosco. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P | 30 | B2/C In fase di progettazione esecutiva dovranno essere sviluppate soluzioni che migliorino l'inserimento paesaggistico delle gallerie artificiali fuori terra. | Per quanto riguarda gli imbocchi in galleria il progetto ha previsto un trattamento costituito da fasce arbustive di altezza differente in modo da poter mascherare la visuale dall'esterno verso le opere stradali. Contemporaneamente è stato garantito il trattamento a verde degli imbocchi delle gallerie declinando le specie vegetali in funzione del contesto, in modo da realizzare sia la continuità visiva che ecologica rispetto all'esistente. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P | 31 | GEN In relazione alla complessità di molti svincoli, a volte a tre livelli in cui si passa da situazioni in trincea a situazioni in rilevato, risulta necessario in fase di progettazione esecutiva prevedere dei riparti di terreno per migliorare la conformazione delle scarpate, evitando la creazione di scarpate ripidi e poco mitigabili. | La conformazione dello svincolo, dettata dalla presenza di opere di competenza ASPI (vasche di laminazione, cavalcavia) e vasche di laminazione della costruenda autostrada APL, non hanno consentito di prevedere opere di mitigazione e riparti, per carenza di idonei spazi. Tutti gli spazi disponibili tuttavia, sono stati mitigati, secondo i tipologici individuati in progetto esecutivo. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTV A/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTV A/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P | 32 | GEN Si dovranno aumentare le mitigazioni all'interno delle aree intercluse privilegiando, ove possibile, l'impianto di specie arboree autoctone. | La prescrizione risultava già ottemperata nel Progetto Definitivo approvato. Il progetto esecutivo conferma le scelte del progetto definitivo. Le specie vegetali inserite all'interno delle aree intercluse appartengono ad un elenco generale di specie autoctone definito in rapporto al contesto vegetazionale di riferimento. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTV A/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTV A/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| P / R | ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|--|---|--|
| P 33 | GEN | Si dovrà intervenire con opere di mitigazione a verde nelle aree lasciate libere dalla rilocalizzazione di viabilità esistente (ad esempio svincolo di Desio). | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |
| P 34 | GEN | Per le vasche di laminazione si dovrà prevedere un migliore inserimento nel contesto territoriale, privilegiando la creazione di vasche di fitodepurazione, oppure ricreando ambienti di maggiore valenza naturalistica, attraverso rimodellamenti delle vasche stesse e rimboscimento delle scarpate e delle aree limitrofe con fasce erborate. | Si rimanda al progetto delle opere idrauliche per quanto riguarda la conformazione delle vasche di laminazione e fitodepurazione. Dal punto di vista delle mitigazione ambientali, è stata prevista la sistemazione paesistico-ambientale dei margini in relazione alle mitigazioni stradali e al contesto, mediante fasce arboreo-arbustive di ricognessione ecologica, incrementando la valenza naturalistica dei bacini d'acqua. Per le vasche di fitodepurazione è stata inoltre prevista la messa a dimora di specie igrofile. Le vasche altresì, laddove era possibile sono state modellate con dei profili con geometrie più "naturali-forme". | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 35 | GEN | Si raccomanda l'inserimento di elementi di "Landmark" in corrispondenza di punti particolari del tracciato (svincoli, aree di servizio) attraverso specifici progetti di architettura del paesaggio. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |
| P 36 | C/D | Si dovranno definire, nel progetto esecutivo, i dettagli paesistici del progetto di mitigazione e compensazione ambientale previsto intorno alle aree di servizio. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|-------------|---|--|---|
| P 37 | GEN | <p>Al fine di assicurare unitarietà visiva al percorso, si dovrà approfondire mediante un progetto l'inserimento paesaggistico del tracciato autostradale, attraverso una migliore applicazione dei modelli tipologici delle mitigazioni a verde previsti lungo le scarpate, soprattutto nei tratti in trincea.</p> | <p>Il controllo dell'unitarietà visiva e del trattamento delle scarpate in trincea è stato effettuato attraverso lo sviluppo di apposite sezioni, viste e prospetti foto inseriti. Il trattamento a verde è stato modulato attraverso due interventi: un intervento di idrosemina di competenza del progetto stradale lungo il loro intero sviluppo e un intervento di inserimento di specie arbustive ornamentali di competenza del progetto delle mitigazioni.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |
| P 38 | A | <p>Tratta A - Ai fini di salvaguardare gli interessi demaniali del Ministero della Difesa all'interno del perimetro della Caserma "Ugo Mara" di Solbiate Olona, più precisamente l'area dalla progressiva km 1+075 alla progressiva km 1+350, particella 1541 e parte della particella 1029 del Foglio 9 del comune di Fagnano Olona, area sulla quale il Ministero della Difesa sta realizzando il "Villaggio Monterosa" per le esigenze delle famiglie del personale militare di stanza nella citata Caserma, rettificare il tracciato dell'autostrada in maniera tale da non intessere l'area demaniale in questione, mantenendo altresì una fascia di rispetto a partire dal confine dell'area demaniale come previsto dal codice della strada (D.Lgs. n. 285/92). Il Soggetto Aggiudicatore ha formulato ipotesi alternative che sono attualmente al vaglio dell'Autorità competente per verificare la possibilità di: 1) realizzare una paratia di pali in carreggiata sud, in luogo della scarpata prevista in progetto, nel tratto compreso tra le sez. 52 e la sez. 65; 2) in subordine, allungare la galleria artificiale "Venegoni" nel tratto compreso tra le sez. 52 e 56 e realizzare una paratia di pali in carreggiata sud, in luogo della scarpata prevista in progetto, nel tratto compreso tra le sez. 56 e la sez. 65. Il costo stimato in questa sede è relativo alla più grave delle due alternative.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> |

[Handwritten signatures]

[Handwritten signatures]

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|-------------------------------|--|
| P 39 | VA1 | Tangenziale di Varese lotto 1 - Svincolo di Gazzada: lo svincolo di Gazzada costituirà parte integrante della realizzazione del lotto 1 della Tangenziale di Varese nella localizzazione riportata nell'allegato grafico alla Nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 40 | VA1 | Tangenziale di Varese lotto 1 - Svincolo di Gazzada: a livello di progetto esecutivo si valuti la possibilità di dedicare le corsie esterne a raddoppiare la viabilità locale (a nord e a sud) e, conseguentemente, si valuti di soprassedere alla realizzazione delle corsie esterne di marcia lenta proponendo invece, per le connessioni SP1 - SP57 per i veicoli lenti e l'utenza debole, un collegamento a carattere urbano, seppur qualificato nei punti necessari, tra la rotatoria per Via Morazzone della SP 57 e un'intersezione a raso tra la SP 1 e la via Montello (vedere allegato a Nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300). | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 41 | CO1 | Tangenziale di Como lotto 1 - Villaguardia: l'andamento pianoaltimetrico della variante di Villaguardia (TR CO 03) dovrà essere tale da permetterne un ampliamento a due corsie per senso di marcia (categoria A2 regionale) per poter essere integrato con la programmata autostrada regionale Varese - Como - Lecco. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 42 | CO1 | Opera connessa TRCO 04 (Oltrecolle Canturina): si prescrive la realizzazione dello svincolo terminale di attestazione su via Canturina (Como) a due livelli raccomandandosi altresì di ricercare soluzioni che permettano di salvaguardare il più possibile le attività produttive al momento interessate | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 43 | CO1 | Svincolo Grandate: dovrà essere garantito il coordinamento tra APL/CAL e ASPI/ANAS dei progetti esecutivi e dei dettagli tecnico attuativi tra il progetto dell'autostrada Pedemontana e il progetto di ampliamento a 3 corsie della A9 in capo ad ASPI. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|-----------------------------------|--|--|---|
| P 44 | TRV A 13- 14 | Tratta A - TRVA 14 Variante nord alla Varesina: dalla rotatoria in corrispondenza della Via Monte San Michele (posta in Comune di Tradate) alla prossimità della rotatoria di intersezione con via Garibaldi (posta in Comune di Locate Varesino) il tracciato dell'opera connessa dovrà essere realizzato ad ovest del Fontanile. | Secondo accordi con APL via della Roggia è stata avvicinata alla sede autostradale ma è stata adottata una sezione tipo C1 | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 45 | A | Svincolo Saronno sud / Uboldo: lo svincolo deve essere stralciato dal progetto della Pedemontana poiché il nuovo svincolo di Saronno sulla A9 è stato approvato nell'ambito del progetto definitivo dell'ampliamento alla 3^ corsia della A9 in capo ad ASPI con decreto del Presidente della Repubblica del 13 ottobre 2008 pubblicato il 16 gennaio 2009 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Pertanto l'opera connessa TRVA13 (variante sud alla Varesina) da realizzarsi da parte del concessionario avrà come limite di intervento la rotatoria sita in comune di Uboldo, in prossimità dell'area industriale del comune, all'intersezione con la via Pascoli. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 46 | B1 | Tratta B1 - Bregnano: verificare la possibilità di leggero spianamento più a sud del tracciato autostradale, nelle aree interessate già da procedura espropriativa di progetto, nel tratto tra l'asilo nido aziendale di Bregnano e l'intersezione con la variante alla SP31/SP133 (TRCO11) preservando altresì l'espansione industriale. Contestualmente si dovrà valutare il ridisegno delle vasche di accumulo e smaltimento per un miglior inserimento ambientale e territoriale delle stesse finalizzato altresì alla non compromissione delle aree già destinate ad espansione industriale dallo strumento urbanistico vigente del Comune di Bregnano. Ipotesi alternative di localizzazione delle vasche potranno essere valutate, qualora tecnicamente funzionali, se rese disponibili dal Comune di Bregnano previ specifici accordi con lo stesso. | | OTTEMPERATO |
| P 47 | B1 - Svincolo di Lomazzo | Svincolo Lomazzo: dovrà essere garantito il coordinamento tra APL/CAL e ASPI/ANAS dei progetti esecutivi e dei dettagli tecnico attuativi tra il progetto della autostrada Pedemontana e il progetto di ampliamento a 3 corsie della A9 in capo ad ASPI. | | Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|---|---|
| P 48 | Attraversamento del torrente del Lura: si chiede un'attenta progettazione architettonica del ponte sul torrente Lura. | | OTTEMPERATO |
| P 49 | TRCO11: relativamente al tracciato della variante alla SP 31 (TRCO11) tra i Comuni di Cermenate e Bregnano si rimarca l'esigenza di prevedere interventi di deframmentazione (in ambito PLIS del Lura) anche attraverso la realizzazione di un sovrappasso verde e sottopassi ecologici in parallelismo al lato ovest della variante stessa volti a connettere gli ambiti ivi esistenti. | In merito alla Viabilità connessa TRCO11 il progetto definitivo aveva già recepito la modifica oggetto dell'osservazione. Il progetto esecutivo conferma quanto previsto dal definitivo con la realizzazione di sovrappassi e sottopassi ecologici. | OTTEMPERATO |
| P 50 | Ceriano Laghetto: la rotonda terminale della TRCO 11 su via Giuseppe Mazzini (la strada di collegamento tra Ceriano Laghetto e Saronno) non dovrà essere realizzata da APL qualora siano già stati avviati i lavori da parte di FNM. | | La Prescrizione NON è APPLICABILE, poiché fa riferimento a una fase successiva. |
| P 51 | Tratta B2: La riduzione dei costi di realizzazione della tratta B2 prevista dal progetto definitivo rispetto a quanto stimato nell'ambito del progetto preliminare dovrà confluire nell'ambito del conto economico della tratta quale costo per misure compensative. Tali risorse economiche dovranno essere destinate ad opere o iniziative che interessino i Comuni di Seveso, Meda, Lentate sul Seveso, Cesano Maderno e Barlassina secondo una parametrizzazione che verrà concordata fra i Comuni medesimi e la Regione Lombardia, da presentarsi al Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, e che riguardino: opere e interventi per la qualità ambientale, politiche di governo del traffico e opere e interventi per la mobilità ivi inclusi l'abbassamento del piano del ferro delle linee FNM Milano-Asso e Seveso-Camnago (per garantire una maggior permeabilità viaria e un'adeguata accessibilità al sistema autostradale) e opere/centri di interscambio per la mobilità sostenibile e ciclopedonale. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 52 | Stazione di servizio di Desio: si prescrive di ridurre del 30% l'area di sosta dei veicoli destinandola a verde. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|-------------|---|--|--|
| P 53 | C | Usmate Velate: si dovrà realizzare la rotatoria relativa all'opera connessa di circonvallazione a Cascina Corrada come previsto dal dossier progettuale esaminato dal Collegio di Vigilanza nella seduta del 11 luglio 2008. | E' stata prevista la rotatoria come richiesto. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 54 | D | Tratta D - Provincia di Milano - Mezzago: si prescrive di valutare nel progetto esecutivo la fattibilità di risolvere l'interferenza con la SP 233 attraverso un sottopasso stradale posto più a ovest come proposto dal Comune di Mezzago con d. g. c. del 13.05.2009 n. 56. | E' stata studiata una nuova soluzione che, come richiesto dal comune di Mezzago, si sviluppa più ad ovest rispetto alla soluzione precedente e precisamente alla progressiva km 5+592,28. L'inserimento sulla viabilità esistente è garantito con rotatorie poste all'inizio e alla fine della nuova viabilità di progetto | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 55 | D | Cornate d'Adda: deve essere realizzata la rotatoria lungo via S. Luigi in Cornate d'Adda per il collegamento con la nuova bretella di progetto. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 56 | D | Provincia di Bergamo - Asse principale IPB: a livello di progettazione esecutiva si chiede di verificare la possibilità di salvaguardare la prosecuzione del tracciato autostradale di Pedemontana, che si chiude con lo svincolo di Osio Sotto, con la connessione di un asse autostradale a sud (autostrada regionale interconnessione Pedemontana BreBeMi) valutando la realizzazione di: piazzale di stazione della barriera di Osio Sotto in semi-trincea; abolizione della rotatoria sulla SP 184 immediatamente a sud della barriera; sottopasso della SP 184 con manufatto già sufficiente ad ospitare una piattaforma di categoria B (DGR 8/3219 del 2006); raccordo a sud della SP 184 con calibro della piattaforma di categoria C1 (DGR 8/3219 del 2006) e asse già compatibile con calibro di categoria B; rotatoria a raso sulla SP 184, in prossimità e in sostituzione dello svincolo a trombetta tra la SP 184 e via Vespucci (comune di Osio Sotto) nel caso, la necessità di uno spostamento leggermente più a est della rotatoria di attestazione sulla SP 184. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

[Handwritten signatures and initials]

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|-------------------------------|---|
| P 57 | D | <p>Opera connessa TRBG 03 Dorsale dell'Isola: il progetto esecutivo di Pedemontana dovrà integralmente recepire, relativamente allo svincolo di interconnessione, i contenuti del progetto preliminare del Collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola approvato dal CIPE con delibera n. 126/2006 ai sensi e per gli effetti della legge obbiettivo.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |
| P 58 | GEN | <p>Concordemente a quanto stabilito nella convenzione sottoscritta tra Cal S.p.A e APL S.p.A in data 1/08/2007 e nelle more del reperimento dei fondi necessari per la realizzazione dei secondi lotti delle Tangenziali di Varese e di Como, I primi lotti delle medesime tangenziali saranno esentate dal pedaggio in via prioritaria rispetto ad altri miglioramenti qualora, nelle fasi successive della procedura e prima dell'entrata in esercizio dell'autostrada, si verificassero eventi in grado di consentire una ottimizzazione dei costi finanziari rispetto a quanto previsto nel piano economico finanziario, pur nel rispetto delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario stesso.</p> <p>Eventuali ulteriori agevolazioni tariffarie relative a particolari situazioni territoriali (come nel caso dell'ampliamento della ex SS. 35 Milano - Meda che diventerà la tratta autostradale B2) dovranno essere condivise nell'ambito del Collegio di Vigilanza dell' Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, nel rispetto delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario.</p> | | <p>La prescrizione riguarda l'intera infrastruttura per cui sarà sottoposta a verifica solo al termine dell'intera progettazione esecutiva. La Prescrizione NON è APPLICABILE, poichè fa riferimento a una fase successiva</p> |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|---|--|
| P 59 | <p>La definizione puntuale della nomenclatura e intitolazione di viadotti, ponti, gallerie, ecc. nonché la denominazione di caselli, svincoli, aree di sosta e di servizio, dovrà essere concordata, a livello di progettazione esecutiva, tra CAL, APL e Regione Lombardia.</p> | <p>La definizione della nomenclatura presente in fase di esercizio sarà concordata in fasi successive alla progettazione esecutiva.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>La Prescrizione NON è APPLICABILE, poiché fa riferimento a una fase successiva</p> |
| P 60 | <p>Vasche di laminazione: si prescrive di ricercare un miglior inserimento territoriale attraverso la riconfigurazione e/o rilocalizzazione delle vasche di laminazione compatibilmente con la contestualizzazione ambientale e con il panorama espropriativo previsto nel progetto definitivo.</p> | <p>Dal punto di vista delle mitigazione ambientali, è stata prevista la sistemazione paesistico-ambientale dei margini in relazione alle mitigazioni stradali e al contesto, mediante fasce arboreo-arbustive di riconnessione ecologica, incrementando la valenza naturalistica dei bacini d'acqua. Per le vasche di fitodepurazione è stata inoltre prevista la messa a dimora di specie igrofile. Nell'ambito delle vasche di laminazione e/o di fitodepurazione inserite all'interno di aree intercluse il progetto esecutivo ha previsto il rimodellamento della scarpata più alta e con un profilo più "naturaliforme" (laddove era possibile) con l'obiettivo di conseguire un effetto formale maggiormente naturalistico.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013.</p> <p>OTTEMPERATO</p> |

| ID DE LI BE RA P / | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|--|--|-------------------------------------|---|
| P 61 | La viabilità provinciale e comunale realizzata rimarrà in carico rispettivamente alle Province e ai Comuni. Per le opere interferite dall'asse autostradale, la manutenzione ordinaria e straordinaria dei piani viabili e della segnaletica rimarrà in carico rispettivamente alle Province e ai Comuni; la manutenzione ordinaria e straordinaria dei sistemi di sicurezza (parapetti, barriere guardrail, reti, ecc.), degli appoggi, dei giunti, delle impermeabilizzazioni, delle strutture (pile, spalle, impalcati da ponte, muri andatori o di continuità ecc.), impiantistica elettrica (illuminazione, pompaggi, semaforica ecc.) invece sarà a totale carico del concessionario del Collegamento autostradale. Per quanto riguarda le Opere Integrate della Gronda ferroviaria Seregno - Bergamo (tratto in affiancamento) tali spese dovranno essere ripartite paritariamente con RFI. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione è OTTEMPERATA. |
| P 62 | Le opere di compensazione ambientale saranno trasferite agli enti, previo accordi e/o convenzioni che il concessionario stipulerà con gli enti stessi. Tali accordi e/o convenzioni dovranno essere stipulati prima della realizzazione delle opere di compensazione stesse. La gestione degli interventi e opere di mitigazione ambientale saranno invece in capo al concessionario. | Non di competenza dell'Appaltatore. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE, poichè fa riferimento a una fase successiva |
| P 63 | Per quanto riguarda l'attuazione delle misure compensative, dove si rileva la disponibilità da parte degli enti locali ad attuare le misure compensative previste nel progetto definitivo, i rapporti tra concedente/concessionario e l'ente che realizzerà la misura compensativa dovranno essere regolati tramite una convenzione da stipularsi a seguito dell'approvazione del progetto definitivo, la quale dovrà regolamentare modi e tempi di progettazione puntuale e attuazione delle opere. | Non di competenza dell'Appaltatore. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE, poichè fa riferimento a una fase successiva. |

| P / R | ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|--|---|---|
| P | 64 | <p>Eventuali modifiche di tracciato della Greenway potranno essere concordate tra concessionario/concedente ed Enti Locali coinvolti. La proprietà della Greenway, una volta realizzata dal concessionario, sarà trasferita agli enti locali, prioritariamente sovra comunali, che ne effettueranno poi la gestione.</p> | <p>Nel comune di Seregno dalla sezione 157 alla sezione 171 è stato mdificato il tracciato della greenway con particolare riferimento alla tipologia costruttiva del sovrappasso Sov F 02, al fine di non incidere sull'area di progetto della futura palestra comunale. Nel Comune di Cornate d'Adda dalla sezione 251 alla sezione 259 è stata adeguata la greenway al tracciato ciclabile realizzato dal Comune, utilizzando per un tratto di lunghezza maggiore la pista ciclabile realizzata dal comune in affiancamento alla nuova viabilità denominata "Corda Molle".</p> <p>(Non di competenza dell'Appaltatore.) ARPA Lombardia ed Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a. hanno sottoscritto apposita convenzione in data 16/06/2013, la cui bozza è stata preliminarmente approvata dall'Osservatorio Ambientale.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |
| P | 65 | <p>Per verificare la corretta esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale, con particolare riferimento alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico) nonché per la risoluzione delle questioni puntuali richiamate nel presente parere, si prescrive l'istituzione, nell'ambito del vigente "Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema viabilistico Pedemontano Lombardo, di un Tavolo/Osservatorio Ambientale, che si avvalga del supporto tecnico di ARPA, a cui affidare, a condizioni da definirsi e concordarsi, l'azione di audit pubblico nei confronti del soggetto incaricato dell'esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale. Gli oneri per l'esecuzione dei rilievi, per la rendicontazione degli stessi, nonché per la suddetta attività di audit saranno a carico del concessionario. Gli esiti del monitoraggio dovranno poi essere accessibili, concordando la modalità di gestione dei flussi informativi. Il concessionario dovrà comunque farsi carico delle eventuali azioni mitigative nel caso in cui i risultati del monitoraggio evidenziassero situazioni di criticità o di superamento delle soglie fissate, indicando altresì i tempi di attuazione delle misure mitigative e/o correttive.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> | |

[Handwritten signatures and initials]

| ID DE LI BE RA | P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|-------------|---|-------------------------------|--|
| P 66 | GEN | Nelle varie situazioni di carattere locale, dovranno essere individuate soluzioni che garantiscano l'accesso ai fabbricati e alle proprietà. | Vedasi P21 e P22. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 67 | C/D | Relazioni con linee ferroviarie - Aspetti generali: I manufatti di scavalco e tutte le opere in aree adiacenti le linee ferroviarie dovranno essere realizzati con dimensioni tali da non precludere la possibilità di futuro potenziamento delle linee interessate. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 68 | B2/C /D | E' necessario siano concordati con le Aziende ferroviarie le modalità e le fasi di realizzazione dei manufatti al fine di assicurare il minimo impatto sull'esercizio dei servizi ferroviari. Eventuali inevitabili interruzioni del traffico ferroviario dovranno essere preventivamente concordate con Regione Lombardia. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 69 | B2/C /D | Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo è necessario sviluppare ed adottare, in accordo con i gestori delle reti ferroviarie, tutti gli accorgimenti tecnici e costruttivi necessari a ridurre i rischi conseguenti l'affiancamento e/o l'intersezione tra la sede stradale e ferroviaria sia in fase di costruzione che di esercizio. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 70 | B2/C /D | Occorre che venga posta la massima attenzione al raccordo con le Aziende ferroviarie per non precludere la realizzabilità dei progetti e per l'ottimizzazione delle opere anche in considerazione degli aspetti territoriali in un'area fortemente antropizzata. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 71 | C/D | E' necessario che le soluzioni tipologiche per le interferenze della green-way con la rete ferroviaria siano verificate nell'ambito del progetto esecutivo sulla base delle specifiche tecniche dei gestori delle reti. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| P / R | ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|--|-------------------------------|--|
| P | 72 CO1 | Intersezione: tangenziale di Como 1° lotto, linea FN Saronno-Como, Comune di Grandate: Al fine di non ridurre le condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, si prescrive che la soluzione per la risoluzione delle interferenze stradali e ferroviaria garantisca anche l'eliminazione del passaggio a livello con le modalità che saranno concordate con Regione Lombardia, FN e le amministrazioni interessate. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P | 73 CO1 | Intersezione: tangenziale di Como 1° lotto, linea RFI Galleria Monte Olimpino, Comune di Como conf. Casnate con Bernate: E' necessario che gli interventi stradali siano realizzati adottando tutte le misure idonee ad assicurare la stabilità della galleria sia in fase costruttiva che nel lungo termine. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P | 74 CO1 | Intersezione: tangenziale di Como 1° lotto, linea RFI Chiasso-Seregno-Monza, Comune di Como conf. Casnate con Bernate: Il posizionamento delle pile dei due viadotti deve essere tale da non pregiudicare il futuro potenziamento della linea ferroviaria sottostante. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P | 75 CO1 | Intersezione: tangenziale di Como 1° lotto, linea RFI Albate-Molteno, Comune di Como conf. Casnate con Bernate: In considerazione dello sfalsamento delle pile dei viadotti e dell'inclinazione dei tracciati stradale e ferroviario, è necessario che la geometria delle pile e delle spalle sia tale da non pregiudicare il futuro potenziamento della linea ferroviaria sottostante. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P | 76 CO1 | Affiancamento: opera connessa TRC004, linea FN Saronno-Como, Comune di Como: Deve essere garantito l'accesso alla sotto stazione elettrica di Camerlata; il limite di intervento e le eventuali modifiche all'interno dell'area dell'impianto, dovranno essere concordate con FN garantendo la piena funzionalità dell'impianto ai fini dell'esercizio ferroviario. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|---|---|
| P 77 | COI Si chiede di valutare, di concerto con l'amministrazione comunale, Regione Lombardia e FN, la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale con funzione di elemento complementare alla viabilità sopra citata per l'eliminazione dell'esistente passaggio a livello di via Scalabrinini. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 78 | B1 Intersezione: tratta B1, linea FN Saronno-Como, Comune di Lomaz- zo: L'opera si configura come opera sostitutiva all'attraversamento ferroviario, si chiede di valutare in fase di progettazione esecutiva con l'amministrazione comunale competente, Regione Lombardia e FN, la definizione in dettaglio dell'intervento al fine di pervenire alla chiusu- ra del passaggio a livello. | La viabilità comunale in affiancamento della APL (predisposta in corrispondenza del sottopas- saggio e tratto parallelo alla autostrada) è stata prolungata in nuova sede fino al collegamento con la viabilità esistente | OTTEMPERATO |
| P 79 | B2 Intersezione: viabilità locale, linea FN Seveso-Asso, Comune di Meda (Via Seveso - Cadorna): I manufatti previsti delineano un tracciato vi- abilistico sostitutivo del passaggio a livello esistente; si prescrive che, in fase di progettazione esecutiva, le caratteristiche di dettaglio dell'attraversamento siano concordate con l'amministrazione comun- ale competente, Regione Lombardia e FN, al fine di pervenire alla chiusura del passaggio a livello. | | La Prescrizione si riferisce a tratte diffe- renti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 80 | B2 Intersezione: viabilità locale, linea FN Seveso-Asso, Comune di Meda (Via Trieste): Il previsto sottopasso realizza un intervento sostitutivo dell'esistente passaggio a livello; si prescrive che, in fase di progetta- zione esecutiva, le caratteristiche di dettaglio dell'attraversamento sia- no concordate con l'amministrazione comunale competente, Regione Lombardia e FN, al fine di garantire la chiusura del passaggio a livel- lo. | | La Prescrizione si riferisce a tratte diffe- renti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 81 | C Intersezione: tratta C, linea RFI Chiasso-Seregno-Monza, Comune di Desio-Seregno: In questo punto il tracciato autostradale sottopassa in galleria artificiale due strade comunali e la sede ferroviaria; immedia- tamente a nord, a ridosso della galleria artificiale si trova il passaggio a livello della strada comunale S. Giuseppe. Data la stretta vicinanza degli elementi sopra descritti si prescrive che nella soluzione per la risoluzione delle interferenze stradali e ferroviaria si valuti il non ri- pristino del passaggio a livello in funzione degli itinerari alternativi | | La Prescrizione si riferisce a tratte diffe- renti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|--|---|
| | che si creano con la nuova viabilità che verrà realizzata. | | |
| P 82 C | Intersezione: tratta C, linea RFI Monza-Molteno-Lecco, Comune di Biassono: Il progetto autostradale comprende la progettazione di una variante altimetrica della linea ferroviaria nel tratto tra le stazioni di Macherio-Canonica e Biassono-Lesmo per la quale si prevede un innalzamento; si prescrive di rivedere la soluzione confrontandosi con RFI, e adottando tutte le modalità per ridurre al minimo il periodo di interruzione del servizio (i cui costi relativi ai servizi di trasporto sostitutivi nonché alle spese connesse e correlate dovranno comunque essere in capo ad Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A), anche potendosi prevedere varianti piano altimetriche del tracciato ferroviario sia quale soluzione finale sia quale soluzione temporanea per la continuità del servizio. | In accordo con ITALFERR è stata studiata una variante plano-altimetrica che consente di minimizzare l'interferenza con Pedemontana durante le fasi realizzative. Rispetto al progetto definitivo approvato in prossimità dell'interferenza con l'autostrada si prevede una variante planimetrica del tracciato verso est. Tale modifica ha comportato l'allungamento della galleria FS Monza-Molteno-Oggiono | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 83 C | Intersezione: tratta C, linea RFI Monza-Molteno-Lecco, Comune di Vimercate-Usmate Velate: Lo sviluppo del progetto esecutivo e le fasi di realizzazione dei cinque sottopassi situati lungo il lato ovest dello svincolo dovranno essere confrontati con RFI con l'obiettivo di rendere minimo l'impatto sull'esercizio ferroviario. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 84 B2 | Relazioni con linee ferroviarie - Aspetti relativi ad elementi puntuali - Progetti di linee ferroviarie - Affiancamento: tratta B2, linea RFI Chiasso-Seregno-Monza, Comune di Meda: E' necessario che sia garantita la realizzabilità del potenziamento ferroviario | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 85 C | Intersezione: tratta C, linea RFI Chiasso-Seregno-Monza, Comune di Desio-Seregno: E' necessario che sia garantita la realizzabilità del potenziamento ferroviario. In relazione al tratto tra Seregno e Desio, è necessario il raccordo con RFI in ordine alle prescrizioni formulate dalla Regione Lombardia sul progetto preliminare. | Già nel progetto definitivo approvato era garantita la possibilità di un futuro potenziamento della linea ferroviaria | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

(Handwritten signatures and initials)

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|--|--|
| P 86 | Affiancamento: tratta C, linea RFI Seregno-Carnate, Comune di Lesmo-Arcore: Si prescrive che sia condivisa con RFI una soluzione per le aree intercluse nei due tratti precedenti e successivo la galleria artificiale "Arcore 0" in cui si tenga conto del tema della sicurezza per la realizzazione e l'esercizio delle due infrastrutture. | Nel progetto definitivo aggiornato si è tenuto conto della sicurezza nell'affiancamento autostrada-ferrovia prevedendo degli interventi tra le due infrastrutture secondo quanto riportato nelle "LINEE GUIDA PER LA SICUREZZA NELL'AFFIANCAMENTO STRADA FERROVIA" | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 87 | Affiancamento: tratta D, linea RFI Gronda Est Seregno-Bergamo, Comuni vari: L'andamento piano altimetrico dei tracciati, in particolare modo nei tratti in cui l'affiancamento tra le due infrastrutture è ulteriormente ridotto rispetto al progetto preliminare, richiede che, in fase esecutiva, il progetto sia integrato con la definizione di soluzioni confrontate con RFI in merito ai temi di sicurezza e di sistemazione delle aree interposte o intercluse. | Nel progetto definitivo aggiornato si è tenuto conto della sicurezza nell'affiancamento autostrada-ferrovia prevedendo degli interventi tra le due infrastrutture secondo quanto riportato nelle "LINEE GUIDA PER LA SICUREZZA NELL'AFFIANCAMENTO STRADA FERROVIA" | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 88 | Affiancamento: tratta D, linea RFI Gronda Est Seregno-Bergamo, Comuni vari: La sistemazione dell'area della cava dismessa in prossimità del ponte è prevista mediante la realizzazione di un rilevato di notevoli dimensioni su cui insistono entrambe le infrastrutture: questo elemento richiede particolare attenzione in fase realizzativa per la garanzia della continuità dell'esercizio ferroviario anche nel lungo termine. Si chiede una approfondita valutazione, da effettuarsi congiuntamente con RFI, della stabilità del rilevato, con riferimento a quanto riguarda il rischio di cedimenti che potrebbero avere riflessi sull'esercizio ferroviario anche a lungo termine, e la conseguente adozione di tutti gli accorgimenti ritenuti necessari. | Nella relazione geotecnica sono stati riportate tutte le verifiche di stabilità richieste da RFI che dimostrano la fattibilità del rilevato anche per l'infrastruttura ferroviaria | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|-------------|--|-------------------------------|--|
| P 89 | CO1 | <p>Relazioni con linee ferroviarie - Aspetti puntuali - Altri elementi - Intersezione: opera connessa TRC004, linee FN Saronno-Como e RFI Milano-Como-Chiasso, Comune di Como: Il tratto terminale dell'opera connessa è ubicato nella zona di massima vicinanza tra le linee ferroviarie; di conseguenza, in quest'area sono state studiate alcune ipotesi per la realizzazione di un nodo di interscambio comune alle due linee. Occorre attuare una valutazione di compatibilità tra le opere, la cui geometria dovrà essere tale da non compromettere eventuali sviluppi progettuali futuri; a tal fine dovrà prevedersi una più ampia luce per il manufatto di scavalco della linea RFI verificandosi di traslare più ad est la bretella stradale in corrispondenza dell'area libera da abitazioni.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013.</p> |
| P 90 | B2 | <p>Intersezione: tratta B2, linea FN Saronno-Seregno, Comune di Cesano Maderno - Seveso: È necessario coordinare le varie fasi operative dell'intervento stradale e della riqualificazione della linea ferroviaria, comprendente il rinnovamento dell'armamento e l'adeguamento dell'impiantistica, al fine di evitare possibili interferenze a causa della contemporaneità delle attività di realizzazione delle opere.</p> | | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |
| P 91 | C | <p>Progetti di linee metrotranviarie - Intersezione: tratta C, metrotranvia Milano Parco Nord-Desio-Seregno, Comune di Desio: a) Durante lo sviluppo del progetto esecutivo dovrà essere predisposto apposito elaborato che identifichi il coordinamento delle fasi di cantiere tra le due infrastrutture, ricercando le indispensabili coerenze tra i rispettivi cronogrammi realizzati; b) L'elaborato, sia per l'autostrada che per la metrotranvia, dovrà abbinare alle specifiche attività di lavoro i relativi tempi d'esecuzione in modo tale da perseguire, ove possibile, la realizzazione del manufatto autostradale prima della realizzazione della metrotranvia; c) Si prescrive che sia nella fase di redazione del progetto esecutivo, sia durante le fasi di organizzazione dei cantieri e di realizzazione della metrotranvia, il soggetto attuatore garantisca una stretta collaborazione con la Provincia di Milano al fine di evitare rischi di incompatibilità delle due infrastrutture.</p> | | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|---|--|--|
| P | 92 | GEN | Paesaggio - In relazione alle dimensioni territoriali degli interventi di compensazione e mitigazione si raccomanda di perseguire una modalità di gestione il più possibile unitaria al fine massimizzare l'efficacia. | In fase esecutiva è stato previsto uno stretto coordinamento tra la progettazione delle opere di mitigazione e quelle di compensazione in modo da garantire unitarietà nelle scelte tecniche orientate su interventi di tipo estensivo garantendo l'utilizzo di specie autoctone, Tali scelte sono state condotte in modo da semplificare la futura gestione delle opere relative ai due diversi temi. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P | 93 | A | Relativamente alle opere a verde di inserimento paesistico-ambientale (mitigazioni) dovranno migliorarsi gli interventi previsti nella tratta da Cassano Magnago a Lomazzo uniformandoli a quelli previsti nelle altre tratte. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P | 94 | GEN | Relativamente alle opere connesse dovrà valutarsi la fattibilità di un incremento delle superfici da destinare a verde, preferendo la costituzione di macchie boscate in luogo di fasce lineari, soprattutto in prossimità di ambiti fluviali e delle aree urbanizzate. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P | 95 | GEN | Lo studio del comparto agricolo dovrà essere integrato con il censimento e le analisi relative alle varianti di tracciato assoggettate a VIA. | Lo studio del comparto agricolo è stato impostato sotto forma di confronto rispetto al documento omologo del Progetto Definitivo, per cui resta invariata la metodologia di lavoro adottata e l'inquadramento territoriale effettuato. Sono state invece affrontate ex novo le analisi strettamente riferite ai tratti sottoposti a variante, qualora fosse stato riscontrato un discostamento significativo delle valutazioni attribuite in rapporto alle aziende interferite. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|---|---|
| P 96 GEN | <p>Dovranno essere effettuate specifiche valutazioni qualitative e quantitative atte a determinare il ristoro delle sofferenze indotte alle aziende agricole intercettate dalla realizzazione dell'opera. L'attuazione delle opere e misure compensative previste per il comparto agricolo dovrà essere affrontata all'interno di un tavolo di concertazione anche con le organizzazioni professionali di categoria.</p> | <p>In sede di PE è stata integrata e approfondita l'analisi di PD del territorio agrario, inteso anche come realtà economica, in particolare le interfe- renze dell'infrastruttura con le attività e le azien- de agricole esistenti sul territorio interessato dall'opera e dai lavori, in cui si è valutato come rilevante l'impatto dell'opera, rilevando come le soluzioni adottate per la "permeabilità" (colle- gamenti nord-sud) dell'opera siano sufficienti a diminuire l'impatto con le attività agricole, che non vi sono impatti significativi tali da richiedere misure compensative, e individuando casi in cui prevedere negli espropri idonee misure di miti- gazione economica.</p> <p>Un tavolo di concertazione con le organizzazioni degli agricoltori è stato attivato da APL nel 2010, sottoscrivendo un protocollo d'intesa.</p> <p>Vedasi prescrizioni P21 e P22.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013.</p> <p>OTTEMPERATO</p> |
| P 97 GEN | <p>Dovrà essere verificata l'effettiva efficienza dei percorsi previsti a ri- cucitura della viabilità podereale in virtù anche delle possibili ricompo- sizioni fondiari.</p> | <p>Vedasi prescrizioni P21 e P22.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|--|--|
| P 98 GEN | Si raccomanda l'ottemperanza alle norme relative alla definizione degli interventi compensativi legati alla distruzione del bosco (art. 4 del d.lgs. 227/2001, art. 43 della l.r. 31/2008 e d.g.r. 675/2005 e s.m.i.). | Si è proceduto con la verifica del bilancio delle superfici boscate in riferimento alla configurazione del PE, riportando i dettagli delle quantità. In ottemperanza, oltre che al citato D Lgs 227/2001 art.4, alla L.R. 31/2008 e s.m.i. (così come stabilito dalla D.G.R. 8/675/2005 e s.m.i.) sono stati predisposti i documenti necessari per la presentazione dell'istanza per l'autorizzazione per la trasformazione del bosco (elaborato E0A0XGE0000AMRH001A). Si precisa che i documenti predisposti per tale autorizzazione sono redatti secondo le disposizioni della PR. Di COMO | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 99 GEN | Tutte le opere dovranno essere oggetto d'apposita convenzione o atto concessorio da stipulare con i Consorzi di bonifica e irrigazione competenti per territorio. Dovrà essere previsto il mantenimento della continuità idrica durante le lavorazioni in particolar modo nella stagione irrigua. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase di VA. |
| P 100 GEN | Dovrà essere valutata in sede di attività espropriativa la possibilità di operare, anche con il supporto delle associazioni professionali di categoria, la ricomposizione fondiaria. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. OTTEMPERATO |
| P 101 COI | Idrogeologia e idraulica - A livello di progetto esecutivo dovrà verificarsi l'interferenza del tracciato rispetto alle fasce di tutela assoluta dei pozzi con particolare riferimento ai 3 pozzi denominati "Fontanino 1", "Fontanino 2" e "Fontanino 3" - ad uso idropotabile - in comune di Villaguardia. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|---|---|
| P 102 GEN | <p>Il Piano di monitoraggio ambientale dovrà consentire di valutare durante le diverse fasi di attività (ante operam, corso d'opera, post operam) la non compromissione del raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale fissati per i corpi idrici significativi (sia superficiali che sotterranei) dal Piano di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) della Regione Lombardia (approvato con DGR n. 2244 del 29 marzo 2006), nonché nel rispetto delle Direttive 2006/18/CE e 2000/60/CE e nelle more dell'approvazione del Piano di Gestione ai sensi dell'art. 117 del D.Lgs. 152/2006.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO</p> |
| P 103 GEN | <p>Per quanto riguarda gli scarichi di acque reflue e di acque di prima pioggia originati dai cantieri, si rammenta che tali scarichi dovranno essere conformi alle disposizioni di legge nazionali e regionali vigenti in materia (D.Lgs. 152/06 e s.m.i., R.R. n. 3, del 24 marzo 2006 "Disciplina e regime autorizzatorio degli scarichi di acque reflue domestiche e di reti fognarie, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a) della L.R. 12 dicembre 2003, n. 26" e R.R. n. 4, del 24 marzo 2006 "Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a) della L.R. 12 dicembre 2003, n. 26").</p> | <p>In fase di progettazione si è prevista la regimentazione delle acque reflue e di prima pioggia delle aree di cantiere.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO</p> |
| P 104 GEN | <p>In fase di esecuzione delle opere dovranno essere messe in atto tutte le misure necessarie alla messa in sicurezza delle zone di salvaguardia delle captazioni idropotabili interferite dall'infrastruttura come previsto dalla normativa vigente in materia (art. 94, D.Lgs. 152/06).</p> | <p>Da ottemperare in fase di costruzione.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE, poiché fa riferimento a una fase successiva.</p> |
| P 105 VA1 | <p>Le opere relative alla realizzazione della Tangenziale di Varese - 1° Lotto dovranno essere realizzate in modo tale da non generare conflitto con il collettore intercomunale "Varese - Lozza". Dovranno pertanto essere attivati i contatti necessari con la Società per la Tutela Ambientale del bacino del fiume Olona in Provincia di Varese s.p.a., in quanto stazione appaltante e ditta esecutrice dei lavori, in modo da accordarsi sulle modalità di gestione di suddetta interferenza.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> |

[Handwritten signatures and initials]

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|--|--|
| P 106 GEN | Fatto salvo quanto previsto dall'art. 96 del R.D. n. 523/1904 in merito alle opere vietate in modo assoluto, la realizzazione di ogni singola opera/manufatto, manufatto di mitigazione, opera provvisoria ed opera provvisoria di cantiere che interferisce (ex R.D. n. 523/1904) con i corsi d'acqua di competenza, dovrà essere preventivamente regolata amministrativamente per quanto riguarda l'utilizzo del demanio idrico mediante presentazione all'Ufficio Regionale competente di formale istanza di concessione idraulica corredata dagli elaborati tecnico/progettuali di livello esecutivo nonché, per le opere/manufatti di cui all'allegato C alla d.g.r. n. 7/7868/02 e s.m.i., dovrà essere corrisposto il relativo canone demaniale da versare a Regione Lombardia. Tale prescrizione si applica anche ai corsi d'acqua per i quali AIPO esercita le funzioni di autorità idraulica competente. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. OTTEMPERATO |
| P 107 GEN | Eventuali prelievi d'acqua da corpi idrici superficiali o da corpi idrici sotterranei, che si configurano come piccole derivazioni, dovranno essere realizzati secondo quanto previsto dall'art. 5 del Regolamento Regionale 2/2006. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase di VA. |
| P 108 D | Nella Tratta D si prescrive l'adeguamento dimensionale in fase esecutiva di tutte le strutture scotolari idrauliche inserite nella deviazione del torrente Rio Cava in territorio del comune di Sulbiate (Mi) affinché sia garantito il franco idraulico di m 1,00 tra il pelo libero della portata centenaria e l'intradosso degli scotolari stessi, in ottemperanza alla direttiva n.4 del 10/04/2006 dell'Autorità di Bacino fiume Po art. 3.2. | Sono state aumentate le altezze dei manufatti idraulici relativi alla deviazione del torrente Rio Cava in modo da garantire il franco idraulico richiesto. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 109 GEN | Relativamente allo smaltimento delle acque di piattaforma, in fase esecutiva dovranno essere specificati i punti di scarico delle acque meteoriche e di prima pioggia nel rispetto dei requisiti di cui al Regolamento Regionale n. 4/2006 e nei limiti imposti dall'Allegato G delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela e Uso delle Acque della Regione Lombardia. | Sono stati indicati i punti di recapito nelle piattaforme e le condotte di scarico. I limiti di portata degli scarichi fissati dalla normativa sono stati rispettati e riportati nella relazione di dimensionamento. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|--|--|
| P 110 | I valori delle portate da scaricarsi nei corsi d'acqua appartenenti al Reticolo Idrico principale della Regione Lombardia dovranno essere calcolati puntualmente al fine di verificare la portata massima sostenibile nella sezione più deficitaria. I volumi d'acqua eccedenti, tali da mettere in crisi il sistema, dovranno essere opportunamente volanizzati per tutta la durata temporale dell'onda di piena. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 111 | L'opera di compensazione ambientale denominata Greenway è stata valutata per i pareri di competenza solo nei tratti di adeguamento dell'esistente o di realizzazione di opere di attraversamento ex novo. Gli attraversamenti a servizio della Greenway del torrente Rio Cava a valle del comune di Sulbiate (Mi) e del torrente Rio Pissanegra in territorio del comune di Mezzago (Mi), entrambi ricadenti della Tratta D, dovranno essere adeguati in fase esecutiva in modo da garantire il franco idraulico di m 1,00 tra il pelo libero della portata centenaria e l'intradosso dello scotolare in ottemperanza alla direttiva n.4 del 10/04/2006 dell'Autorità di Bacino fiume Po art. 3.2. | L'interferenza con il torrente Rio Cava è stata risolta spostando il tracciato della greenway sulla Tangenziale di Sulbiate. Per quel che riguarda l'attraversamento del torrente Pissanegra, il manufatto idraulico inserito già garantiva il franco idraulico richiesto. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 112 | Per il progetto esecutivo dell'attraversamento del torrente Fontanile, da parte dell'autostrada, per l'immissione dello scarico delle acque provenienti dalla piazzola idraulica n. 15 dovrà essere prodotta documentazione idonea all'individuazione della modalità di scarico delle acque, della tipologia del manufatto in progetto e delle sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto col regolare deflusso delle acque del ricettore; in particolare: a) la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; b) il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (rivestimento in massi ciclopici). | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

[Handwritten signature and initials on the right side of the page]

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|--------------------|---|-------------------------------|---|
| P | 113 | TRV A 13- 14 | Per l'opera connessa TRVA14, km 13+900 il tratto in affiancamento al torrente Fontanile: a) Fasce di rispetto. Nel tratto compreso tra le sez. 3 e 4 occorre adeguare l'opera ai sensi di quanto disposto dall'art. 96, comma f), del R.D. 523/1904 e realizzare opere di protezione dall'erosione delle acque (rivestimento in massi ciclopici) con pendenza 2/3. b) Scarichi nel torrente Fontanile. Dovrà essere prodotta, con il progetto esecutivo, documentazione idonea all'individuazione della modalità di scarico delle acque, della tipologia del manufatto in progetto e delle sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto col regolare deflusso delle acque del ricettore; in particolare: la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (rivestimento in massi ciclopici). | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P | 114 | TRV A 13- 14 | Per il nastro autostradale e l'opera connessa TRVA13 (lungo l'asta del torrente Bozzente): a) scarichi nel torrente. Dovrà essere prodotta, a livello di progetto esecutivo, documentazione idonea all'individuazione della modalità di scarico delle acque, della tipologia del manufatto in progetto e delle sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto col regolare deflusso delle acque del ricettore; in particolare: la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (rivestimento in massi ciclopici). b) Tratto in affiancamento al Torrente Bozzente (per la sola opera connessa TRVA13) sistemazione idraulica, TAV. 3: Nei punti indicati in planimetria occorre che le opere di sistemazione e difesa dall'acqua siano dimensionate e realizzate in modo tale da non indurre potenziali fenomeni di erosione localizzata. Inoltre, in fase di rilascio di autorizzazione dovranno essere redatti elaborati di maggiore dettaglio, occorre adeguare l'opera ai sensi di quanto disposto dall'art. 96 comma f) del R.D. 523/1904. c) Scarichi nel Torrente: Poiché nella Relazione (Pag. 61, ZONA 2-EFFETTO E.) viene evidenziato che le piene di progetto in alcuni tratti non risultano contenute in alveo, occorrerà che durante i periodi di piena del Torrente non | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|-------------------------------|---|
| | <p>sussistano apporti d'acqua derivanti dalle opere in progetto. d) Scarichi di acque esterne nel torrente Bozzente (per TRVA 14 TRVA13 e nastro autostradale): Dovrà essere prodotta documentazione, a livello di progetto esecutivo, che illustri adeguatamente le modalità di scarico delle acque nel torrente Bozzente, la tipologia del manufatto in progetto e le sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto sul regolare deflusso delle acque del ricettore; in particolare: la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (massi ciclopici).</p> | | |
| P 115 | <p>Tangenziale di Varese (lotto 1) - km 3+200, attraversamento torrente Selvagna: - L'opera in attraversamento dovrà essere raccordata con l'esistente tronco fluviale mediante idonee opere di protezione dell'alveo e delle sponde (massi ciclopici).</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> |
| P 116 | <p>Tangenziale di Varese (lotto 1) - dal km 3+075 al km 3+200, dal km 3+500 al km 3+550, fiancheggiamento del torrente Selvagna: dovranno essere realizzate opere di protezione dall'erosione delle acque mediante la posa di massi ciclopici opportunamente dimensionati; in fase di rilascio di autorizzazione dovranno essere redatti elaborati di maggiore dettaglio.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> |

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|--|---|
| P 117 | VAI | Tangenziale di Varese (lotto 1) – scarichi nel torrente Selvagna: dovrà essere prodotta documentazione, a livello di progetto esecutivo, idonea all'individuazione della modalità di scarico delle acque, della tipologia del manufatto in progetto e delle sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto col regolare deflusso delle acque del ricettore. Dovrà essere altresì prodotta documentazione, sempre a livello di progetto esecutivo, idonea alla verifica della capacità del corso idrico di ricevere i nuovi apporti; in particolare: la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (rivestimento in massi ciclopici). | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 118 | COI | Tangenziale di Como (lotto 1): a) ricordare l'alveo del vecchio percorso con la nuova regimazione mediante l'eliminazione della prima curva; b) realizzare una vasca di trattenuta materiale all'imbocco del tratto intubato; c) la pila P2 – viadotto – dovrà essere protetta mediante difese spondali in scogliera; d) prima dell'inizio lavori si dovrà provvedere ad inoltrare agli Enti competenti documentazione di dettaglio inerente a: concessione demaniale per l'occupazione delle aree relative al vecchio alveo del torrente Seveso; traslazione alveo torrente Seveso; e) le nuove sponde arginali previste in progetto dovranno essere realizzate con scogliere a secco aventi una pendenza di 2/3. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 119 | D | Tratta D - Torrente Zender (BG003) nel Comune di Filago (BG): si prescrive, per la nuova inalveazione l'adozione di una nuova tipologia costruttiva con la posa di massi ciclopici a secco e con la pendenza degli argini 2 su 3. | Per la viabilità connessa si è prevista una variante planimetrica che di fatto elimina l'interferenza con il Rio Zender per il quale si prevede una ri-profilatura dell'alveo esistente. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 120 | D | Tratta D - Torrente Buliga (BG004) nel Comune di Madone (BG): si prescrive il necessario rispetto del franco idraulico di 1,00 mt. tra l'intradosso del ponte e la quota max. di piena calcolata su un tempo di ritorno pari a T: 200 anni; le rampe di accesso alla rotatoria posta in sinistra orografica del Torrente Buliga, inoltre, devono essere posizionate a una quota superiore al limite raggiunto dalla massima piena. | E' stata alzata la livelletta della viabilità connessa per garantire il franco richiesto. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------|----------------|---------|---|--|--|
| P 121 | GEN | | Le opere di mitigazione dovranno essere adeguate ai sensi di quanto disposto dall'art. 96, comma f) del R.D. n. 523/1904. | La legge è stata già recepita durante il progetto definitivo approvato. All'attuale fase di progetto non sono state previste piantumazioni arboree ad un distanza inferiore di 4 metri dal ciglio delle banche fluviali. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 122 | GEN | | Rumore e vibrazioni - Per le Tratte B1, B2, C, D, Tangenziale di Corno - 2° Lotto, Tangenziale di Varese - 2° Lotto dovrà verificarsi, a livello di progetto esecutivo, la non sussistenza di situazioni concorrenti con altre sorgenti di rumore tali da determinare, presso recettori nelle aree di sovrapposizione delle fasce di pertinenza, livelli di rumore complessivo superiori al massimo dei limiti delle singole infrastrutture, fermo restando l'obbligo del rispetto del limite specifico per il contributo di ciascuna infrastruttura. Si dovrà esplicitare chiaramente per quali edifici (e i singoli recettori) siano previsti interventi diretti. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 123 | GEN | | Si ritiene opportuno che vengano esplicitate, a livello di progetto esecutivo, le modalità con cui si è verificato il rispetto dei limiti previsti dai piani di classificazione acustica comunali al di fuori delle fasce di pertinenza, relativamente al contributo specifico dell'infrastruttura. | Nello studio acustico effettuato nell'ambito del progetto esecutivo si riportano tutte le modalità utilizzate per la verifica del rispetto dei limiti previsti. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 124 | B2 | | Relativamente all'attraversamento del Comune di Barlassina, a livello di progetto esecutivo, dovrà meglio esplicitarsi la relazione tra i recettori individuati nell'area di interesse e i livelli di rumore calcolati in facciata ai recettori negli scenari post-operam senza e con mitigazioni, in modo da dare riscontro all'efficacia dell'intervento mitigativo. | I risultati relativi agli scenari post operam con e senza mitigazioni sono stati uniformati nella sostituzione a quelli delle altre tratte, avendo esteso l'area di studio al doppio della fascia di pertinenza dell'infrastruttura. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 125 | GEN | | Dovranno esplicitarsi, a livello di progetto esecutivo, le modalità di manutenzione previste per la pavimentazione fonosorbente al fine di mantenerne nel tempo le prestazioni. | Le infrastrutture dotate di strato d'usura fonosorbente/drenante saranno oggetto di manutenzione periodica, come previsto da Piano di Manutenzione | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| P / R | ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|--|---|---|
| P | 126 GEN | Dovranno eseguirsi, a livello di progetto esecutivo, le valutazioni sulla componente "vibrazioni", complete di dati quantitativi che forniscano, in particolare, indicazione sulla distanza dal tracciato alla quale i livelli di vibrazioni possono essere ritenuti trascurabili. Tale indicazione, integrata con il dato della distanza dei recettori dal tracciato dovranno essere tali da consentire di individuare eventuali situazioni potenzialmente critiche per il disturbo da vibrazioni. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |
| P | 127 GEN | Si dovrà adeguare, a livello di progetto esecutivo, dove non sia già presente, ai fini della leggibilità e fruibilità della documentazione, l'associazione dei dati tabellari e di quelli cartografici riferiti ai recettori mediante codice identificativo univoco del recettore da riportare nelle tabelle, contenenti i dati delle stime di rumore ai recettori, e nelle cartografie di individuazione dei recettori. Eventuali omissioni di individuazione di recettori o di restituzione modellistica presso di essi dovranno essere integrate fornendo i dati pertinenti. | Nell'ambito del progetto esecutivo è stata rispettata la corrispondenza del codice identificativo univoco nelle tabelle e nelle cartografie di individuazione dei recettori. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P | 128 GEN | Per i recettori cui fosse stato erroneamente attribuito un limite superiore a quello stabilito dal DPR 142/04, dovrà essere verificato al fine di garantire la conformità ai limiti di rumore, condizione inderogabile di legge, che il livello stimato post operam con mitigazioni sia entro i limiti di norma e, qualora non lo fosse, si dovranno adeguare di conseguenza le misure mitigative in modo da conseguire il rispetto, già in via previsionale, dei limiti di rumore. Per i casi specifici dovranno essere condotte opportune simulazioni dei livelli di rumore post operam, con le mitigazioni adeguate, per valutare in via previsionale l'efficacia delle medesime. | L'individuazione dei limiti al recettore è stata compiuta sulla base di un diagramma di flusso che considera, in primo luogo, se si tratta di ricettore sensibile, per il quale sono stati applicati i limiti a questo dedicati; secondariamente sono state verificate l'appartenenza in fascia dell'infrastruttura e, in caso positivo, l'eventuale presenza di concorsualità, condizione che determina la ridefinizione dei limiti secondo i criteri previsti per il risanamento delle singole infrastrutture (All. 4 del DM 29/11/2000). All'esterno della fascia sono stati attribuiti ai recettori non sensibili i limiti propri della classificazione acustica. Il presente criterio è illustrato in tutte le relazioni di studio acustico allegate al progetto esecutivo e relative alle varie tratte. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA P / R | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|------------|---|-------------------------------|--|
| P 129 | GEN | <p>Per tutti i recettori deve essere garantito il rispetto dei limiti di legge per il rumore, adeguando ove necessario, le misure di mitigazione. Solo qualora non fosse possibile conseguire il rispetto dei limiti di rumore alla facciata previsti dal DPR 142/04, con mitigazioni alla sorgente o sul percorso di propagazione, si dovrà assicurare, in subordine, il rispetto dei limiti all'interno dell'ambiente abitativo previsti dal DPR 142/04, con gli eventuali interventi di fonoisolamento diretto al recettore, assicurando comunque adeguate condizioni di raffrescamento e ricambio dell'aria per non pregiudicare il benessere dei residenti.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO per la presente fase di VA</p> |
| P 130 | GEN | <p>I recettori presso i quali non si riuscisse a garantire il rispetto dei limiti in facciata del DPR142/04 e si dovesse fare riferimento ai limiti in ambiente abitativo, a finestre chiuse, del decreto medesimo, dovranno essere oggetto di particolare attenzione nel monitoraggio acustico.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO per la presente fase di VA</p> |
| P 131 | GEN | <p>Si dovranno analizzare i casi specifici nei quali i livelli di rumore previsti post operam con mitigazioni risultino notevolmente incrementati rispetto a quelli ante operam e valutare in una logica costo-beneficio, di fattibilità tecnica, sostenibilità economica, trade-off con altre componenti ambientali, l'opportunità di misure mitigative di contenimento dell'incremento dei livelli di rumore tra ante e post operam. Le situazioni in cui i livelli di rumore post operam risultino, pur entro i limiti, notevolmente incrementati rispetto a quelli ante operam, dovranno essere oggetto di particolare attenzione nel monitoraggio post operam.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase di VA.</p> |
| P 132 | GEN | <p>Dovrà essere garantito il rispetto dei limiti di rumore, oltre che presso tutti gli altri recettori, in particolare presso quelli che si trovano in prossimità degli imbocchi delle gallerie e che avrebbero beneficiato di un eventuale prolungamento delle gallerie; dovrà essere posta attenzione a tali recettori anche nel monitoraggio acustico post operam.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase di VA.</p> |

[Handwritten signatures and initials]

| ID DE LI BE RA P / R | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|------------|--|--|---|
| P 133 | GEN | Dovranno essere effettuate apposite rilevazioni fonometriche post operam finalizzate alla verifica del rispetto dei limiti di rumore e della efficacia delle misure mitigative ed a consentire l'individuazione ed il dimensionamento delle eventuali ulteriori misure di mitigazione che fossero necessarie. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase di VA. |
| P 134 | GEN | Nella scelta dei punti di monitoraggio post operam non dovranno essere trascurati i recettori presso i quali i limiti siano rispettati con margini molto contenuti. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase di VA. |
| P 135 | GEN | Dovrà essere effettuato un monitoraggio acustico in corso d'opera dell'attività di cantiere, con particolare riguardo alle attività particolarmente rumorose ed ai recettori particolarmente sensibili. Dovrà essere data adeguata informazione alla popolazione interessata circa lo svolgimento, collocazione temporale e durata prevista delle attività di cantiere con particolare riguardo a quelle maggiormente impattanti dal punto di vista acustico e delle vibrazioni. | Tali aspetti saranno da verificare ed eventualmente trattare in ambito di Osservatorio Ambientale. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase di VA. |
| P 136 | GEN | Al termine del monitoraggio acustico post operam, che dovrà verificare in particolare il rispetto dei limiti di rumore, dovrà essere predisposta ed inviata ad ARPA ed ai Comuni territorialmente interessati una relazione sull'esito del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali ulteriori interventi di mitigazione che a seguito del monitoraggio risultassero necessari, nonché dei tempi della loro attuazione. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase di VA. |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|--|--|
| P 137 | <p>Il concessionario dovrà garantire la manutenzione delle opere di mitigazione acustica (non soltanto delle barriere ma anche degli altri interventi) provvedendo a sostituire le parti danneggiate o usurate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'azione mitigante. L'asfalto fonoassorbente dovrà essere adeguatamente mantenuto e rinnovato in modo da garantire che le sue prestazioni acustiche perdurino nel tempo: va ritenuta cruciale la sua manutenzione in quei tratti nei quali, per quanto risulta dalle stime dei livelli di rumore post operam, l'abbattimento dei livelli di rumore ai recettori per effetto del contributo mitigativo dell'asfalto fonoassorbente risultasse essenziale per il conseguimento del rispetto dei limiti di rumore.</p> <p>Dovrà essere attuato un monitoraggio delle vibrazioni in corrispondenza di quei recettori che si trovino a distanze dal tracciato, in relazione alla tipologia dello stesso ed alle caratteristiche del terreno che determinano la propagazione, che non consentano di affermare in sicurezza che i livelli di vibrazione saranno al di sotto della soglia di percezione. In corrispondenza dei tratti potenzialmente critici per la vicinanza a recettori e per tipologia del tracciato dovrà essere garantita la manutenzione del manto stradale per evitare che irregolarità innescino fenomeni vibratorii avvertibili ai recettori.</p> | <p>Si rimanda alla prescrizione n. 125 per la pavimentazione.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO per la presente fase di VA</p> |
| P 138 | <p>Are naturali protette - Dovranno condursi ulteriori approfondimenti di maggior dettaglio, a livello di progetto esecutivo, in merito all'attraversamento del Parco naturale regionale Bosco delle Querce di Seveso e Meda - in particolare in Comune di Meda, allo scopo di minimizzare la portata delle interferenze dell'infrastruttura viaria con il parco.</p> | <p>Tali aspetti saranno da verificare ed eventualmente trattare in ambito di Osservatorio Ambientale.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>La Prescrizione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto.</p> |
| P 139 | <p>Per lo stesso Parco naturale regionale Bosco delle Querce di Seveso e Meda si chiede di approfondire a livello esecutivo il progetto relativo alle due rotatorie di via Vignazzola, tra i Comuni di Meda e Seveso al fine di ricercare adeguate soluzioni per valorizzare il collegamento ciclo-pedonale tra i Quartieri Baruccana/Meredo (Seveso), Meda Sud (Meda) e il Bosco delle Querce e permettere il collegamento ciclo-pedonale con il quartiere San Pietro (comuni di Seveso e Meda).</p> | <p>Il progetto delle opere di mitigazione non interferisce con il Parco delle Querce e determina una continuità con lo stesso parco.</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |
| P 140 | <p>Per lo stesso Parco naturale regionale Bosco delle Querce di Seveso e Meda si chiede di approfondire a livello esecutivo il progetto relativo alle due rotatorie di via Vignazzola, tra i Comuni di Meda e Seveso al fine di ricercare adeguate soluzioni per valorizzare il collegamento ciclo-pedonale tra i Quartieri Baruccana/Meredo (Seveso), Meda Sud (Meda) e il Bosco delle Querce e permettere il collegamento ciclo-pedonale con il quartiere San Pietro (comuni di Seveso e Meda).</p> | <p>E' stata sviluppata una viabilità ciclopedonale a sud rispetto all'intersezione Vignaziola (in prossimità di via Re di Puglia) che consente il collegamento tra i diversi quartieri.</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |

IS

 P
 B2
 B2
 B2

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|--|--|
| P 141 | Relativamente agli interventi nel PLIS del Molgora si richiede di verificare l'eventualità di non realizzare l'area di sosta di tipologia As3 che prevede la possibilità di creazione di opere in muratura (bar, mazzino e WC) e illuminazione, in contrasto con la ruralità e soprattutto con le previsioni del Piano Particolareggiato del Parco che prevedono per tali zone una destinazione agricola e non contemplano aree attrezzate per attività ricreative compatibili, ubicate in altre zone. | E' stata prevista la riduzione dell'area di sosta da As3 a As, prevedendo un'area di sosta senza edifici in muratura. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 142 | Si richiede inoltre di verificare la possibilità di ampliamento delle fasce boscate di mitigazione a sud dell'autostrada e delle strade di raccordo, in particolar modo nell'ambito territoriale tra la galleria artificiale Passirano e lo svincolo di Bellusco, dove l'ampiezza della fascia boscata è di soli 6 metri. | Nel progetto esecutivo è stata confermata una fascia arborea/arbustiva di mitigazione della larghezza di 6 metri, risulta poco praticabile un ampliamento per problemi di espropri. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 143 | Relativamente al PLIS del Basso corso del Fiume Brembo, si richiede: 1) che in comune di Osio Sotto si valuti la possibilità di ricostituire la connessione ecologica tra le aree che vengono separate dal passaggio di Pedemontana e, in particolare, tra l'area del bosco dell'Itala e le aree spondali in sinistra idrografica del fiume Brembo oltre che la connessione con le aree del PLIS ricadenti in Comune di Boltiere; | La connessione ecologica è stata garantita con un ponte ecologico collocato sopra la pensilina del casello. La superficie è a prato ed è stato previsto l'inserimento di siepi arbustive e di una pista ciclabile. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 144 | PLIS del Basso corso del Fiume Brembo, si richiede: 2) che in Comune di Filago si valuti la possibilità di ricostituire la connessione ecologica tra le aree interessate dal passaggio di Pedemontana e, in particolare, quelle su cui è stata ipotizzata la localizzazione della barriera e dello svincolo. | In fase esecutiva è stata confermata la ricostruzione della connessione ecologica in prossimità dello svincolo di Filago, dove la realizzazione di un ecodotto risulta impossibile, attraverso un intervento di deframmentazione faunistica a sud dello svincolo di Brembate e attraverso il ponte sul fiume Adda. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 145 | PLIS del Basso corso del Fiume Brembo, si richiede: 3) che in Comune di Madone sia assicurata la riduzione del rischio idraulico che potrebbe conseguire dall'interferenza delle opere di progetto (sia in fase di esercizio che in fase di cantiere) con il bacino del Dordo e con il torrente Buliga nel suo punto di confluenza in Dordo. | Il progetto prevede la piena trasparenza idraulica lasciando inalterato lo stato dei luoghi. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|--|---|
| P 146 | PLIS del Basso corso del Fiume Brembo, si richiede: 4) che nei Comuni di Bonate sotto e Bonate sopra siano garantite le riconessioni ecologiche del territorio. | La connessione ecologica è stata garantita con un sottopasso ecologico in affiancamento alla strada podereale e con l'impianto di macchie di vegetazione di interesse faunistico. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 147 | Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare l'area di cantiere B.1.2, attualmente previsto a ridosso del Parco; | L'ubicazione dell'area di cantiere non è stata modificata. Ciò non è stato possibile per il fatto che nell'intorno sono presenti zone densamente edificate le quali avrebbero obbligato a tenere, in alternativa alla soluzione prevista, il cantiere stesso troppo lontano dal tracciato in costruzione. Dunque tale soluzione, rimane l'unica che permette una riduzione degli impatti di cantiere e delle attività lavorative | OTTEMPERATO |
| P 148 | Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare l'area del cantiere base D1, attualmente previsto in un'area di esondazione del Torrente Molgora ed in un comparto boschivo; | Il cantiere, che in progetto definitivo era definito operativo D.O.1.1 è stato eliminato ed inglobato nel cantiere base D.B1 che è ubicato all'interno di quella che sarà l'area di servizio di Bellusco | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 149 | Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare l'area di cantiere svincolo di Filago D.2, attualmente previsto nel bosco Roggia Vallo- | Il cantiere è stato spostato | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 150 | Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare le aree di cantiere D.2 e D.3, che interferiscono con il reticolo idrico minore; | Il cantiere è stato spostato | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 151 | Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare l'area di cantiere D.2.2, previsto in corrispondenza di recettori sensibili. | Il cantiere è stato spostato | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 152 | Per tutte le misure di mitigazione dovrà essere privilegiato l'utilizzo di specie autoctone la cui provenienza sia certificata, come ad esempio, per quanto riguarda le erbacee, con la certificazione del Centro Flora Autoctona della Regione Lombardia. | Per gli impianti a verde sono sempre state previste specie autoctone forestali e di varietà delle specie forestali. La provenienza delle specie sarà certificata con la Certificazione del Centro Flora Autoctona della Regione Lombardia. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

[Handwritten signatures and initials]

| P / R ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------------------------------|------------|--|--|--|
| P 153 | GEN | Aree contaminate, ambiti di cava, terre e rocce da scavo - Le tabelle relative ai siti contaminati dovranno aggiornarsi sulla scorta delle seguenti considerazioni: a) alcuni siti sono già stati conclusi (es. piattaforma ecologica di Cesano Maderno, INTERPIUME di Desio ecc.); b) alcuni dei siti riportati non sono presenti agli atti del Dipartimento provinciale ARPA di Monza e Brianza; c) alcuni siti per i quali non risulta aperto nessun iter amministrativo, e/o sono in fase di verifica (es. ex piattaforma ecologica di Lesmo); d) per l'area ex Falck di Arcore si è riaperto il procedimento. | Dal 11 settembre 2012 si è iniziato un percorso con ARPA di condivisione di un protocollo di controllo delle attività di scavo | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |
| P 154 | GEN | In riferimento al piano di campionamento per la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, dovrà adottarsi uno specifico protocollo, da concordare con ARPA prima dell'inizio delle attività di scavo, al fine di consentire il corretto svolgimento delle attività di controllo, vigilanza e validazione dei dati, con specifico riferimento agli approfondimenti per la fase operativa. | Con ARPA si sta procedendo ad una valutazione dei risultati delle indagini di approfondimento eseguite con lo stesso pannello analitico del definitivo, al fine di poter ridurre i parametri di analisi per le successive indagini | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| P 155 | GEN | Relativamente ai parametri proposti per la determinazione delle caratteristiche qualitative dei materiali scavati, si ritiene che non sia necessario determinare normalmente cianuri liberi, fluoruri, berillio, cobalto, selenio, stagno, tallio, vanadio, C<12 e gli idrocarburi aromatici, se non in prossimità di attività produttive che utilizzano queste sostanze o di serbatoi. | La commercializzazione del materiale inerte proveniente dalla realizzazione dell'opera dovrà avvenire nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 35, commi 2 e 3, della l.r. 8 agosto 1998, n. 14, in materia di cave; in ogni caso dovranno essere rispettate le disposizioni di cui al D. Lgs. 152/06, modificato dal D. Lgs. 4/08, in materia di terre e rocce da scavo. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 156 | GEN | La commercializzazione del materiale inerte proveniente dalla realizzazione dell'opera dovrà avvenire nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 35, commi 2 e 3, della l.r. 8 agosto 1998, n. 14, in materia di cave; in ogni caso dovranno essere rispettate le disposizioni di cui al D. Lgs. 152/06, modificato dal D. Lgs. 4/08, in materia di terre e rocce da scavo. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|--|--|--|
| P | 157 | D | Per quanto concerne l'interferenza del tracciato con gli Ambiti Territoriali Estrattivi individuati dai Piani Cave di Bergamo e di Como, ferma restando la prevalenza della realizzazione dell'opera, il proponente dovrà comunque valutare, in accordo con i titolari degli ambiti estrattivi soprariichiamati, soluzioni progettuali, per quanto possibili, tese a consentire un completo e razionale sfruttamento delle risorse naturali individuate, dai piani cave interessati, come necessarie per soddisfare i fabbisogni provinciali di materiale di cava. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P | 158 | GEN | Qualità dell'aria - Al fine di contenere le emissioni di composti organici volatili (COV), che il progetto rinvia alla fase esecutiva, per i parcheggi all'aperto nelle aree di servizio si dovrà prevedere l'utilizzo di coperture vegetative o simili | Non pertinente in quanto le aree di servizio non sono oggetto dell'appalto | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |

15 Feb

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
Rece
BZ

[Handwritten signature]
S
S

[Handwritten signature]

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|---|-------------------------------|--|
| P | 159 | GEN | <p>Particolare attenzione deve essere attribuita all'applicazione in fase esecutiva/attuativa delle prescrizioni relative alle misure da adottare per il contenimento dell'inquinamento atmosferico durante la cantierizzazione: - realizzare il luogo di accumulo del materiale nel cantiere in modo da contenere al minimo gli impatti sulle matrici ambientali, con specifico riferimento alla tutela delle acque superficiali e sotterranee ed alla dispersione delle polveri. Il piano di gestione dei materiali dovrà assicurare la rintracciabilità degli stessi, ovvero in fase di utilizzo dovrà essere possibile documentare distintamente i siti di produzione, la provenienza, quantità e certificazione analitica (se prevista) del materiale e la specifica destinazione nel sito di riutilizzo; - per contenere la polverosità, provvedere alla periodica bagnatura dell'area e delle piste di cantiere che andranno stabilizzate chimicamente; prevedere una postazione di lavaggio delle ruote e dell'esterno dei mezzi, per evitare dispersioni di materiale polveroso lungo i percorsi stradali; limitare a 30km/h la velocità sulle piste di cantiere; - prevedere, nei processi termici e chimici per le opere di pavimentazione e impermeabilizzazione: impiego di emulsioni bituminose, riduzione della temperatura di lavoro mediante scelta di leganti adatti, impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura; - utilizzare mezzi di trasporto con capacità differenziata, al fine di ottimizzare i carichi sfruttandone al massimo la capacità. Per il materiale sfuso dovrà essere privilegiato l'impiego di mezzi di grande capacità, che consentano la riduzione del numero di veicoli in circolazione, dotati di appositi teli di copertura resistenti e impermeabili; - umidificare il materiale di pezzatura grossolana stoccato in cumuli e stoccare in silo i materiali da cantiere allo stato solido polverulento; - movimentare il materiale mediante trasportatori pneumatici presidiati da opportuni filtri in grado di garantire valori d'emissione di 10 mg/Nmc e dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivo d'allarme); eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco di ridotte dimensioni granulometriche dovranno essere opportunamente dotati di carter; - proteggere con barriere il materiale sciolto, depositato in cumuli e caratterizzato da frequente movimentazione, umidificandolo in caso di vento superiore ai 5m/s; i lavori dovranno essere sospesi in condizioni climatiche sfavorevoli. I dati di riferimento sono disponibili sul sito www.materiale.scialto.com</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>NON OTTEMPERATO</p> |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|---|---|
| P 160 | ai fini della ricostruzione dello scenario attuale, preso atto delle ipotesi considerate e del rimando da parte del proponente al documento "Studio per la valutazione della qualità dell'aria a scala regionale", si richiede di completare quest'ultimo, a livello di progetto esecutivo, con le mappe di CO. | Si sono integrate le mappe con emissione di CO nella relazione specifica. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 161 | Salute e sicurezza - Si evidenzia che dall'incremento su strade ordinarie del traffico pesante potrebbe derivare un incremento della incidenza stradale. Pertanto dovrà essere attentamente valutato e monitorato l'impatto sulla sicurezza stradale al fine di poter, per tempo, porre adeguati correttivi. | Sarà ottemperata in fasi successive alla progettazione esecutiva. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| P 162 | Il Piano di Sicurezza e Coordinamento dovrà essere integrato, a livello di progetto esecutivo, da un Piano di Azione da attuarsi in caso di incidenti coinvolgenti trasporti di sostanze pericolose o maxi incidenti stradali, con particolare riferimento ai tratti in galleria, ai viadotti ed al tessuto urbano con elementi particolarmente sensibili, di incidenti dovuti alla presenza di Aziende a Rischio Incidente Rilevante, di esondazioni, allagamenti, soprattutto in corrispondenza dei ponti (Gestione situazioni emergenziali). Inoltre tale Piano dovrà essere reso esplicito, applicabile e comunicato ai lavoratori e oggetto di un attento monitoraggio che ne confermi l'efficacia ai fini della tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e della popolazione presente nell'intorno del cantiere. In particolare il Piano dovrà valutare le misure preventive e protettive messe in atto con indicazioni di facile comprensione, delle opere da attuare in cantiere, soprattutto per quanto riguarda l'organizzazione, la logistica e le lavorazioni previste; e dovranno essere indicate, in modo esaustivo, le soluzioni adottate relative ai rischi legati alle cadute dall'alto, al seppellimento negli scavi, alla protezione. | Il PSC ha valutato l'analisi del rischio interferenziale (ambiente esterno) e proprio dell'esecuzione delle lavorazioni previste. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| P / R | ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|---|--|--|
| | | ne delle aperture, alla presenza di interferenze con gli elementi ambientali circostanti (linee elettriche, traffico stradale, ecc) e le relative recinzioni. | | |
| P 163 | GEN | Per gli aspetti relativi alla fase di cantiere dovranno essere prese a riferimento le linee guida "Grandi Opere" di cui alla d.g.r. n. VIII/489 del 4 agosto 2005 ad ulteriore integrazione degli obblighi previsti dal D. Lgs. n. 81/08 in merito alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. | Il PSC riceverà eventuali Piani Di Azione di competenza degli Enti Gestori. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 164 | GEN | Inoltre: a) nei bandi di gara deve essere inserito l'impegno per l'appaltatore ad adottare, nel pieno rispetto del Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC), in relazione alla tipologia dell'opera da realizzare, le tecnologie utili al fine di migliorare l'efficacia delle misure di prevenzione e di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori; | La richiesta fa parte delle Norme Generali del Capitolato Speciale di Appalto. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA | P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|-------------|---|---|--|
| P 165 | GEN | b) nel caso in cui più cantieri siano situati in aree limitrofe, il proponente dovrà valutare la possibilità di nominare un Coordinatore d'Area, ovvero un soggetto con il compito di coordinare l'opera dei vari CSE (Coordinatore in materia di Sicurezza e salute durante la Esecuzione dell'opera); | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 166 | GEN | c) l'impresa Affidataria dovrà individuare (attraverso un'apposita delega) un Dirigente Tecnico della Sicurezza che deve essere sempre presente in cantiere. Egli deve avere a disposizione sufficienti risorse umane ed economiche al fine di poter svolgere al meglio le attività programmate e concordate; | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| P 167 | GEN | d) l'impresa Affidataria dovrà organizzare i lavori garantendo la sicurezza e la salute dei lavoratori, anche attraverso la costituzione di una squadra sicurezza, ovvero un gruppo di lavoratori sempre presenti in cantiere che si occupino esclusivamente della messa in sicurezza delle aree di lavoro e della loro manutenzione. Il Capitolato d'Appalto ed il contatto dovranno fissare i criteri e le risorse che l'Impresa Affidataria dovrà garantire per il Dirigente Tecnico della Sicurezza e per la Squadra Sicurezza; | In cantiere sono presenti addetti alla gestione emergenze e al pronto intervento. Sono inoltre state adottate misure di sicurezza e di manutenzione delle aree di lavoro. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 168 | GEN | e) dovrà essere valutata l'opportunità di effettuare specifici corsi di alfabetizzazione per i lavoratori stranieri con un insufficiente grado di comprensione della lingua italiana parlata. E' necessario che, all'interno delle squadre di lavoro in cui siano presenti operatori stranieri, vi sia almeno un lavoratore straniero che conosca l'italiano e lo sappia parlare correttamente, allo scopo di fungere da interprete per gli altri colleghi. | E' stata verificata la comprensione verbale per i lavoratori stranieri presso la cassa Edile di Como e non si sono resi necessari corsi di alfabetizzazione. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 169 | B2 | Nell'eventualità che i lavori coinvolgano l'area denominata "bosco delle Querce", si prescrive che, prima di attuare qualsiasi nuovo intervento che possa interessare le vasche di deposito dei rifiuti, le opere necessarie per il controllo ambientale della falda e dei depositi sopracitati, quali piezometri, pozzetti di protezione, ecc sia acquisito il pa- | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

Handwritten signature

Handwritten signature

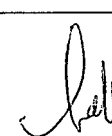


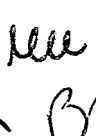
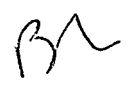
Handwritten signature

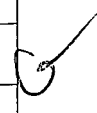




Handwritten signature

Handwritten signature

| P / R ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------------------------------|------------|---|--|--|
| | | rere favorevole dell'ASL Monza Brianza. | | |
| P 170 | GEN | Piano di monitoraggio ambientale: Gli aspetti di dettaglio relativi al Piano di Monitoraggio Ambientale (metodologie, parametri, localizzazione dei punti di misura, modalità di trattamento dei dati e di interventi di risoluzione di criticità) e le modalità di ottemperanza alle prescrizioni attinenti allo stesso dovranno essere concordati nel dettaglio con ARPA Sede Centrale di Milano. | Tali aspetti sono già presenti nel Progetto del Piano di Monitoraggio Ambientale; saranno da verificare ed eventualmente trattare in sede di osservatorio ambientale. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 171 | GEN | In particolare per quanto concerne gli esiti del monitoraggio, è necessario che, in accordo con ARPA: a) vengano maggiormente dettagliati i criteri per il trattamento e la validazione dei dati; | Tali aspetti sono verificati e trattati in sede di osservatorio ambientale. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 172 | GEN | b) siano definite, prima dell'inizio delle attività di Corso d'Opera, le azioni da intraprendere negli eventuali e diversi casi in cui il monitoraggio dovesse individuare delle criticità (superamenti di soglia/superamento dei limiti di legge). | Tali aspetti sono verificati e trattati in sede di osservatorio ambientale. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 173 | GEN | Si ritiene inoltre necessario che la microlocalizzazione dei siti di misurazione sia definita e condivisa con ARPA, anche attraverso sopralluoghi congiunti | Tali aspetti sono già stati ottemperati in sede di monitoraggio ante operam e sono comunque trattati nel Progetto del Piano di Monitoraggio Ambientale per quei punti ove le indagini AO non sono previste o debbano essere recuperate; la verifica viene eseguita da ARPA in qualità di Supporto Tecnico (ST) dell'osservatorio ambientale. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| P / R | ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|---|---|--|
| P 174 | GEN | Monitoraggio della componente "atmosfera" - Criteri e metodologie di monitoraggio: La matrice dei filtri utilizzati per il campionamento del PM e destinati ad analisi successive (IPA ed elementi terrigeni) deve essere compatibile con la metodica utilizzata per le analisi. | Tali aspetti sono verificati e trattati in sede di osservatorio ambientale. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 175 | GEN | Parametri rilevati e frequenze di monitoraggio: Ciascuna misura di polveri in fase CO dovrà avere un tempo minimo di 7 giorni (in condizioni meteo non piovose) per poter caratterizzare significativamente la polverosità dell'attività di cantiere monitorata. Tra gli elementi analizzati per valutare la componente terrigena sui filtri di PM10, dovrà essere previsto anche il Titanio. | Le campagne previste sono di 7 giorni minimo e l'analisi del Titanio è stato inserito tra gli elementi della componente terrigena che verranno analizzati. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 176 | GEN | In relazione al monitoraggio della qualità dell'aria all'interno delle gallerie e ai sistemi di ventilazione e abbattimento delle emissioni inquinanti, si ritiene opportuno che i risultati del monitoraggio siano utilizzati anche per verificare la necessità di ulteriori interventi mitigativi, quali l'installazione di idonei sistemi di aspirazione e abbattimento delle emissioni. | Si specifica che il monitoraggio della qualità dell'aria in galleria non è compreso nel PMA, ma è previsto negli impianti per la gestione delle gallerie e delle sicurezza stradale con riferimento alle concentrazioni degli inquinanti significativi. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE alla presente fase di VA. |
| P 177 | GEN | Monitoraggio della componente "acque superficiali" - Criteri e metodologie di monitoraggio: Si ritiene opportuno estendere anche al monitoraggio dell'IBE la seguente considerazione: "Dal momento che forti temporali e piene possono indurre rimaneggiamenti bentonici, è necessario attendere tre o quattro settimane dall'evento prima di campionare per consentire la ricolonizzazione completa dei substrati litici". | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|---|-------------------------------|--|
| P | 178 | D | Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: Si richiede di verificare l'effettiva interferenza del tracciato con il torrente Dordo; nel qual caso, dovranno essere individuate su questo corso d'acqua due stazioni di monitoraggio aggiuntive, una a monte e una a valle dell'attraversamento, in cui eseguire il monitoraggio con i parametri e le frequenze previste per gli altri corsi d'acqua. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P | 179 | A | E' inoltre necessario verificare la significatività del torrente Fontanile (punti FIM e FIV-FO-01) in termini di presenza di acqua per almeno 240 giorni/anno. In caso contrario, il corso d'acqua potrà essere eliminato dall'elenco del monitoraggio. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P | 180 | CO1 | Parametri rilevati e frequenze di monitoraggio: Dovranno essere eseguite misure di portata sulla roggia Desto e sulla roggia Prada in tutte le fasi di monitoraggio (AO, CO1, CO2 e PO), secondo le frequenze indicate in tabella; in occasione di tali misure di portata dovranno essere altresì annotate eventuali anomalie rilevabili visivamente ed olfattivamente sui corsi d'acqua e sulla palude adiacente. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P | 181 | GEN | Il rilievo dell'IFF dovrà essere condotto lungo un tratto di almeno 1 km a monte e 1 km a valle dell'interferenza, per ciascuno dei corsi d'acqua su cui è previsto questo monitoraggio. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P | 182 | CO2 | Si ritiene significativo che la misura del livello statico del lago di Montorfano sia effettuata mensilmente in tutto il periodo di monitoraggio, allo scopo di disporre di una serie di misure significative. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|-------------------------------|--|
| P 183 | Monitoraggio della componente "acque sotterranee": Le perforazioni dei piezometri dovranno essere realizzate garantendo la separazione tra eventuali acquiferi locali e l'acquifero principale o primo acquifero. E' dunque opportuno che venga prodotta un'apposita scheda morfologica per ciascuno dei pozzi/piezometri oggetto di monitoraggio, comprendente anche le seguenti informazioni: a) coordinate geografiche del punto; b) stratigrafia e profondità dei filtri. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. NON OTTEMPERATO |
| P 184 | Monitoraggio della componente "acque sotterranee": In prossimità dei fiumi (es. Lambro e Adda), la progettazione dei piezometri dovrà fondarsi su una ricostruzione idrogeologica locale che tenga conto delle possibili relazioni tra la circolazione idrica superficiale e quella sotterranea. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| P 185 | E' opportuno coordinare il monitoraggio ambientale delle acque sotterranee con quello dei siti potenzialmente contaminati, in modo da rendere coerente l'interpretazione dei dati ottenuti. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| P 186 | Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: Al fine di verificare la corretta ubicazione a monte e a valle dei punti di monitoraggio idrogeologico rispetto alle attività di cantiere, è necessario che la cartografia sia integrata con le curve di livello isopiometrico della falda e con eventuali informazioni relative a vincoli (fasce PAI, fasce di rispetto dei pozzi etc.). | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| P 187 | Monitoraggio della componente "suolo" - Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: Si ritiene opportuno prevedere un punto di monitoraggio anche presso le aree tecniche D.2.1/D.2.2 (ambito estrattivo in prossimità dell'alveo del fiume Adda) e D.3.2 (svincolo di Osio Sotto), in territorio della provincia di Bergamo. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

15 ball

[Handwritten signatures and initials]

[Large handwritten signature]

| ID DE LI BE RA | P / | R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--------|---|--|--|--|
| P 188 | GEN | | Qualora le caratteristiche dei suoli presso le aree di cantiere più estese lo richiedessero, si dovrà prevedere più di un punto di monitoraggio presso queste ultime, in base alle diverse 'aree omogenee' presenti. | In progetto definitivo non si prevedevano punti di suolo per le aree di cantiere e sono stati inseriti in fase di progettazione esecutiva. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 189 | GEN | | Monitoraggio della componente "rumore e vibrazioni": E' necessario che in sede di monitoraggio sia verificata, Comune per Comune, l'eventuale presenza di un piano di zonizzazione acustica, ancorché solo adottato. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 190 | A | | Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: Si ravvisa la necessità di inserire un ulteriore punto di misura in corrispondenza dell'edificio residenziale n. 18 (TAV 3 TRATTA A) nel comune di Gorla Minore, situato vicino alla sbocca di una galleria, in prossimità del punto VIB-Gm-01. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 191 | A | | Si ritiene necessario prevedere un punto di misura in corrispondenza degli edifici a nord del "Cantiere operativo/area tecnica", collocato a sud del tracciato stradale (riferimento scheda RUM-FE-01), nel comune di Turate. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 192 | GEN | | Si ritiene necessario inserire ulteriori punti di misura in corrispondenza della viabilità di cantiere e delle aree di stoccaggio, per la verifica delle attività connesse con la movimentazione terra. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|--|--|
| P 193 | GEN | <p>Monitoraggio della componente "flora, fauna ed ecosistemi" - Criteri e metodologie di monitoraggio: in riferimento alla prescrizione n. 177, che richiede un'attività di monitoraggio finalizzata a valutare l'effettiva funzionalità delle opere di deframmentazione faunistica, il PMA prevede l'indagine di tipo "E", relativa alla fauna mobile terrestre, il cui obiettivo principale è la verifica di eventuali effetti di interruzione della continuità faunistica e dei corridoi biologici da parte dell'opera. Si ritiene tuttavia che le modalità di indagine proposte, basate sostanzialmente sull'individuazione di reperti, sull'elenco delle specie presenti, sulla loro frequenza e distribuzione all'interno dell'area campionata, non permettano di verificare in modo sufficiente l'effettivo passaggio delle specie in corrispondenza delle opere di deframmentazione e, soprattutto, l'entità di tale passaggio. Si richiede pertanto di valutare l'opportunità di individuare una metodica di monitoraggio più adeguata al perseguimento di tale obiettivo.</p> | <p>L'approfondito confronto tecnico con ARPA ha portato ad una revisione della metodica di applicazione dell'indagine E a partire dai risultati delle attività di campo condotte. Dal confronto è emersa la necessità di eseguire indagini integrative su anfibi e rettili e di eseguire nuove attività di indagine (punti di ascolto per gli Strigiformi e "footprint traps" per i micromammiferi). L'esecuzione di queste indagini è stata condotta anche per la fase di AO con le frequenze e le tempistiche concordate con ARPA. Sulla base di quanto emerso in AO vengono revisionate le attività previste nelle fasi di CO e PO. Tale aspetto viene valutato in sede di osservatorio ambientale.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |
| P 194 | GEN | <p>Parametri rilevati e frequenze di monitoraggio: E' necessario che le indagini di tipo A, relative ai mosaici di fitocenosi direttamente consumati dalle attività di cantiere, siano effettuate, oltre che in fase Ante Operam, anche in fase di Corso d'Opera e Post Operam, allo scopo di valutare le modifiche intercorse relativamente al consumo di ambienti di pregio.</p> | <p>L'indagine A "Mosaici di fitocenosi direttamente consumati dalle attività di cantiere" ha lo scopo di fornire un'informazione circa lo stato di fatto dei luoghi che verranno interessati dall'attività di cantiere prima dell'installazione del cantiere stesso (fase AO). E' possibile integrare l'indagine di tipo A nella fase di PO, dove la finalità dell'indagine sarà la verifica del ripristino delle aree di cantiere allo stato AO, oppure la verifica della corretta realizzazione delle opere di mitigazione ove previste dal Progetto. Non risultano significative indagini di tipo A nella fase di CO in quanto nel cantiere saranno presenti installazioni ed attività incompatibili.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATO</p> |

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signatures and initials]

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|---|--|---|
| P | 195 | GEN | E' opportuno che le indagini di tipo I relative all'analisi dei Chiroterri siano effettuate in tutte e tre le fasi (AO, CO e PO), analogamente alle indagini sugli altri popolamenti faunistici considerati nel PMA. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. NON OTTEMPERATO |
| P | 196 | GEN | Ciascuna tipologia di indagine dovrà essere svolta secondo le frequenze fissate, presso tutte le aree ove è prevista (es. presso l'area SIC Pa-lude di Albate vengono previste indagini esclusivamente in fase Ante Operam, che vanno estese anche alle fasi successive). | La frequenza fissata per tutte le indagini è stata ereditata dal progetto definitivo, integrando tutte le note in materia di ARPA Lombardia. Il PMA recepisce quindi già tutte le prescrizioni formulate dagli enti preposti. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. OTTEMPERATO |
| P | 197 | GEN | E' necessario correggere l'indice relativo alla percentuale delle specie ritenute infestanti rispetto al totale delle specie censite. | In accordo con ARPA, l'indice relativo alla percentuale delle specie ritenute infestanti è stato modificato; sarà calcolato dividendo il numero delle specie infestanti per il numero delle specie censite. Attualmente l'indagine C (analisi floristica) è comunque in corso di verifica metodologica con ARPA sede centrale. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. OTTEMPERATO |
| P | 198 | GEN | Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: Dovranno rivedersi e perfezionarsi le schede descrittive dei punti di monitoraggio, al fine di uniformare le informazioni relative alle tipologie di indagini da svolgere presso ciascun punto. | La leggibilità delle schede descrittive sarà migliorata nella redazione del PMA. In ogni caso la documentazione che sarà accessibile e consultabile tramite il SIT supererà tutti i problemi di leggibilità sino ad ora riscontrati. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta BI - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|--|---|
| P 199 | Industrie a rischio di incidente rilevante: per quanto attiene alle ditte Far e Farcoll si richiede di valutare in prima istanza il ribaltamento dello svincolo di Filago complessivo o relativamente alle sole manovre da e per l'autostrada A4 sul lato sud ovest dell'asse principale della Pedemontana e in subordine di concordare con il CTR i presidi di contenimento del rischio che le ditte dovranno adottare ai fini di ridurre le aree di danno, i cui costi dovranno essere a carico del Concessionario. | Il piazzale dello svincolo di Filago è stato spostato verso la S.P. 155, in modo tale da evitare l'interferenza con la ditta Far e Farcoll | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 200 | Ai fini di un'efficace pianificazione e gestione di qualsiasi tipo di emergenza si possa manifestare nell'esercizio dell'infrastruttura autostradale, inclusi gli incidenti derivanti da trasporto di merci pericolose, si ritiene necessario che l'ente gestore coordini la propria pianificazione di emergenza, mettendo in collegamento tutti i presidi di controllo del traffico e la propria sala operativa con la sala operativa di protezione civile regionale. | (Non di competenza dell'Appaltatore.) La prescrizione verrà ottemperata in relazione all'esercizio dell'infrastruttura. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase. |
| P 201 | Cantierizzazione tratta B2 - Si richiede che durante la fase di cantierizzazione, la ex SS 35 "Milano-Meda" venga sempre mantenuta in esercizio a due corsie per senso di marcia. | Durante le fasi di cantiere si garantisce sempre le 2 + 2 corsie per senso di marcia. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 202 | Opera connessa TRMI 14: lo scambio intermedio fra opera connessa e strada esistente avviene mediante un innesto che deve essere necessariamente riqualificato, tramite rotatoria. | E' stata inserita la rotatoria come richiesto | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 203 | 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. | E' stato inserito un sottopasso stradale per garantire la continuità della viabilità indicata | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 204 | Si richiede uno stretto coordinamento con le Province territorialmente competenti durante le fasi di cantierizzazione, al fine di individuare eventuali percorsi provvisori alternativi per le autolinee di trasporto pubblico locale. | Non di competenza dell'Appaltatore. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE |

[Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.]

| ID DE LJ BE RA | P / | R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--------|-----|---|--|--|
| | | | | | per la tratta in oggetto. |
| P 205 | | D | Opera connessa TRMI 14: si propone l'eliminazione dell'innesto a T e la sostituzione con un sottopassaggio all'opera TRMI 14 con sezione stradale cat. F1 - DM 5/11/2001. Per garantire l'accesso e l'uscita alla frazione di Ruginello, ai soli autobus di linea, si chiede la realizzazione, a nord della rotatoria posta sull'opera connessa, di una connessione fra l'attuale strada e la variante in sola manovra di svolta destra/destra. | E' stato inserito il sottopasso sulla viabilità interferita ed è stata inserita un'intersezione con manovra dx/dx | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 206 | | C | Variante linea FS Monza-Molteno. La realizzazione della variante alla strada comunale via Parco, al fine di sottopassare la ferrovia, comporta la soppressione delle fermate esistenti del trasporto pubblico di linea di competenza provinciale. A tal fine si chiede la realizzazione di una coppia di fermate, di tipologia extraurbana, da concordare con la Provincia. | | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 207 | | GEN | Geologia, idrogeologia: per quanto riguarda le terre e rocce da scavo, si rammenta che dovranno essere privilegiate le operazioni di riutilizzo in loco, nel qual caso, secondo quanto stabilito dall'art. 20 del decreto legge 185/2008 (convertito in legge 28 gennaio 2009, n. 2), tali materiali risultano esclusi dall'applicazione della disciplina sui rifiuti purché gli stessi non siano contaminati. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTV A/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTV A/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| P 208 | | GEN | Lo stoccaggio di materiali o sostanze pericolose in fase di cantiere dovrà avvenire secondo le disposizioni della normativa di riferimento in materia. | la corretta gestione dei materiali in ottemperanza alla normativa vigente è stata prevista all'interno degli elaborati di cantierizzazione | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTV A/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTV A/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| ID P / R | DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------------|----------------------|------------|--|---|---|
| P 209 | GEN | | In caso di incidenti, durante le attività di cantiere od in fase di esercizio dell'infrastruttura, che possano arrecare pregiudizio alla qualità dei terreni e delle acque (sia superficiali che sotterranee), dovranno essere attivate con immediatezza le procedure tecnico amministrative di cui all'art. 242 del D.Lgs 152/06. | Previsione contenuta nel PE la cui rispondenza sarà da verificare in fase di costruzione. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 210 | GEN | | Rifiuti e materiali inerti: si ritiene che durante l'esecuzione dei lavori e la fase di esercizio debbano essere applicati tutti gli accorgimenti e le procedure atti a mitigare l'impatto di eventuali rifiuti prodotti; in particolare la gestione dei rifiuti derivanti dalle attività di cantiere dovrà avvenire senza determinare rischi per l'acqua, l'aria, il suolo, nonché per la fauna e la flora; a tal fine si ritiene che: a) le operazioni di deposito dei rifiuti dovranno avvenire nel rispetto dei limiti definiti dall'art. 183 - comma 1 - lett. m) del d.lgs. 152/06 e s.m.i., ed in modo tale che siano evitati sversamenti e percolamenti delle acque meteoriche attrverso i rifiuti; pertanto i rifiuti dovranno essere stoccati al coperto e, qualora suscettibili di rilasciare effluenti liquidi, devono essere depositati su superfici impermeabili, oppure in contenitori dotati di idoneo bacino di contenimento; | Previsione contenuta nel PE (Manuale di gestione ambientale dei cantieri) la cui rispondenza sarà da verificare in fase di costruzione. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 211 | GEN | | b) dovrà essere mantenuta la separazione tra rifiuti e terre e rocce da scavo al fine di non contaminare queste ultime, rendendone altrimenti necessario il recupero o lo smaltimento in impianti autorizzati; | Previsione contenuta nel PE; tale aspetto sarà verificato in fase di costruzione nell'ambito del Sistema di gestione ambientale dei cantieri. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| P 212 | GEN | | c) dovrà essere privilegiato il recupero dei rifiuti rispetto allo smaltimento, e pertanto, dovranno essere individuati idonei impianti autorizzati al recupero dei rifiuti provenienti dalle attività di cantiere e dalle operazioni di manutenzione dei mezzi impiegati; | Previsione contenuta nel PE; tale aspetto sarà verificato in fase di costruzione nell'ambito del Sistema di gestione ambientale dei cantieri. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO per la presente fase di VA |

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

| P / R | ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|--|---|--|
| P | 213 GEN | d) qualora venga previsto lo smaltimento in discariche autorizzate ai sensi del d.lgs. 36/03 dei rifiuti non diversamente recuperabili, dovranno essere rispettati i criteri di ammissibilità contenuti nel D.M. 3.08.2005. | Previsione contenuta nel PE; tale aspetto sarà verificato in fase di costruzione nell'ambito del Sistema di gestione ambientale dei cantieri. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO per la presente fase di VA |
| P | 214 GEN | Rifiuti e materiali inerti: durante la fase di esercizio dovrà essere posta particolare attenzione alla gestione dei rifiuti provenienti dalle operazioni di scarifica del manto stradale, del rifacimento della segnaletica, e della sostituzione delle barriere metalliche, che dovrà avvenire secondo quanto previsto dalla normativa vigente, prevedendo, inoltre, la costante pulizia della strada al fine di minimizzare sia l'impatto visivo, sia la problematica legata al trascinamento e sollevamento di polveri e rifiuti polverulenti o leggeri durante il transito degli automezzi. | (Non di competenza dell'Appaltatore.) La prescrizione verrà ottemperata in fase di esercizio dell'infrastruttura. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase. |
| P | 215 A | Opera connessa TRVA06: dare continuità alla sezione stradale di via Dei Combattenti, nel territorio del Comune di Solbiate Olona, fino alla rotonda esistente in corrispondenza della SP2. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P | 216 TRV A 13- 14 | Opera connessa TRVA13: verificare la possibilità di mantenere la continuità dell'opera connessa o mediante soluzioni che prevedano una diversa localizzazione dell'opera, così come proposto dal Comune di Gerenzano (all. F alla DGC n. 50 del 13/05/09), oppure riqualificando il viale Risorgimento in comune di Gerenzano secondo le caratteristiche previste per le strade extraurbane secondarie; tutto previo accordo con tutte le province e i comuni territorialmente interessati. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--------------------|--|--|--|
| P 217 | TRV A.13- 14 | Opera connessa TRVA 14: il cavalcavia alla progressiva 14+568.50 dovrà essere rivisto considerando la presenza del Fontanile. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 218 | C | 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 Paccinotti (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 effettuare 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). | E' stata prevista una variante piano-altimetrica con lo spostamento del tracciato verso Est e con l'abbassamento della livelletta, prevedendo un tratto in galleria artificiale che consente di non interferire con la zona industriale presente e permettendo il mantenimento di viale Europa che nella versione precedente invece era prevista come un tratto in adeguamento della viabilità connessa. Inoltre nella parte iniziale dell'intervento è stata modificata la viabilità tenendo conto del futuro sviluppo della rete viaria comunale | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 219 | GEN | Garantire l'igiene e la pulizia delle strade urbane, infangate dai mezzi provenienti dal cantiere (è auspicabile un impianto "lavaruote" prima dell'uscita del cantiere). | Previsione contenuta nel PE; tale aspetto sarà verificato in fase di costruzione nell'ambito del Sistema di gestione ambientale dei cantieri. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione NON è APPLICABILE, poiché fa riferimento a una fase successiva. |

[Handwritten signatures and initials]

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|---|--|
| P 220 | C | Tratta D - Si dovrà assicurare il mantenimento della funzionalità della vasca volano detta "del Misurato" nel comune di Arcore, purché senza aggravio di costi. | Il progetto ripristina lo stato di fatto, non mutando il funzionamento della vasca nella configurazione finale. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 221 | B2 | Tratta B2 - Salvaguardare la piattaforma ecologica di via Vecellio in comune di Barlassina mediante la tombinatura del fosso colatore acque meteoriche. | E' stato inserita la tombinatura del fosso come richiesto. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 222 | C | 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. | E' stato inserito un diaframma che consente di ridurre l'occupazione e salvaguardare l'autolavaggio | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 223 | B2 | 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 collocazione delle attività artigianali attualmente insediate entro il centro abitato. | E' stato realizzato il muro di sostegno tra la Pk 0+649 e la Pk 0+710 come richiesto | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 224 | B2 | 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. | E' stato modificato il tracciato della tangenziale di Birago spostando il sedime in modo da ridurre le occupazioni e le aree da espropriare rettificando il percorso. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 225 | B2 | 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. | E' stata eliminata la rotatoria | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 226 | C | Opera connessa TRM110 - Garantire l'accesso a via Manin da via Cattaneo, in comune di Lissone. | E' previsto l'innesto con manovra di sola svolta destra | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 227 | C | Opera connessa TRM110 - Dovrà essere garantita l'accessibilità al Laboratorio sociale Donghi sito in fregio al proseguimento della via Locatelli in Biassono (via Pepe, 3 in Lissone) con soluzione da concordare con il comune di Lissone. | E' stata inserita una rotatoria che consente l'accessibilità al laboratorio Donghi | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|---|--|
| P 228 | 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. | E' stata prevista una variante di via Lombardia: tale viabilità è stata rettificata e per garantire il collegamento con Via Olona è stata inserita una rotatoria nella parte a nord dell'autostrada | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 229 | 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. | E' stata inserita una viabilità che garantisce il collegamento con Via Sant'Ambrogio e che sisviluppa sopra la galleria artificiale | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 230 | 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. | E' stato previsto un accesso che consente la continuità di via Edison | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 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 TRM110 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). | Sono state eliminate 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 chesi sviluppano nelle zone limitrofe allo svincolo. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 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). | E' stata inserita la viabilità richiesta, prevedendo che tale viabilità, nel tratto di attraversamento dell'autostrada, si sviluppi sopra la nuova galleria artificiale "Macherio 3", inserita anche per garantire la continuità degli insediamenti produttivi presenti nell'area. La nuova viabilità si raccorda con le previsioni del PP3 | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| P 233 | Tratta C - Realizzare il tratto nord-sud che disimpegna gli insediamenti esistenti lungo via Fratelli Cervi, in comune di Macherio, sovrapposendosi al tracciato previsto dal Piano Particolareggiato Produttivo PP3 (vedere allegato a Nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. SI.2009.0098300). | Vedere nota prescrizione n. 232 | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|---|--|
| P 234 | C | Tratta C - Trovare le opportune soluzioni, compresa la copertura di parte del percorso, al fine di poter garantire la continuità delle attività produttive ubicate in via Fratelli Cervi e Sentiero delle Valli, in comune di Macherio (vedere allegato a Nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. SI.2009.0098300). | Vedere nota prescrizione n. 232 | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 235 | C | Opera connessa TRMI10 - Prevedere un collegamento tra la vecchia SP 6 e l'opera TRMI10 in comune di Macherio (vedere allegato a Nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. SI.2009.0098300). | E' stata prevista una nuova rotatoria sulla S.P. 6 | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 236 | C | Opera connessa TRMI 10 - Mantenere la continuità della pista ciclabile le esistenti su via c.na Greppi nel comune di Sovico. | E' stata mantenuta la continuità della pista ciclabile prevedendo il passaggio in prossimità della rotatoria di fine intervento della TRMI10 | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 237 | C | Opera connessa TRMI17 - Mantenere la continuità della pista ciclabile esistente lungo la strada comunale Arcore - Vimercate nel comune di Vimercate. | E' stata mantenuta la continuità della pista ciclabile prevedendo il passaggio in prossimità della rotatoria | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 238 | CO1 | Prevedere la formazione di una pista ciclabile protetta (larghezza m 2.50) sul lato ovest del tratto 2 (da rotatoria n. 2 a rotatoria n. 3) dell'opera connessa TG CO 04. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 239 | A | Tratta A - Mantenere lo scolo acque denominato "Le Vallette", presso il cavalcavia "Strada Extra Urbana" km 12 + 588, in comune di Limido Comasco, facente parte del reticolo idrico minore comunale, a beneficio dell'abitato della frazione Cascina Restelli. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 240 | B1 | Tratta B1 - Far proseguire il tratto di viabilità locale prevista in adiacenza alla Pedemontana, in sottopasso alla strada provinciale SP 30 e alla linea ferroviaria Milano - Saronno, in comune di Lomazzo, fino all'incrocio con le strade comunali esistenti, precisamente via Cadore e via delle Braghe. | Il Progetto Esecutivo recepisce tale Prescrizione; infatti il progetto prevede il raccordo della nuova viabilità Via Lombardia con via Braghe e via Cadore. | OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA P / | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|--|---|--|--|--|
| P 241 | B1 - Svin- colo di Lom- maz- zo | Svincolo di Lomazzo - Verificare la possibilità di realizzare lo svincolo di interconnessione con l'autostrada A9 in sovrappasso, previa verifica e assenso del Ministero dell'Ambiente e del ministero dei Beni e Attività Culturali in fase di progettazione esecutiva, con minimizzazione del sacrificio di superficie boscata e minor durata dei cantieri (vedere allegato a Nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. SI.2009.0098300). | In fase di progetto esecutivo, lo svincolo è stato completamente ristudiato per prevedere l'attraversamento in scavalco dell'autostrada A9. Veda- si tutti gli elaborati progettuali e nello specifico la "Corografia di rispondenza al PD e alle prescrizioni CIPE". | Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 242 | CO1 | Opera connessa TRCO03 - Porre in essere tutti gli accorgimenti tecnici previsti dalla normativa in materia (rif. art. 94 D.Lgs. 03/04/2006 n.152) per salvaguardare la zona di rispetto dei pozzi di captazione idropotabile di proprietà del comune di Lurate Caccivio, in comune di Villaguardia, in località Livescia; in ogni caso dovrà essere garantito l'approvvigionamento idropotabile. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 243 | VA1 | Comune di Buguggiate: nel caso della creazione di una via alternativa di collegamento tra la SP57 e la SP1 per il traffico minore, senza che lo stesso gravi sulla pedemontana, si ritiene necessario: - prevedere la creazione di una nuova rotonda sulla SP1 all'altezza della curva a gomito della via Montello; | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 244 | VA1 | - verificare la possibilità di interporre una piccola rotonda nella intersezione tra gli assi stradali di via Cesare Battisti / via Papa Giovanni XXIII / via Erbamolle; | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 245 | VA1 | - verificare la possibilità di predisporre marciapiedi lungo tutta la via Montello dall'incrocio di via Cesare Battisti / via Giovanni XXIII / via Erbamolle all'attuale ingresso della SP1, disassando la strada nel tratto finale in prossimità della rampa di accesso alla SP 1 (zona via Battisti). | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 246 | A | Comune di Cassano Magnago: riprogettare la vasca di accumulo acque prevista a nord di Pedemontana, in modo che il suo ingombro sia compatibile con l'ipotesi di prolungamento della tangenziale sud di Cassano verso est sino allo svincolo di Solbiate Olona. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

IS full

G

Rece
BR

Q S

li

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|---|--|
| P 247 | Comune di Lozza: il terrapieno di sostegno del primo tratto della rampa B dello svincolo di Vedano Olona sia arretrato a filo carreggiata per garantire lo standard a parcheggio all'attività commerciale esistenti. | E' stato predisposto un sottopassaggio collegato alla rete della viabilità campestre presente | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 248 | Comune di Saronno: verificare la possibilità di realizzare, sul territorio del comune, almeno un attraversamento della TR CO 11, sopra o sotto, soprattutto a servizio delle attività agricole ancora svolte sia ad est che ad ovest della tratta. | OTTEMPERATO | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 249 | Opera connessa TRVA13: in comune di Uboldo realizzare un muro verticale, in variante rispetto alla scarpata prevista nel progetto definitivo, per i tratti dall'intersezione con via Caduti della Liberazione a via Pascoli, da via Cerro a via Castellanza e da via Castellanza a via Le-gnano (vedi allegato "Variante 1 di Uboldo rev 1" alla DGC n° 19 del 17/07/09). | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 250 | Opera connessa TRVA13: in comune di Uboldo realizzare una galleria artificiale per il tratto di strada compreso tra le intersezioni con via Madonnini e via Cerro ed eliminare i due cavalcavia previsti in corrispondenza di tali intersezioni (vedi allegato "Variante 1 di Uboldo rev 1" alla DGC n° 19 del 17/07/09). | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| P 251 | Opera connessa TRVA13: in comune di Uboldo eliminare i 3 cavalcavia e i rami dello svincolo "IV novembre", portando l'intersezione tra la SP 527 e via IV Novembre da uno svincolo a due livelli ad un'intersezione a rotatoria, posizionata più ad est rispetto alla rotatoria prevista (vedi allegato "Variante 1 di Uboldo rev 1" alla DGC n° 19 del 17/07/09). | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

| ID DE LI BE RA | P / | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--------|--------------------|---|---|---|
| P 252 | | TRV A 13- 14 | Opera connessa TRVA13: in comune di Uboldo spostare lievemente verso est il tracciato della strada tra la SP527 e via Cerro, in modo da minimizzare l'impatto sulle particelle fondiarie (vedi allegato "Varianti 1 di Uboldo rev 1" alla DGC n° 19 del 17/07/09). | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 253 | | C/D | Affiancamento ferrovia - Il progetto esecutivo dovrà recepire, nella definizione e nella applicazione dei criteri di sicurezza relativi all'affiancamento autostrada-ferrovia, le indicazioni fornite dal documento "Parte XI linee guida per la sicurezza nell'affiancamento strada-ferrovia" tratta dal "Manuale di progettazione Corpo Stradale" di RFI. | Negli elaborati sono riportati tutti gli interventi necessari per garantire la sicurezza nell'affiancamento ferrovia/autostrada così come richiesto nel documento "Parte XI linee guida per la sicurezza nell'affiancamento strada-ferrovia" tratta dal "Manuale di progettazione Corpo Stradale" di RFI. | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 254 | | D | Elenco Opere Interferite (integrate e coordinate) - Interferenze idrauliche minori - Si verifichi la possibilità di considerare coordinate le seguenti opere: tombino alla pk autostradale 5+039 (idraulico faunistico) e tombino pk autostradale 11 +450 (idraulico). | Si sono aggiornati gli elaborati del capitolo "affiancamento gnoda ferroviaria" conseguentemente alla prescrizione | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 255 | | D | Elenco Opere Interferite (integrate e coordinate) - Interferenze viarie - Si verifichi la possibilità di considerare coordinate le seguenti opere: opera integrata 5 pk autostradale 0+884 tratta D (viabilità locale su galleria artificiale Passirano) e opera ex integrata 11 pk autostradale 4+000 tratta D (opera compensativa greenway su galleria artificiale Sulbiate). | Si sono aggiornati gli elaborati del capitolo "affiancamento gnoda ferroviaria" conseguentemente alla prescrizione | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 256 | | C | Elenco Opere Interferite (integrate e coordinate) - Interferenze viarie - Si verifichi la possibilità di considerare di sola competenza di autostrada Pedemontana, le cinque gallerie artificiali "Linea FS Milano-Carnate" da 1 a 5, finalizzate a consentire il sottoattraversamento della linea esistente RFI Milano - Carnate da parte del sedime dell'autostrada (asse principale e rami di svincolo). | Si sono aggiornati gli elaborati del capitolo "affiancamento gnoda ferroviaria" conseguentemente alla prescrizione | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|---|---|
| P 257 | GEN | Per le opere di attraversamento interferenti con la sede delle autostrade in concessione ad Autostrade per l'Italia, in progetto esecutivo dettagliare la tipologia e l'intervento previsto, nonché la relativa ubicazione con riferimento alle progressive ASPI delle autostrade interferenti. | Sono dettagliate nel progetto esecutivo tutte le opere di attraversamento dell'autostrada A9; inoltre le progressive delle opere sono state riferite alle progressive ASPI. Si veda l'elaborato "SCHEMA PLANIMETRICO INQUADRAMENTO AUTOSTRADA A9" | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 258 | GEN | Nel progetto esecutivo vengano prodotte le sezioni autostradali in corrispondenza di tutti i nuovi cavalcavia e sottovia, delle corsie di accelerazione e decelerazione nonché delle complanari, da cui si evinca la sistemazione attuale e quella futura della sede delle autostrade in concessione ad Autostrade per l'Italia | Sono state prodotte tutti gli album delle sezioni relative a ciascuna rampa, e sulle opere di scavalco. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 259 | GEN | Produrre nel progetto esecutivo i diagrammi di velocità delle rampe di interconnessione con le autostrade di competenza di Autostrade per l'Italia. | Ottemperata. Vedasi elaborati progettuali | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| P 260 | GEN | Nella successiva fase progettuale, CAL/APL dovranno presentare alla Direzione di Tronco competente la fasizzazione di dettaglio delle attività lavorative da effettuare sulle autostrade di competenza di Autostrade per l'Italia, sulla base della quale la Direzione di Tronco stabilirà il numero e la tipologia di corsie chiuse al traffico, il numero massimo di chiusure al traffico nonché gli intervalli tra le chiusure, di una o entrambe le carreggiate autostradali. Tali chiusure dovranno comunque avvenire solo tra la mezzanotte e le ore 5,00. A seguito di tale definizione, saranno quantificati gli indennizzi da risarcire ad ASPI sulla base del lucro cessante derivante dai lavori. | Sono stati svolti una serie di incontri tecnici presso la Direzione di Tronco ASPI per condividere le modalità di intervento e tempi di chiusura al traffico dell'autostrada A9. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|--|---|
| P 261 | GEN | <p>Al termine dei lavori da effettuare sulle autostrade di competenza di Autostrade per l'Italia dovrà essere eseguita la ricopertura della pavimentazione, con un tappeto unico di tipo drenante, eseguito a regola d'arte e secondo gli standard della scrivente, dell'intero tratto di autostrada interessato dai lavori e dalla segnaletica provvisoria di cantiere. Dovrà altresì essere posta la segnaletica definitiva.</p> | <p>Sono stati definiti i limiti di competenza con ASPi anche per il rifacimento di segnaletica, recinzioni e pavimentazioni. Anche la tipologia di pavimentazione da utilizzare è stata definita con ASPi nel corso di incontri specifici.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>La Prescrizione NON è APPLICABILE per la presente fase.</p> |
| P 262 | COI | <p>Interconnessione di Grandate (A9) -Prevedere una diversa localizzazione del cavalcavia a servizio dei nuovi posti di manutenzione previsti tra il km 31+ 600 ed il km 31 + 900, per eliminare l'interferenza con le vasche di trattamento di prima pioggia previste dal progetto e successivo di ampliamento alla terza corsia dell'A9, da ambo i lati delle carreggiate, in corrispondenza della roggia Fontanile nel comune di Luisago.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> |
| P 263 | COI | <p>Interconnessione di Grandate (A9) - Devono essere evidenziati gli accessi ai nuovi posti di manutenzione previsti tra il km 31+ 600 ed il km 31 +900.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> |
| P 264 | C | <p>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.</p> | <p>La configurazione dello svincolo è stata ristudiata completamente: è stato eliminato il ramo a nord di APL ed è stata previsto l'allungamento della galleria Tangenziale Est per garantire l'accessibilità all'area di servizio sulla A512 dir. sud; è stato spostato il ramo di uscita da APL lungo la A51 così come richiesto. Inoltre per minimizzare l'interferenza con il fiume Molgora, sono state spostate le due rampe in affiancamento all'autostrada che ha comportato anche una modifica dei rami dell'interconnessione: in particolare si è dovuta prevedere una rotatoria nel ramo dello svincolo che si sviluppa a sud parallelamente all'autostrada, mentre la rampa di uscita da APL dir. A8/A9 è stata modificata prevedendo l'affianca-</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratti differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |

| ID DE LI BE RA P / R | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|------------|---|---|---|
| | | | mento al sistema ad anello dello svincolo. | |
| P 265 | C | 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 cogli standard autostradali. | vedere nota prescrizione n. 264 | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 266 | C | Interconnessione A51 - Fasi di lavoro: dovranno essere mantenute le due corsie per senso di marcia sulla A51. | Si sono studiate fasi di lavoro che ottemperano alla richiesta | La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| P 267 | GEN | Nelle successive fasi di progettazione prestare particolare attenzione al dimensionamento, nel rispetto della normativa vigente in materia, delle interconnessioni: A51 Tangenziale est di Milano, gestita dalla società concessionaria Milano Serravalle SpA; A8 Milano-Varese, A9 Lainate-Como-Chiasso e A4 Torino-Trieste, gestite dalla società concessionaria Autostrada per l'Italia SpA. | Ottemperata per la parte relativa all'interconnessione con la A9. Si rimanda agli elaborati già menzionati nelle precedenti Prescrizioni. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Trattata A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Trattata B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|--|---|
| P 268 | <p>Intersezione: tratta C, linea RFI Monza-Molteno-Lecco, Comune di Biassono - Realizzare il muro (lato nord est) in prossimità del tracciato ferroviario, aree limitrofe a Cascina Grugagna, con rivestimento in mattoni di laterizio (o alternativamente in ceppo) ed avendo cura di lasciare dei varchi o, più precisamente, di realizzare un sistema ritmato di passaggi ad arco o con fattezze storiche simili.</p> | <p>E' stato inserito un viadotto ad archi con valenza architettonica che consente il passaggio alla scina.</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |
| P 269 | <p>Tratta D - Roggia Brembilla ramo di Boltiere - L'attraversamento non potrà essere realizzato con sifone, in quanto il ramo di Boltiere svolge anche funzione idraulica. L'attraversamento in oggetto andrà pertanto ristudiato con individuazione di nuovo tracciato ovvero collocazione nell'impalcato dello svincolo e la soluzione dovrà essere approvata dal Consorzio di bonifica della media pianura bergamasca.</p> | <p>E' stata prevista una deviazione del canale che consente di evitare la realizzazione di un sifone.</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |
| P 270 | <p>Industrie a rischio incidente rilevante: i caselli autostradali, come tutta la strada, siano considerati nei confronti del DM 9.05.2001 in categoria B e venga utilizzata la tabella 3b dello stesso decreto per valutare la compatibilità territoriale.</p> | <p>Successivamente al parere della C.T.R., con il quale si è stabilito che l'autostrada ricade in classe B, sono stati presi in considerazione i valori di soglia raggiunti e superati dai possibili incidenti (lesioni reversibili, irreversibili ed elevata letalità), in modo da risolvere le possibili interferenze tra il tracciato e le aree di danno.</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |
| P 271 | <p>Industrie a rischio incidente rilevante: prevedere adeguati accorgimenti progettuali e gestionali per rendere lo svincolo e la barriera di Filago territorialmente compatibili con le aree di danno degli stabilimenti FAR e FARCOLL.</p> | <p>Vedere nota prescrizione n. 199</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|--|---|
| P 272 D | <p>Industrie a rischio incidente rilevante: prevedere adeguati accorgimenti progettuali e gestionali per rendere l'opera connessa TRBG 03 "Dorsale dell'Isola territorialmente compatibile con le aree di danno degli stabilimenti Giovanni Bozzetto e DSM, considerando per quest'ultimo il corretto posizionamento delle aree di danno, come da rapporto di sicurezza.</p> | <p>Per salvaguardare la ditta Bozzetto, considerata Azienda RIR, è stata prevista una variante piano-altimetrica della viabilità connessa TRBG03. La nuova soluzione prevede la traslazione della viabilità verso nord, allontanandosi dalla ditta Bozzetto con attestamento sulla rotatoria esistente della S.P. 155. Inoltre per garantire gli accessi alle zone industriali, da entrambi i lati della viabilità connessa sono state inserite due controstrade che consentono le manovre di entrata/uscita degli automezzi in sicurezza. Il tratto di adeguamento della S.P. 155, dalla rotatoria esistente fino alla rotatoria dello svincolo di Filago, è previsto a due corsie per senso di marcia (con marciapiede tra le due carreggiate). Infine lungo la S.P. 155 adeguata è stata ripristinata la viabilità di accesso alla ditta Bozzetto, con un'intersezione a raso che consente manovre di sola svolta a destra, e anche l'uscita della ditta DSM. Inoltre per ridurre gli ingombri per tale azienda è stato previsto l'inserimento di un muro lungo la carreggiata est della viabilità adeguata nel tratto in prossimità della rotatoria esistente.</p> | <p>La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |
| P 273 CO1 | <p>Industrie a rischio incidente rilevante: prevedere adeguati accorgimenti progettuali e gestionali per rendere i lotti 1 e 2 della tangenziale di Como territorialmente compatibili con le aree di danno della Ditta Li- quigas spa di Casnate con Bernate.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> |

| ID DE LI BE RA P / R | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|------------|---|-------------------------------|--|
| P 274 | GEN | Gallerie rete TEN - Dovranno essere dettagliate le caratteristiche pre-stazionali delle misure adottate connesse al grado di progettazione e-secutiva precisando le caratteristiche dei materiali, le certificazioni di fornitura e posa in opera, tenendo conto in particolare dei requisiti di resistenza e reazione al fuoco; dovrà essere garantita la condizione di "corridoio protetto" per i percorsi d'esodo; il tappeto di usura in galleria dovrà essere del tipo tradizionale non drenante (impermeabile) e con caratteristiche di scarsa reattività fisica; in tutte le gallerie con L > 1000 mt. agli imbocchi dovranno essere presenti e ben segnalati equipaggiamenti disinquinanti composti da barriere assorbenti per assicurare perimetrazioni di lunghezza di almeno 10 mt. e sostanze assorbenti per almeno 10 Kg; il progetto della segnaletica dovrà essere sviluppato secondo il disposto di cui all'Allegato 5 della nota della Commissione prot. 177 del 01.03.2007. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATA per la presente fase |
| P 275 | GEN | Gallerie rete TEN - Le analisi di rischio dovranno essere verificate ed integrate per ciascuna delle gallerie rientranti nell'ambito di applicazione del D. Lgs. 264/2006 tenendo conto del livello commisurato alla fase di progetto esecutivo e, tra gli altri, dei fattori connessi alle caratteristiche speciali (volume di traffico e sua composizione - veicoli leggeri e pesanti-, eventuali condizioni meteorologiche sfavorevoli, particolari condizioni di traffico connesse all'alternanza delle gallerie); si dovranno altresì considerare i fattori connessi ai cambiamenti dell'organizzazione della piattaforma in prossimità degli svincoli, la presenza di attività a rischio di incidente rilevante. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATA per la presente fase |







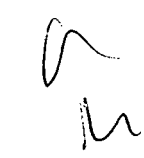


Rece
BR

| ID DE LI BE RA | P / | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--------|------------|--|-------------------------------|--|
| P 276 | / | GEN | <p>Gallerie rete TEN - Si dovranno prevedere, in fase di progettazione esecutiva, gli elementi necessari alla definizione della documentazione di sicurezza per la fase di messa in esercizio (Allegato 4 punto 2.4 del D. Lgs. 264/2006) e per la fase di esercizio (Allegato 4 punto 2.5 del D. Lgs. 264/2006) ed in particolare dovranno essere forniti: il piano di monitoraggio e controllo; i piani di emergenza interno ed esterno da elaborare con i servizi di pronto intervento con particolare riguardo alle procedure di sicurezza da adottare in caso di emergenze derivanti da eventi che coinvolgono trasporto ADR; le misure atte a garantire tempestività ed efficienza della comunicazione verso gli utenti; gli aggiornamenti dei piani di emergenza sulla base di quanto acquisito dai piani di monitoraggio e controllo nonché dalle esercitazioni periodiche la prima delle quali è opportuno sia effettuata prima della messa in servizio della galleria.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATA per la presente fase</p> |
| P 277 | / | GEN | <p>Gallerie rete TEN - Nell'ambito degli adempimenti previsti dal D. Lgs. 264/2006 da attuare in fase di esercizio, per quanto applicabile in sede di elaborazione del progetto esecutivo, si richiama la verifica di efficacia, in termini di compatibilità dei tempi di avviamento, della combinazione di UPS e gruppi elettrogeni carrellati quale fonte sostitutiva ed alternativa dell'alimentazione dei sistemi di prevenzione e gestione dell'emergenza; l'aggiornamento della documentazione di sicurezza a fine costruzione che dovrà comprendere un elaborato di sintesi riportante la configurazione "as built" delle gallerie in merito alle strutture, alle dotazioni impiantistiche ed agli elementi rilevanti ai fini della sicurezza; il Gestore, mediante il piano di manutenzione di cui all'Allegato 4 del D.Lgs. 264/2006, dovrà garantire il funzionamento e la manutenzione della galleria (parti strutturali e sua dotazione impiantistica rilevanti ai fini della sicurezza); Il Responsabile della sicurezza dovrà verificare che le ipotesi assunte nella documentazione di sicurezza e poste a base dell'analisi di rischio vengano confermate nel corso dell'esercizio oltre che accertare che il Gestore dia piena attuazione ai previsti adempimenti secondo i contenuti della documentazione di sicurezza adottata.</p> | | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014</p> <p>OTTEMPERATA per la presente fase</p> |

| ID DE LI BE RA P / | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|--|--|---|---|
| P 278 GEN | Gallerie rete TEN - In base alla nota della Commissione prot. 421 del 28.01.2008 il progetto della sicurezza allegato al progetto esecutivo dovrà essere sottoscritto dal Gestore e dal Responsabile della sicurezza, designato dal Gestore e preventivamente accettato dalla Commissione, dovrà essere individuata la figura del progettista e la persona fisica responsabile dell'integrazione fra le parti specialistiche; il parere dell'esperto terzo qualificato dovrà essere formulato in termini di attestazione che faccia esplicito riferimento alla condivisione delle ipotesi, dei metodi, dei risultati e delle condizioni prese a base del progetto della sicurezza nonché all'adeguatezza del piano di manutenzione, del piano di monitoraggio e di controllo in esercizio; il parere del Responsabile della sicurezza dovrà riportare l'esplicita condivisione delle misure di sicurezza nel rispetto di quanto previsto dal D. Lgs. 264/2006 con particolare riferimento all'adeguatezza del piano di manutenzione, del piano di monitoraggio e di controllo in esercizio ed al piano di gestione dell'emergenza. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATA per la presente fase |
| R 1 GEN | Per gli insediamenti residenziali direttamente interessati dall'infrastruttura si dovranno trovare adeguate soluzioni che permettano il trasferimento della residenza o un'adeguata sistemazione della struttura esistente per il proseguimento della funzione abitativa. | Non pertinente, non ci sono insediamenti residenziali direttamente interessati dall'infrastruttura. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Raccomandazione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |
| R 2 GEN | Si raccomanda il coinvolgimento degli imprenditori agricoli per la realizzazione e gestione nel tempo degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale interessanti aree agricole. A tal fine sarà opportuno prevedere accordi anche con le organizzazioni professionali di categoria. | Non di competenza dell'Appaltatore. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|--|--|
| R 3 | <p>Relativamente alle fasi di cantiere, si raccomanda di definire puntuali piani temporali delle opere che tengano adeguatamente conto di cercare di evitare lo svolgimento dei lavori nel momento riproduttivo della fauna.</p> | <p>Ottemperata per quanto possibile con i tempi contrattuali.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO</p> |
| R 4 | <p>Al termine dei lavori dovrà in ogni caso essere prevista la rimessa in pristino di tutte le aree interessate dai cantieri.</p> | <p>Previsione contenuta nel PE la cui rispondenza sarà da verificare in fase di costruzione.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Raccomandazione NON è APPLICABILE per la presente fase.</p> |
| R 5 | <p>Si raccomanda di tenere in considerazione la Rete Ecologica Regionale (RER), alla quale è stata riconosciuta la valenza di infrastruttura prioritaria per la Lombardia nell'ambito del Piano Territoriale Regionale approvato con DGR n. 6447 del 16 gennaio 2008. Si segnala inoltre che con DGR n. 8/8515 del 26 novembre 2008, sono state approvate le modalità di attuazione della Rete Ecologica Regionale in raccordo con la programmazione degli enti locali e l'individuazione finale della rete in scala 1:25.000.</p> | <p>Le opere di deframmentazione faunistica sono state localizzate in relazione alla RER già nel progetto definitivo approvato. Il progetto esecutivo ha confermato la localizzazione di tutti i corridoi faunistici presenti nel progetto definitivo.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO</p> |
| R 6 | <p>Si evidenzia l'opportunità di fare riferimento ai "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale", studio approvato il 7 maggio 2007 con decreto n. 4517 del Direttore Generale della Qualità dell'Ambiente.</p> | <p>Lo studio citato nella osservazione è stato considerato nel Progetto Definitivo per gli aspetti di ricaduta sulle mitigazioni. Lo studio faceva parte della normativa di riferimento del Progetto Definitivo. Il Progetto Esecutivo conferma le scelte e la normativa di riferimento del Progetto Definitivo.</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO</p> |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|---|--|
| R 7 | GEN | Relativamente al tema espropri del comparto agricolo, si ritiene opportuno verificare tra le parti interessate, tra cui le organizzazioni professionali agricole, la possibilità di definire un Protocollo d'Intesa. A tal fine si richiama come possibile punto di riferimento l'esperienza condotta per l'autostrada BreBeMi. | Il Protocollo d'intesa è stato siglato in data 18 dicembre 2009. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr: parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr: parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| R 8 | D | Provincia di Bergamo - Greenway e opere compensative: garantire un costante monitoraggio/manutenzione per tutta la durata dei cantieri per verificare l'attecchimento della vegetazione e la sostituzione delle morte e delle fallanze. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 9 | D | Provincia di Bergamo - Rotatorie: tutte le nuove rotatorie dovranno essere dotate di impianti di irrigazione e allacci alla rete idrica esistente. | Sono stati previsti impianti di irrigazione completi all'interno di ogni rotatoria ricadente nella Provincia di Bergamo | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 10 | D | Provincia di Bergamo - Rotatorie: tutte le nuove rotatorie dovranno avere pendenza trasversale verso il centro, con rete di smaltimento delle acque meteoriche ubicato lungo tutta la corona dell'aiuola centrale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 11 | D | Provincia di Bergamo - Impianti: gli impianti di illuminazione dovranno essere conformi alle linee guida (All.7 alla DGP n° 317 del 14/05/2009) e ai tipologici forniti dalla Provincia e garantire il controllo completo dei parametri e delle funzionalità d'impianto dal centro operativo della Provincia, attraverso gli applicativi gestionali già in uso al centro stesso, purché senza aggravio di costi. | Gli impianti sono stati progettati in conformità alle specifiche della Provincia di Bergamo (telecontrollo remoto, regolazione illuminazione, tipologie corpi illuminanti, software di gestione impianti, ecc...) | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 12 | D | Provincia di Bergamo - Impianti: eventuali impianti semaforici, di segnalazione luminosa e a messaggio variabile, dovranno essere realizzati con tecnologia a led, purché senza aggravio di costi. | Gli impianti previsti sono del tipo a led | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

15










| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|-------------------------------|---|
| R 13 | D | Provincia di Bergamo - Impianti: APL dovrà provvedere all'attivazione delle forniture di energia elettrica per alimentare gli impianti realizzati, a propria cura ed onere. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 14 | D | Provincia di Bergamo: i progetti esecutivi degli impianti elettrici, delle barriere, della segnaletica orizzontale e verticale, delle opere strutturali che verranno trasferiti alla Provincia, dovranno ottemperare agli standard progettuali indicati nel documento depositato dalla Provincia stessa (DGP n° 317 del 14/05/2009), purché senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 15 | D | Provincia di Bergamo - Segnaletica: il progetto della segnaletica verticale ed orizzontale dovrà essere approvato dalla Provincia. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 16 | D | Provincia di Bergamo - Certificazioni e Convenzioni: gli impianti elettrici stradali saranno presi in carico per la loro gestione solo in seguito alla trasmissione di tutta la documentazione d'impianto (dichiarazione di conformità, relazione delle verifiche iniziali, schemi elettrici as built, fascicolo dei materiali utilizzati, manuali d'uso e manutenzione, ecc.), attraverso la sottoscrizione di apposito verbale di consegna. Contestualmente, la Provincia richiederà la volturazione dei contratti di fornitura di energia elettrica in essere a proprio nome. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 17 | D | Provincia di Bergamo - Certificazioni e Convenzioni: ad ultimazione delle opere connesse all'autostrada, aventi rilevanza provinciale, si dovrà provvedere al posizionamento dei cippi di confine, con trasmissione alla Provincia di tutti i frazionamenti e atti di trasferimento di proprietà. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 18 | D | Provincia di Bergamo - Certificazioni e Convenzioni: la Provincia, alla fine dei lavori, dovrà ricevere copia di tutti i collaudi statici delle opere strutturali di competenza. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|-------------------------------|---|
| R 19 D | <p>Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Deviazione del corso d'acqua: i lavori in alveo dovranno essere effettuati evitando di deviare completamente il corso del fiume, garantendo costantemente, a valle del punto in cui essi si svolgono, la presenza di un deflusso d'acqua sufficiente alla sopravvivenza delle biocenosi. Nel caso fosse indispensabile una deviazione completa dell'alveo si dovrà predisporre il recupero dei pesci nel tratto sottostante in accordo con gli enti competenti e secondo le "Prescrizioni per la salvaguardia del patrimonio ittico nei casi di asciutta, interruzione e opere in fregio e/o nell'alveo di corsi e corpi idrici - DGP n. 456 del 20.5.1999" alle quali la Ditta che esegue i lavori deve scrupolosamente attenersi. Si tratta di un impatto temporaneo che termina con la fine dei lavori e il ripristino dello stato iniziale dell'alveo, che dovrà essere effettuato a cura della ditta esecutrice dei lavori.</p> | | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |
| R 20 D | <p>Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Esecuzione di lavori all'interno dell'alveo: per minimizzare il problema del trasporto solido dovuto al sommovimento dell'alveo sarà opportuno far sì che l'acqua fluente da monte passi a fianco della zona di alveo interessata dai lavori, in modo da ridurre, quanto più possibile, il quantitativo d'acqua che, scorrendovi attraverso, porta in sospensione il materiale fine. L'impatto è temporaneo e cesserà con la fine dei lavori in alveo; l'eventuale accumulo di materiale fine sedimentato a valle della zona dei lavori sarà eliminato naturalmente dal primo evento di morbida.</p> | | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |
| R 21 D | <p>Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Misure per contenere sversamenti accidentali di inquinanti in cantiere: lo stoccaggio, la manipolazione e il rifornimento di carburante, lubrificanti e fluidi idraulici dei mezzi deve avvenire in un opportuno luogo, distante almeno 30 m dal corso d'acqua e scelto in modo che fuoriuscite accidentali di liquidi non possano giungere ad esso; deve essere predisposto un piano di emergenza per il contenimento di eventuali fuoriuscite. I Kit di prima emergenza possono p.e. costituire una dotazione di sicurezza da posizionarsi in tutti quei luoghi nei quali sono possibili sversamenti o perdite accidentali di liquidi, dove quindi è necessario avere una dotazione di materiali assorbenti pronta per l'intervento (es. depo-</p> | | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |

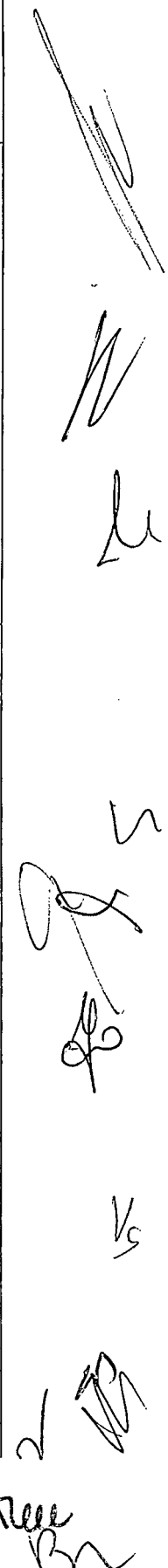
| P R / | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|---|-------------------------------|--|
| | | | sito scarico fusti, deposito carburanti ecc.). A seconda dei modelli i kit contengono panni, cuscini, barriere assorbenti, sacchi per la raccolta e dispositivi di protezione individuale quali tute monouso, guanti e occhiali. | | |
| R | 22 | D | Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Precauzioni nell'uso di cemento e calcestruzzo: il contatto tra l'acqua e la colata di cemento deve essere evitato per un minimo di 48 ore dalla gittata se la temperatura atmosferica è sopra lo zero e per almeno 72 ore se è sottozero, in quanto il cemento liquido è alcalino e fortemente tossico per gli organismi acquatici. Le zone di lavoro dove si fa uso di cemento devono quindi essere isolate da ogni possibile ingresso diretto o indiretto nel corso d'acqua di acque di scolo. E' opportuno monitorare frequentemente il pH a valle della zona dei lavori, intervenendo se questo cambia di più di una unità o se esce dal range 6-9 unità. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 23 | D | Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Impedimento alla percorribilità dovuto alla realizzazione di attraversamenti: gli attraversamenti necessari in fase di cantiere per il passaggio dei mezzi di lavoro dovranno essere smantellati al termine della costruzione dell'opera, assicurando così la temporaneità dell'impatto. Questo potrà inoltre essere prevenuto realizzando gli attraversamenti con modalità tali da garantire il passaggio dell'itiofauna: per esempio gli attraversamenti su tubi risulteranno più funzionali, in relazione anche alle caratteristiche del fiume, se realizzati con un maggior numero di tubi di minor diametro rispetto a pochi di grosso diametro; la pendenza dovrà essere modesta e non ci dovrebbero essere salti tra lo sbocco a valle e la superficie del corso d'acqua. Inoltre i tubi dovrebbero essere posizionati in maniera tale che il 10% dell'altezza sia infossato nell'alveo fluviale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|-------------------------------|---|
| R 24 | D | <p>Provincia di Bergamo - Impatti derivanti dalla presenza di manufatti che condizionano il regolare deflusso delle acque: per quanto attiene invece alla presenza di manufatti (ponti e sottopassi) che, comportano la canalizzazione dei corsi d'acqua, al fine di rendere agibile il passaggio della fauna ittica, ma anche di rettili e anfibi o piccoli mammiferi, si rende necessaria la realizzazione di idonei passaggi in condotte. Queste sono solitamente caratterizzate da una distribuzione quasi uniforme dell'acqua nell'alveo artificiale determinando, in condizioni idrologiche di magra, un battente di alcuni centimetri mentre in condizione di piena si raggiungono ragguardevoli velocità dell'acqua a causa della poca rugosità dei substrati. In queste condizioni e tenuto conto della lunghezza complessiva dei sottopassi i pesci sono impossibilitati a risalire il corpo idrico. L'intervento strutturale, in questo caso non deve ridurre la sezione della condotta e non deve determinare alcuna ostruzione per il transito delle portate di piena. Omissis</p> | | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |
| R 25 | D | <p>Provincia di Bergamo - Prescrizioni per la salvaguardia del patrimonio ittico nei casi di asciutta, interruzione di opere in fregio e/o nell'alveo di corsi e corpi idrici: la Ditta che pone in asciutta, interrompe o svolge lavori in fregio e/o nell'alveo di corsi e corpi idrici naturali o artificiali deve sempre provvedere al recupero del materiale ittico presente, autonomamente se autorizzata o previo incarico ad apposito Soggetto. Devono sempre essere altresì rispettate le seguenti prescrizioni: - chi intende svuotare o interrompere corsi d'acqua o bacini, compresi quelli privati in comunicazione con acque pubbliche, deve darne comunicazione scritta almeno 30 giorni prima dell'inizio dei lavori; - nei casi conseguenti a lavori estremamente necessari il predetto termine del tempo di preavviso può essere ridotto a 10 giorni prima dell'inizio dei lavori; - nei casi di urgenza determinati da calamità naturali o da guasti alle opere che possano provocare gravi danni, chi è costretto ad intervenire in deroga ai termini sopracitati deve darne immediata comunicazione via fax prima dell'inizio dei lavori; - chi intende eseguire lavori o interventi in fregio e/o nell'alveo di corpi idrici naturali od artificiali che non comportano l'interruzione o l'asciutta del corpo idrico, deve darne comunicazione scritta almeno</p> | | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA.</p> |

Handwritten signatures and initials:
 - Top left: Full name and signature
 - Middle: Initials
 - Bottom right: Initials and signature

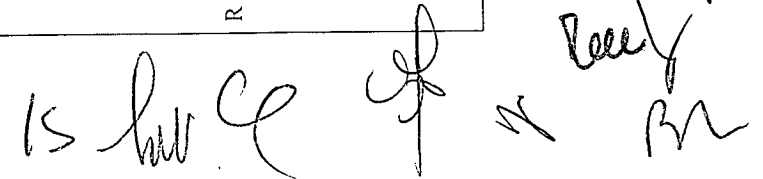
| P R I D E L I B E R A | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|------------|---|--|---|
| R 26 | C | 5 giorni prima dell'inizio dei lavori. | | |
| R 27 | D | Opera connessa TRMI 10: si richiede alla società Concessionaria di rendere disponibile alla Provincia di Milano il progetto definitivo del prolungamento a nord della variante sino alla SP 135 in Comune di Albiate, secondo il tracciato già noto alla predetta Società. Opera connessa TRMI 12: il progetto prevede la realizzazione di una bretella tra il tracciato dell'attuale SP 3 e la frazione di Villanova. Valutare la possibilità di realizzare con standard cat. F1 - DM 5/11/2001 al fine di consentire il transito bidirezionale delle autolinee da/per Bernareggio - Vimercate, purchè senza aggravio di costi. | E' stato previsto un collegamento con la tipologia di strada richiesta | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 28 | GEN | Viabilità ciclopedonale: relativamente alle barriere di separazione tra le piste ciclabili e la carreggiata, prevedere barriere che non siano pericolose per il ciclista, ad esempio mediante rivestimento in legno oppure mediante un idoneo parapetto invalicabile di legno, affiancato alla barriera, trattato intumescente o altro materiale antiurto. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Raccomandazione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |

| ID DE LI BE RA | P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|-------------|---|--|--|
| R 29 | C | Provincia di Milano - Rete ecologica: garantire la continuità del varco ecologico di via Mazzini nel comune di Desio, creando una fascia a verde alberato anche a sud est della rotonda, purchè senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | Il progetto esecutivo ha previsto l'inserimento di esemplari arborei all'interno della fascia arbustiva prevista dal PD a sud est della rotonda, completando gli interventi di mitigazione per garantire la continuità del varco ecologico di via Mazzini nel comune di Desio. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 30 | C | Provincia di Milano - Rete ecologica: garantire la continuità del varco delle rete ecologica di PTCP nei pressi della rotonda via Galilei in comune di Lesmo, creando una fascia a verde alberato anche a sud est della rotonda e possibilmente creando due ecodotti sulla viabilità locale in corrispondenza della greenway, purchè senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | La richiesta di inserimento di una fascia alberata risulta di difficile inserimento poiché a ridosso della green way. E' stata però inserita una fascia arbustiva ornamentale sulle scarpate della viabilità secondaria. Circa la richiesta di posizionamento di due ecodotti sulla viabilità locale in corrispondenza della Greenway si rimanda agli elaborati specifici. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 31 | C | Provincia di Milano - Viabilità ciclopedonale: prevedere una pista ciclabile nord-sud in via Marconi in comune di Lesmo ed anche la sua connessione con la sovrastante greenway, purchè senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | E' stata realizzata la connessione fra la greenway e la ciclabile parallela a via Marconi, prevedendo un breve raccordo in corrispondenza della sezione 458 in area già compresa nel piano di esproprio del progetto di mitigazione ambientale. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 32 | C | Provincia di Milano - Viabilità ciclopedonale: prevedere una pista ciclabile nord-sud in via San Giovanni Bosco in comune di Usmate, purchè senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 33 | C | Provincia di Milano - Viabilità ciclopedonale: prevedere una pista ciclabile nord-sud sul lato ovest delle rotonde di via SS 36 nei comuni di Arcore e Usmate, purchè senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 34 | D | Provincia di Milano - Rete ecologica: prevedere un ponte verde di de-fragmentazione ecologica per il varco della rete ecologica di PTCP, in corrispondenza della circonvallazione di Colnago, purchè senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | In fase esecutiva è sta approfondito quando già previsto dal progetto definitivo | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |



| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|-------------------------------|---|
| R 35 | C/D | Provincia di Milano - Aree di servizio: per quel che concerne le previste aree di servizio di Desio e Bellusco, si evidenzia l'opportunità di approfondire / rivisitare le stesse alla luce delle significative criticità in termini di consumo di suolo ed inserimento paesistico/ambientale, soprattutto riguardo alla rete ecologica ed ai relativi varchi. Si evidenzia altresì l'opportunità di approfondire tipologie progettuali (soprattutto per quella di Desio, data l'importanza del contesto paesistico e per la rete ecologica provinciale), che privilegino l'integrazione delle aree di sosta con significativi sistemi verdi, coordinati con i contesti urbani in cui ricadono. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 36 | COI | Opera connessa TRCO04 - Valutare la possibilità di realizzare una rotatoria che accolga in un'unica intersezione tutte le aste afferenti all'attestazione dell'opera connessa sulla SP28 - via Scalabrini, in comune di Casnate con Bernate, al fine di evitare la coesistenza di due nodi adiacenti, purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R 37 | COI | Opera connessa TRCO04 - Tratto 1 (da rotatoria n. 1 a rotatoria n. 2) - Per consentire la formazione del programmato parcheggio d'interscambio fra il tratto 1 dell'opera connessa e la stazione ferroviaria di Albate Camerlata, verificare la possibilità di traslare la sede viaria il più possibile a est, verso la collina, purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R 38 | CO2 | SIC di Albate - Integrare gli interventi mitigativi concernenti lo svincolo e la misura compensativa n. 45, prevedendo, d'intesa con questo ente ed i Comuni territorialmente interessati (Como e Casnate con Bernate), interventi di riqualificazione funzionale della Roggia Desio. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 39 | CO2 | SIC di Albate - Effettuare, in corso d'opera e per i 3 anni successivi alla medesima, periodici monitoraggi della presenza di specie autoctone infestanti nelle aree dello svincolo e di via Frisia (comprese le aree di cantiere) nonché la loro conseguente rimozione. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 40 | CO2 | SIC di Albate - Prevedere, d'intesa con la Provincia di Como, l'adozione di idonee azioni di mitigazione degli impatti potenzialmente arrecabili all'avifauna per effetto della realizzazione di opere accessorie alla tangenziale, quali nuove linee elettriche, barriere fonoassorbenti riflettenti, fonti di luce ecc. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------|----------------|---------|--|---|---|
| R | 41 | GEN | Provincia di Como - La realizzazione della greenway in corrispondenza dei tratti esterni al sedime di strade già esistenti nella provincia dovrà prevedere la salvaguardia di eventuali microhabitat di pregio (es. zone umide, brughiere, prati magri, boschi di pregio e d'alto fusto), purché senza aggravio di costi. | I progetti di compensazione non sono di competenza dell'Appaltatore. IN CORSO DI CONCERTAZIONE CON GLI ENTI LOCALI INSIEME ALLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Raccomandazione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |
| R | 42 | GEN | Provincia di Como - La prevista realizzazione di fasce e nuclei arboreo-arbustivi con funzione di deframmentazione ecologica nella provincia dovrà essere realizzata interessando aree non caratterizzate dalla presenza di formazioni erbacee di valore naturalistico (lombi residuali di brughiera, prati magri), purché senza aggravio di costi. | Nel progetto esecutivo le opere di mitigazione ambientale, così come la scelta delle consociazioni vegetazionali, sono state articolate secondo tipologie di intervento differenti. La differenziazione degli interventi è derivata dalla analisi delle caratteristiche territoriali esistenti riconoscendo quindi ambiti diversi quali urbano, agricolo, periurbano e naturale (U/A/P/N). E' stato inoltre analizzato il contesto vegetazionale di riferimento specifico di ogni tratta in modo da garantire la scelta di piante autoctone in grado di inserirsi in modo adeguato nel contesto territoriale ed ecologico di riferimento. Il progetto delle opere di mitigazione si declina quindi in maniera differente a seconda degli ambiti in cui le opere stradali sono inserite. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 NON OTTEMPERATO |
| R | 43 | GEN | Provincia di Como - Porre particolare attenzione in sede progettuale a quegli interventi ricadenti in aree poste entro elementi costitutivi fondamentali della Rete Ecologica Provinciale (aree sorgenti di biodiversità, corridoi ecologici, stepping stones), quali gli estesi nuclei boschivi di Mozzate e di Lomazzo, le valli del Lura e del Seveso, la piana del Bassone ecc., purché senza aggravio di costi. | Nel progetto esecutivo le opere di mitigazione ambientale, così come la scelta delle consociazioni vegetazionali, sono state articolate secondo tipologie di intervento differenti. La differenziazione degli interventi è derivata dalla analisi delle caratteristiche territoriali esistenti riconoscendo quindi ambiti diversi quali urbano, agricolo, periurbano e naturale (U/A/P/N). E' stato inoltre analizzato il contesto vegetazionale di riferimento specifico di ogni tratta in modo da garantire la scelta di piante autoctone in grado di inserirsi in modo adeguato nel contesto territoriale ed ecologico di riferimento. Il progetto delle opere di mitigazione si declina quindi in maniera differente a seconda degli ambiti in cui le opere stradali sono inserite. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |

15


| ID P / R | DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------------|----------------------|------------|--|--|---|
| R | 44 | B1 | Opera connessa TRCO11. Si richiede l'utilizzo di tipologie di barriere acustiche (barriere in legno o dune verdi) che minimizzino l'impatto visivo delle opere di mitigazione acustica e consentano un inserimento più adeguato nel contesto circostante, purchè senza aggravio di costi. | La tipologia di BA adottate è stata condivisa con il committente, rispetto alle barriere in legno garantisce una maggiore trasparenza e quindi un mimetismo maggiore, inoltre presentano minori oneri di manutenzione. L'adozione delle dune verdi è altresì impossibile per la ridotta distanza dei ricettori e la necessità di contenere al massimo gli espropri | OTTEMPERATO |
| R | 45 | A | Provincia di Varese - Risorse idriche: avvisare la Provincia di Varese - Settore Ecologia ed Energia per la rimozione dello strumento installato nel piezometro provinciale 12,03, collocato all'interno della discarica Gorla. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R | 46 | VA1 | Provincia di Varese - Risorse idriche: si evidenzia la presenza dei pozzi del Comune di Morazzone, situati a valle del tracciato stradale, che pur distanti dallo stesso potrebbero risentire gli effetti dell'opera in progetto, considerata la particolarità dell'acquifero da cui attingono. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R | 47 | VA1 | Provincia di Varese - Risorse idriche: si segnala che nei Piezometri 12075020,01 (poco a nord del sottopasso faunistico prog. Km 2 +895.00) e 12075045 (rotatoria di svincolo progr. Km 4+775.00) sono installati i diver della Provincia. Si dovrà prestare attenzione durante i lavori e comunicarne l'inizio al Settore Ecologia ed Energia della Provincia | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 48 | VA1 | Tangenziale di Varese 1° lotto - Variante di Lozza: dovranno essere definite con maggior dettaglio le fasi di esecuzione delle opere e le soluzioni tecniche per non limitare la circolazione dei veicoli sulla rete stradale principale. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|-------------------------------|--|
| R 49 | Tangenziale di Varese 1° lotto - Variante di Lozza: per la deviazione definitiva della SP 57 si suggerisce di verificare la possibilità di allontanare il tracciato dal torrente Selvagna in corrispondenza delle sezioni con muri di sostegno. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R 50 | Opera connessa TRCO11: lungo il tracciato non siano previsti accessi privati o pubblici, oltre a quanto rappresentato nelle tavole grafiche di progetto. | | OTTEMPERATO |
| R 51 | Provincia di Varese - Progetti locali e misure compensative - Misura compensativa n.41, il percorso ciclabile della Valmorea e la riqualificazione paesistica della piana di Lozza: il tracciato della pista ciclopeditonale della Valle Olona, in accordo con i comuni interessati e con il plus RTO, potrà essere prevista in affiancamento ai binari dell'ex-ferrovia della Valmorea, così come realizzata nei comuni posti lungo la stessa valle. Occorrerà definire in modo più dettagliato il tracciato di risalita verso l'abitato di Lozza in accordo con il comune stesso ed in relazione all'assetto finale della viabilità ordinaria. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 52 | Provincia di Varese - Progetti locali e misure compensative - Misura compensativa n.41 bis, trattamento verde del recupero delle ex cave Premazzi e De Luis di Lozza: condividere il progetto di riqualificazione a verde delle cave, di proprietà privata, con i proprietari dei terreni. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R 53 | Provincia di Varese - Tratta A: il progetto della tratta A interessa quattro strade provinciali: la SP 20, la SP 2, la SP 19 e la SP 233 che costituiscono i principali collegamenti nord-sud della zona. I volumi di traffico rilevati richiedono che non siano previsti provvedimenti di limitazione della circolazione nel corso dei lavori. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R 54 | Provincia di Varese - SP2: la deviazione temporanea proposta deve prevedere un'intersezione canalizzata a sud della tratta A, per consentire la svolta verso est, e deve migliorare il raccordo con il tratto esistente a nord. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|---|---|---|
| R | 55 | A | Provincia di Varese - SP19: la proposta di deviazione dovrà essere sviluppata, in accordo con gli enti proprietari delle strade, valutando la possibilità di non intervenire contemporaneamente sulle interferenze del tratto della galleria artificiale "Gorla". | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 56 | VA1 | Tangenziale di Varese 1° lotto: il progetto interessa tre strade provinciali: la SP 57, la SP 42 e la SP 233 che costituiscono i principali collegamenti della zona. I volumi di traffico rilevati richiedono che non siano previsti provvedimenti di limitazione della circolazione nel corso dei lavori. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R | 57 | VA1-2 | Tangenziale di Varese lotti 1 e 2: il progetto esecutivo dovrà essere sviluppato in accordo con gli enti proprietari delle strade, per garantire il mantenimento delle condizioni di funzionalità della rete. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R | 58 | VA1 | Tangenziale di Varese 1° lotto - Svincolo di Gazzada: per gli interventi proposti dovranno essere definite con maggior dettaglio le fasi di esecuzione delle opere e le soluzioni tecniche per non limitare la circolazione dei veicoli sulla rete stradale principale. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R | 59 | D | Tratta D - Ai fini di risolvere l'interferenza con la strada esistente di accesso alle cave ed al depuratore alla progressiva Km. 11+400, in comune di Bottanuco, prevedere un tracciato alternativo che aggiri il rilevato e consenta, oltre al mantenimento della viabilità locale, anche una ricollocazione del cantiere D.O2.1. | E' stata prevista una nuova viabilità di accesso alla cava con un tracciato che si sviluppa a sud di APL con una pendenza longitudinale massima del 12% concordata con i proprietari della cava e che si attesta sulla viabilità esistente. Tale viabilità consentirà di accedere al cantiere evitando il passaggio nel centro abitato. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 60 | D | Tratta D - Alla progressiva Km. 11+575 viene prevista la realizzazione di un manufatto che verrà ad essere utilizzato come edificio di controllo. La nuova recinzione che verrà realizzata si troverà a confine con l'attuale sede stradale di Via Dante, in comune di Bottanuco. Prevedere l'arretramento della recinzione stessa a mt 5,00 dal confine al fine di consentire un futuro allargamento dell'attuale strada comunale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|--|---|
| R 61 | D | Tratta D - Prevedere, tra la progressiva Km. 11+400 e la progressiva Km. 11+575, lo spostamento della strada di accesso al cantiere sulla strada esistente di accesso alla cava (Km. 11+500), evitando l'attraversamento del centro storico del comune di Bottanuco. | Vedere nota raccomandazione n. 59 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 62 | D | Tratta D - Prevedere, alla progressiva Km. 12+434 dell'asse principale, lo spostamento dell'innesto alla viabilità locale del comune di Bottanuco, sulla strada già prevista nel PGT. | E' stata spostata la viabilità secondo le indicazioni del PGT: è previsto il collegamento di tale viabilità sulla viabilità connessa TRBG1 mediante rotatoria | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 63 | D | Tratta D - La dislocazione /conformazione del campo base previsto sul terreno in adiacenza a via Grignano, a sud della A4, in comune di Brembate, non invada quella relativa al PL denominato PA 2A, già convenzionato. | E' stato spostato il cantiere tenendo conto del piano di lottizzazione nel comune di Brembate | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 64 | D | Tratta D - Trasferire il campo base e l'area di cantiere, localizzate in comune di Brembate, su un'area diversa dal comparto industriale di PRG, già convenzionato. | Vedere nota raccomandazione n. 63 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 65 | D | Tratta D - Verificare la possibilità di ricollocare uno dei sovrappassi sull'autostrada per collegare i sentieri esistenti che conducono alla storica chiesa di San Fermo, in comune di Brembate, purché senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 66 | D | Tratta D - Verificare la possibilità che il percorso di Pedemontana coinvolga il meno possibile la balza boschiva (bosco del Bedesco) esistente ad est di Grignano, in comune di Brembate, purché senza aggravio di costi. | Il progetto esecutivo ha previsto l'eliminazione delle fasce arbustive all'interno dell'ambito proprio della balza boschiva Bosco di Bedesco esistente ad est in Grignano, in comune di Brembate. Le opere di mitigazione si sono concentrate sulle scarpate del manufatto stradale attraverso l'inserimento di specie ornamentali | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 67 | D | Tratta D - Prevedere una rotatoria a cinque vie all'intersezione della nuova bretella di collegamento (opera connesse) con la SP 155, in comune di Capriate, per mantenere l'innesto della strada comunale che dà accesso alle aree e ai fabbricati industriali adiacenti, esistenti e in espansione. | E' stato inserito un ramo nella rotatoria di sola uscita dalla rotatoria verso la zona industriale. Gli automezzi potranno immettersi sulla S.P. 155 attraverso un'immissione realizzata sulla S.P. 155 posizionata poco più a nord. Questa configurazione garantisce una migliore sicurezza nella circolazione. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

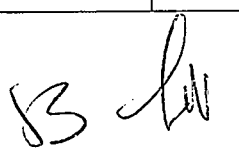
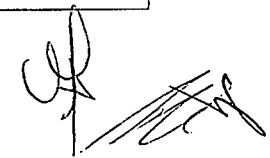

| P / R | ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------|----------------|--|--|--|
| R 68 | D | Tratta D - In corrispondenza del casello di Filago, in comune di Capriate, garantire la funzionalità dei fabbricati industriali esistenti e in corso di realizzazione, garantendo la possibilità di circolazione all'intorno degli stessi e salvaguardando la possibilità di manutenzioni e di accessibilità carrabile delle aree cortiliive di pertinenza degli stessi, purchè senza aggravio di costi. | E' stata prevista una variante planimetrica dell'asse principale, spostando la carreggiata est verso nord in adiacenza alla carreggiata ovest. Inoltre per diminuire gli ingombri è stato inserito un muro. Tale nuova configurazione non invade le aree su cui insistono i fabbricati esistenti e/o in corso di realizzazione, consentendo anche la circolazione dei mezzi intorno ai fabbricati. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 69 | D | Tratta D - Riposizionare le aree di deposito temporaneo delle terre e dei rifiuti (rif. DT 9 - Area Tecnica) che occupano aree oggetto di un Piano di Lottizzazione già convenzionato e edificato collocato lungo la SP 155, in comune di Capriate. | E' stata spostata l'area di deposito temporaneo dei rifiuti nelle aree intercluse tra le rampe dello svincolo di Filago e l'asse principale. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 70 | D | Tratta D - Verificare la possibilità di traslare verso ovest la carreggiata direzione Milano in corrispondenza del polo industriale Bayer, in comune di Filago, accostandola il più possibile all'altra carreggiata, al fine di ridurre o evitare le interferenze con gli stabilimenti esistenti, purchè senza aggravio di costi. | E' stata traslata la carreggiata ovest come richiesto per allontanarsi dall'area Bayer. Inoltre è stato inserito un sottopasso per garantire la continuità della strada, considerata come uscita di emergenza della Bayer. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 71 | D | Tratta D - Dimensionare e rinforzare in modo adeguato le scarpate in via Rodi, nel comune di Filago, in corrispondenza dell'azienda Giovanni Bozzetto, onde evitare di compromettere la stabilità del terreno nell'area dove è collocata la vasca finale (acque pulite) dell'impianto di depurazione acque, purchè senza aggravio di costi. | Vedere nota prescrizione n. 272 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 72 | D | Tratta D - Verificare la possibilità di disporre di un'area maggiore adiacente agli stabilimenti Far-Farcoll, in comune di Filago, per la realizzazione di un parcheggio dedicato alle autobotti; in alternativa a questa soluzione, verificare la possibilità di realizzare un'unica rotatoria in corrispondenza dell'ingresso carraio principale dello stabilimento; entrambe le soluzioni purchè senza aggravio di costi. | E' stata rivista la configurazione del parcheggio, inserendo degli stalli per i mezzi pesanti. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 73 | D | Tratta D - In caso di interventi di compensazione forestale in comune di Madone, definire caratteristiche realizzative e localizzazione degli interventi in accordo con il Comune, che impegna a collaborare nella ricognizione delle aree d'intervento disponibili. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|--|--|
| R 74 | D | Opera connessa TRBG03 - Ottimizzare le opere di mitigazione ambientale, purchè senza aggravio del budget previsto per le compensazioni ambientali. | Le opere di mitigazione di questa opera connessa sono state riviste, aggiungendo un nuovo passaggio faunistico tra Bonate di Sotto e Bonate di Sopra, con l'aggiunta di macchie di vegetazione in località Rodi (BG) | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 75 | D | Tratta D - In comune di Osio Sotto eseguire riporti di terreno nelle aree sottostanti i tratti sopraelevati, utilizzando il terreno movimentato in loco, in modo tale che i viadotti non risultino sospesi su piloni ma appoggiati su pendii morfologici (tranne nelle zone di attraversamento di segmenti stradali sottostanti). | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 76 | D | Tratta D - In comune di Osio Sotto garantire il consolidamento delle scarpate attraverso tecniche di ingegneria naturalistica e opportuni rinverdimenti anti-erosione, regimando l'acqua di ruscellamento in modo tale da permettere l'immissione diretta nel reticolo idrico minore locale, purchè senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 77 | D | Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi di salvaguardia e valorizzazione posti dal PLIS del Basso Corso del Fiume Brembo, coinvolgere la struttura tecnica del PLIS sia in fase di progettazione degli interventi di mitigazione e compensazione che in fase di esecuzione dei lavori e di verifica degli stessi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 78 | C | Tratta D - Verificare la possibilità di spostare il fabbricato tecnico della galleria "Arcore 0" a Nord del tracciato autostradale, in uno spazio residuale destinato alle compensazioni ambientali ed incuneato tra la Pedemontana stessa e la Ferrovia. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 79 | C | Tratta D - Studiare una soluzione con barriere acustiche per il cavalcavia di viale Brianza in comune di Arcore, purchè senza aggravio di costi. | E' stata posizionata una barriera in corrispondenza di tale cavalcavia, di collegamento tra le gallerie relative la comune di Arcore. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 80 | GEN | Prevedere l'eventuale rifacimento di strade urbane eventualmente rovinata dal passaggio di carichi eccessivi e inusuali. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |

[Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.]

| ID P / R | DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------------|----------------------|------------|---|---|--|
| R | 81 | C | Opera connessa TRM117 - Verificare la possibilità di un innesto di tipo "destra-destra" tra via Polini e l'opera connessa. | | La Raccomandazione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |
| R | 82 | B2 | Tratta B2 - La rotatoria di intersezione tra le vie Monte Grappa - Degli Artigiani - XXV Aprile in comune di Barlassina venga traslata verso sud-ovest per salvaguardare le attività artigianali presenti. | La rotatoria è stata riposizionata | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 83 | B2 | Tratta B2 - Il prolungamento della via Ungaretti in comune di Barlassina deve essere realizzato mantenendo l'attuale calibro di 7 m | Il prolungamento verso via Ungaretti è stato realizzato mantenendo lo stesso calibro stradale dell'esistente | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 84 | B2 | Tratta B2 - La rotatoria di intersezione prevista tra via Foscolo e la strada di collegamento con via Silone - via L. Da Vinci, in comune di Barlassina, deve essere realizzata mantenendo l'attuale allineamento della Via Foscolo sul lato ovest, al fine di non interferire con le attività lavorative ivi presenti. | La viabilità è stata posizionata in modo da non interferire con le attività esistenti | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 85 | B2 | Tratta B2 - Il prolungamento di via Silone in comune di Barlassina deve essere realizzato mediante spostamento della strada verso nord, al fine di non interferire con le abitazioni presenti. | Lo spostamento andava ad interferire con un fabbricato esistente. Si è preferito inserire un muro in fregio alle proprietà abitative in modo da preservare gli accessi pedonali alle stesse | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 86 | B2 | Tratta B2 - Sulla via Vecellio nel comune di Barlassina deve essere prevista la sola ricollocazione del cancello di ingresso al plesso scolastico ed alle palestre comunali, dato che la strada di ingresso alle palestre ed al plesso scolastico è già stata realizzata. | E' stata modificata la viabilità tenendo conto del nuovo assetto viario | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 87 | B2 | Tratta B2 - Ridurre al minimo l'occupazione per opere di mitigazione e di riqualificazione sul mappale 6 del foglio 7 nel comune di Barlassina, al fine di salvaguardare il centro sportivo e i campi da tennis esistenti. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|---|--|
| R 88 | B2 | Tratta B2 - via dei Prati - La strada di collegamento deve essere realizzata con la massima distanza possibile dagli immobili della Cooperativa Santerno di Via Dei Prati, purché senza aggravio di costi. | La viabilità ed il Ponte di Via Prati sono stati spostati il più lontano possibile dalla Cooperativa Santerno | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 89 | B2 | Tratta B2 - Le aree di cui ai mappali 156, 158, 180 del foglio 2 del comune di Barlassina dovranno essere stralciate dalle aree da occupare ad uso cantiere, per salvaguardare le attività produttive presenti. | Le aree dei mappali indicati sono state stralciate dalle aree da occupare ad uso cantiere | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 90 | B2 | Tratta B2 - Limitare le occupazioni previste sui mappali 161 e 162 del foglio 1 nel comune di Barlassina per la piantumazione a scopi mitigativi, in considerazione del fatto che le aree di cui sopra sono già destinate a verde piantumato con destinazione agricola. | Sono state ridotte le alberature limitando gli interventi lungo i confini dei mappali n. 161 e 162 del foglio 1 nel comune di Barlassina in modo da rafforzare la trama agricola. Il progetto esecutivo ha inoltre previsto la revisione dei movimenti di terra previsti nel PD per consentire la continuità d'suo legata alle attività agricole. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 91 | D | Tratta D - Verificare che la pista ciclabile in territorio di Bellusco possa seguire il corso del torrente Cava lungo la sponda est, in un'area di compensazione ambientale di prossima acquisizione al patrimonio comunale, purché senza aggravio del budget già definito per le compensazioni ambientali. | Il percorso ciclabile è stato traslato ad est del torrente Cava. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 92 | D | Tratta D - Valutare la possibilità di rafforzare il percorso alberato che partendo dal parco urbano porta alla C.na San Nazzaro nel comune di Bellusco, purché senza aggravio del budget già definito per le compensazioni ambientali. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 93 | D | Tratta D - Incrementare le opere di compensazione ambientale previste sul territorio del comune di Bellusco con opere di recupero architettonico-culturale del pre-esistente monastero di cascina San Nazzaro, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

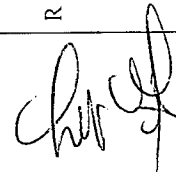

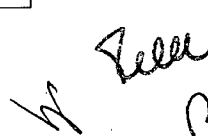










| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|---|---|
| R 94 | D | Tratta D - Prevedere lo spostamento del prato ecologico, in comune di Bellusco, dall'area di espansione del cimitero ad un'area contigua a nord, già compresa nella fascia di rispetto cimiteriale, purchè senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | La porzione di prato ecologico in corrispondenza dell'areale di ampliamento previsto del cimitero è stata eliminata. Le risorse non impiegate nell'acquisizione e realizzazione di tale area verranno aggiunte alle Misure Compensative in capo all'amministrazione locale per il potenziamento del sistema verde fra il centro storico e la cascina San Nazzaro. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 95 | B2 | Tratta B2 - Accostare il più possibile all'asse principale dell'infrastruttura la rampa di accesso da via de' Medici, in comune di Cesano Maderno, in modo da allontanarla dagli edifici residenziali esistenti ubicati in via Carroccio. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 96 | B2 | Tratta B2 - Accostare il più possibile all'asse principale dell'infrastruttura la rampa di uscita in via de' Medici, in comune di Cesano Maderno, in modo da allontanarla dall'abitato all'estremità ovest di via Matera, in fregio a via Goffredo da Buglione. | La rampa in uscita in Via De Medici è stata accostata il più possibile all'asse principale allontanandola dai fabbricati esistenti. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 97 | B2 | Tratta B2 - Spostare più a nord la nuova rotatoria prevista in corrispondenza di via De' Medici, nel comune di Cesano Maderno, al fine di rendere più funzionale l'innesto della corsia di uscita dall'autostrada sulla viabilità ordinaria. | La rotatoria è stata riposizionata | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 98 | C | Tratta C - La nuova viabilità d'accesso alla piattaforma ecologica esistente prevede una soluzione alternativa attraverso via Ottaviano, il cui calibro attuale non è adeguato a sopportare ulteriore traffico: stralciare tale previsione, confermando la funzione sostanzialmente residenziale della stessa via Ottaviano stante le caratteristiche degli edifici esistenti, e garantire pertanto l'accessibilità alla piattaforma ecologica esclusivamente dalla nuova bretella proveniente da sud. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 99 | B2 | Tratta B2 - All'intersezione tra le vie De' Medici, Barrucana, Po e Verbanò, in comune di Cesano Maderno, non è stata inserita la previsione della nuova rotatoria per la quale il Comune ha già appaltato i lavori; si chiede di introdurre nel progetto esecutivo tale previsione, per garantire che ci sia il coordinamento degli interventi. | E' stata inserita la rotatoria tenendo conto del vincolo | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|--|---|
| R 100 | B2 | Tratta B2 - La nuova rotonda lungo l'asse di via Po all'intersezione con la via Arno, in comune di Cesano Maderno, non considera le sistemazioni dell'incrocio facenti parte di un Piano Attuativo già convenzionato: si chiede di stralciare la previsione della nuova rotonda per garantire l'attuazione di quanto già convenzionato. | La rotonda è stata stralciata | La Raccomandazione si riferisce a tratti differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 101 | B2 | Tratta B2 - La riqualificazione dell'asse di via Po non contempla l'inserimento della rotonda all'intersezione con la via Moncenisio, la cui realizzazione è già stata convenzionata nell'ambito di un piano attuativo: confermare tale previsione necessaria per il corretto coordinamento degli interventi. | E' stata inserita la rotonda tenendo conto del vincolo | La Raccomandazione si riferisce a tratti differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 102 | C | Tratta B2 - Concordare con il Comune di Cesano Maderno l'eventuale riduzione della superficie da destinare a mitigazione ambientale, nell'area posta tra via Manzoni e via Settembrini, per consentire la realizzazione del centro sportivo comunale. | In attesa di un accordo con il Comune competente il progetto esecutivo ha previsto l'inserimento di fasce arboreo-arbustive lungo la viabilità. La porzione centrale dell'area ha invece previsto una sistemazione a prato con l'inserimento di un percorso in terra stabilizzata. I movimenti di terra sono stati localizzati solo in prossimità dell'asse principale. In questo modo il progetto garantisce una sistemazione a verde minima che permette comunque un certo grado di fruibilità in attesa della realizzazione del centro sportivo. Le alberature e le fasce arboreo-arbustive inserite potranno essere mantenute anche a seguito della realizzazione del centro sportivo. | La Raccomandazione si riferisce a tratti differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 103 | B2 | Tratta B2 - La sezione 4 (Km 7 + 900) facente parte del progetto di mitigazione ambientale dell'asse principale non rappresenta correttamente lo stato finale dell'intervento: adeguare la rappresentazione grafica tenendo conto delle effettive quote che il rilevato artificiale dovrà assumere per consentire la funzionalità del tracciato autostradale. | Il progetto esecutivo ha rivisto la rappresentazione grafica delle opere di mitigazione rispetto alle quote effettive presenti. | La Raccomandazione si riferisce a tratti differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

13    



| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|--|--|
| R 104 | D | Tratta D - Verificare, in accordo con RFI, la possibilità di abbassare la quota di estradosso della galleria autostradale al piano campagna in corrispondenza dell'attraversamento con via Manzoni, in comune di Cornate d'Adda, in modo tale da evitare: - l'eliminazione degli accessi a raso di diverse strade che danno su via Manzoni; - l'interruzione della pista ciclabile esistente che è un importante raccordo della mobilità lenta tra il capoluogo comunale e la frazione Colnago in direzione Nord-Sud; - l'eliminazione dei passi carrai esistenti. | Nel tratto compreso tra il viadotto rio Vallone e la galleria naturale dei Preti è stata prevista una variante altimetrica con l'abbassamento della livelletta. Questa nuova configurazione ha consentito di mantenere la viabilità sopra la galleria di Cornate d'Adda alla sua quota, prevedendo il rifacimento del solot tratto sopra la galleria e quindi mantenendo tutti gli accessi esistenti sulla viabilità. La modifica ha comportato anche un abbassamento delle rampe e della rotatoria dello svincolo di Cornate d'Adda e la riprogettazione della galleria Cornate d'Adda. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 105 | D | Tratta D - Verificare la possibilità di abbassare la livelletta autostradale in comune di Cornate d'Adda, mantenendo la compatibilità con il progetto della Gronda ferroviaria in affiancamento. | Vedere nota raccomandazione n. 104 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 106 | C | Tratta C - Traslare verso nord il raccordo "viabilità Desio 3", al fine di salvaguardare le residenze poste nella via Bassi, in comune di Desio, e traslare verso nord la rotatoria R2 in fondo a via Molinara, per proteggere le abitazioni lungo la via stessa, purchè senza aggravio di costi. | E' stata traslata verso nord la viabilità, consentendo il mantenimento di Via Bassi. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 107 | C | Tratta C - Mantenere la strada privata d'accesso alla Strada Comunale per San Carlo, in comune di Desio. | E' stata allungata di circa 10 metri la galleria di Desio per garantire la continuità di Via San Carlo che si svilupperà sopra la galleria artificiale. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 108 | B2 | Tratta B2 - Valutare la possibilità di eliminare il canale di scolo delle acque provenienti dall'impianto trattamento acque (WBSB2A00T01) ed in sua sostituzione utilizzare la tombinatura esistente interrata sfociante in zona umida di Lentate sul Seveso, previa verifica della capacità della tombinatura esistente a contenere i volumi conferiti dal sistema di drenaggio autostradale e della verifica della tipologia delle acque convogliate. | Si è ridotta la tubazione di adduzione allo stagno di Lentate, prevedendo l'attacco sulla tombinatura esistente. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|---|---|
| R 109 | B2 | Tratta B2 - Verificare la possibilità di spostare il collegamento stradale tra le rotonde della Tangenziale per Lazzate (viabilità alternativa a via Tonale, in comune di Lentate sul Seveso) in modo da renderlo adiacente alla sede autostradale, risparmiando territorio. | Il ramo della rotatoria è stato riposizionato in adiacenza all'asse principale. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 110 | B2 | Tratta B2 - Valutare la possibilità di utilizzare l'area comunale situata all'interno dell'ex Parco Militare di Camnago nel comune di Lentate sul Seveso per la localizzazione delle aree di cantiere. | Le aree di cantiere sono state spostate congruentemente con le necessità operative e di cantiere | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 111 | C | 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. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 112 | C | Tratta C - Ridurre in minima parte l'area boscata individuata sui mappali nn. 1 e 2 del foglio 16, in comune di Lesmo, per consentire la futura realizzazione di una rotatoria stradale attualmente in progetto, che andrà a collegare l'attuale S.P. n. 7 con una nuova viabilità locale di smistamento del traffico veicolare dal centro cittadino. | Gli interventi del progetto esecutivo relativi ai mappali n.1 e 2 del foglio 16 in comune di Lesmo prevedono la realizzazione di un ambito a prato stabile in modo da consentire la futura realizzazione della rotatoria stradale in progetto che andrà a collegare l'attuale SP7 con una nuova viabilità locale. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 113 | C | Tratta C - Prevedere interventi di mitigazione stradale lungo il lato sud della rotatoria "Yamaha", in comune di Lesmo, a protezione dell'insediamento residenziale di Via Caduti per la Patria, nel tratto compreso tra la sezione n. 488 e la sezione n. 492, purché senza aggravio di costi. | La richiesta di inserimento di opere di mitigazione sul lato sud della rotatoria in oggetto risulta di difficile inserimento poiché a ridosso della Greenway. E' stata però inserita una fascia arbustiva ornamentale sulle scarpate della stessa rotatoria. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 114 | C | Opera connessa TRM110 - Prevedere la sostituzione della duna in terra lungo il margine ovest dell'opera connessa, in comune di Lissonne, con filare alberato e fascia di occupazione limitata a 5,0 m oltre l'ingombro stradale in luogo dei 10,0 m previsti. | La realizzazione della duna è stata mantenuta in quanto soluzione ottimale per la protezione degli ambiti a prato arborato e residenziali limitrofi rispetto alla presenza delle barriere di mitigazione acustica previste. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 115 | C | Tratta C - Minimizzare la rettificata altimetrica del cavalcavia "Via Lombardia", in comune di Lissonne, conservando l'allineamento con la viabilità esistente, compatibilmente con l'allaccio alla rotatoria. | Vedere nota prescrizione n. 228 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| P / R ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|---|---|
| R 116 | Tratta C - Verificare la capacità della rotatoria prevista all'intersezione di via Lombardia con via Mattei in Comune di Lissone, diminuendo se possibile le dimensioni della stessa. | Vedere nota prescrizione n. 228 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 117 | Tratta C - Quadrante nord-ovest dello Svincolo di Desio - Garantire l'accesso sia ai parcheggi che alla esistente struttura ricreativo-culturale e commerciale, in comune di Lissone, valutando con i comuni territorialmente interessati le soluzioni alternative. | La viabilità Desio I è stata maggiormente adossata alla S.S. 36 Valassina, minimizzando l'occupazione di territorio | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 118 | Tratta C - All'interno delle aree interessate dalle compensazioni ambientali del progetto locale 24, dovrà essere garantita la possibilità per l'Amministrazione comunale di Lissone di realizzare il cimitero come previsto dal vigente Piano Regolatore Generale, al servizio della frazione Santa Margherita. L'itinerario ciclabile previsto all'interno dell'ambito dovrà snodarsi a corona del cimitero in argomento. | Si è prevista l'eliminazione del tracciato ciclabile sulla strada vicinale esistente a nord e la sua trasziazione sulla strada vicinale comunale esistente, parallela, posta a sud. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 119 | Tratta C - Realizzare la viabilità di accesso alla stazione elettrica in prossimità della trincea tra le gallerie "Macherio 1" e "Macherio 2" da via S.Ambrogio, in comune di Macherio, purchè senza aggravio di costi. | E' stato previsto tale accesso | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 120 | Tratta C - Spostare la scala di emergenza della galleria "Macherio 2" in zona più periferica dell'area di pertinenza della scuola elementare di Bareggia, in comune di Macherio, in modo da consentirne comunque la fruibilità da parte degli alunni, purchè senza aggravio di costi. | E' stata spostata la scala di emergenza della galleria in un'area che non interferisce con la scuola | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 121 | Tratta C - Spostare il terrapieno ovest previsto dentro l'area di pertinenza della scuola elementare di Bareggia (al di sopra della galleria "Macherio 2") verso il confine tra la galleria coperta e la trincea aperta, in modo da lasciare inalterato l'uso sportivo dell'area di pertinenza della scuola e nel contempo salvaguardare e proteggere da rumore ed inquinamento la villa di proprietà Caspani; si chiede di modificare la posizione o la dimensione del terrapieno est, in modo da consentire l'utilizzo del campo di roller o in alternativa di realizzare un nuovo campo delle stesse dimensioni, dato che oggi è frequentato da una so- | Il progetto esecutivo ha previsto lo spostamento dei terrapieni garantendo la continuità degli usi esistenti e la connessione con le nuove aree a verde limitrofe di pertinenza della scuola. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|--|---|
| | | cietà locale con alto numero di giovani aderenti; entrambe le modifi- che dovranno essere realizzate senza aggravio di costi. | | |
| R 122 | C | Tratta C - Svincolo di Macherio - Garantire l'accessibilità degli inse- diamenti a nord-ovest dello svincolo, che attualmente hanno accesso da via Cavour, interrotta dallo svincolo. | Oltre alla rotatoria su Via Cavour, sono stati ri- pristinati tutti gli accessi presenti lungo tale via- bilità. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 123 | C | Tratta C - Spostare il terrapieno previsto in prossimità della galleria Biaassono I, nel comune di Macherio, verso ovest fino all'imbocco della galleria medesima e valutare la possibilità di una estensione della barriera naturale prevista, purchè senza aggravio di costi. | Il terrapieno è stato spostato verso l'imbocco del- la galleria | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 124 | C | Tratta C - In comune di Macherio, non interessare con asservimenti o vincoli i lotti del Piano Particolareggiato Produttivo PP3 individuati come edificabili e localizzare la risoluzione delle interferenze sulla viabilità o sulle aree a standard dello stesso PP3, purchè senza aggra- vio di costi. | Vedere nota prescrizione n. 232 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 125 | C | Tratta C - Coordinare l'intervento autostradale con il progetto dell'opera di regolamentazione del condotto fognario consortile, sull'area a sud della viabilità di accesso al Supermercato Esselunga, in comune di Macherio, purchè senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 126 | B2 | Tratta B2 - Nel progetto per la realizzazione della viabilità locale "via Seveso-Sottopasso FNM e Ponte Certesa", al fine di ridurre l'invasività nel mappale 227, in comune di Meda, utilizzare come strada di servizio per l'accesso al mappale confinante 105 (pista "A") il mappale 108, purchè senza aggravio di costi. | E' stata modificata la viabilità di accesso | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|---|--|
| R 127 | B2 | Tratta B2 - Nel progetto per la realizzazione del sottopasso a spinta via Trieste, in comune di Meda, indicare le aree soggette ad esproprio, nonché le piste di accesso alle proprietà che fronteggiano l'opera (sottopasso) in progetto. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 128 | B2 | Tratta B2 - Localizzare i tralicci della linea elettrica interferita dall'autostrada, in comune di Meda, quanto più possibile vicino al tracciato autostradale, al fine di ottenere un maggior distacco dall'area sportiva, purché senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 129 | B2 | Tratta B2 - Valutare lo spostamento verso est della rotatoria terminale della tangenziale est di Meda, all'incrocio delle vie Einaudi-Edison-Wagner in comune di Meda, al fine di invadere il meno possibile l'area del mappale 81 già interessato da permesso di costruzione, purché senza aggravio di costi. | La rotatoria è stata riposizionata in modo da invadere il meno possibile il mappale | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 130 | B2 | Tratta B2 - Valutare la possibilità di non interferire, ovvero di limitare al massimo l'eventuale interferenza della carreggiata stradale della tangenziale di Meda con il complesso di villette a schiera esistenti, in comune di Meda, in corrispondenza delle sezioni da I13-B2 a I13-B4, purché senza aggravio di costi. | E' stato rivisto il tracciato della Tangenziale di Meda in modo da ridurre al minimo l'interferenza con gli edifici esistenti | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 131 | D | Tratta D - Valutare la possibilità di ridurre l'area di compensazione a nord di Via Rio Vallone, in comune di Mezzago, a favore delle compensazioni previste per i nuclei abitati di Cascina Orobona e Cascina Cazzullo, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 132 | D | Tratta D - Laddove esistono cascine rurali al margine delle aree da espropriare, in comune di Mezzago, escludere tali fabbricati dalla procedura espropriativa affinché gli stessi possano ancora essere utilizzati dai proprietari e possano concorrere alla formazione del paesaggio rurale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 133 | B2 | Tratta B2 - Verificare la possibilità di eliminare la nuova rotatoria prevista su via Vignazzola in accordo con la nuova strada di collegamento con via della Roggia, in comune di Seveso. | La rotatoria è stata mantenuta | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|---|--|
| R 134 | Tratta B2 - Verificare la possibilità di realizzare la variante di via della Roggia, in comune di Seveso, ad una carreggiata con una corsia e sosta laterale e relativi marciapiedi, a senso unico in direzione sud in uscita dalla via Vignazzola con permesso di svolta a destra per i veicoli provenienti da ovest (centro città) e divieto di svolta a sinistra nella stessa, per i veicoli provenienti da est (Meredo), purchè senza aggravio di costi. | Via della Roggia è stata mantenuta a doppio senso di marcia | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 135 | Tratta B2 - La nuova strada di collegamento tra via Vignazzola e via della Roggia, in comune di Seveso, andrà posta in adiacenza ed alla minima distanza dall'asse autostradale, al fine di evitare la formazione di aree intercluse e di ridurre il consumo di suolo ad est dell'autostrada. Posizionare la rotatoria di raccordo con via della Roggia quanto più a sud possibile al margine meridionale dell'area ineditificata ma in corrispondenza dell'intersezione con la via Socrate. | La viabilità è stata posizionata in modo da ridurre al minimo le aree intercluse | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 136 | Tratta B2 - Verificare la possibilità di spostare la vasca di raccolta e trattamento delle acque prevista sul lato est dell'asse autostradale, a nord di via Zara, a ridosso della nuova strada di collegamento con via della Roggia, in comune di Seveso, purchè senza aggravio di costi. | E' stata valutata la possibilità di spostamento della vasca ma non è possibile da recepire per vincoli della livellata | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 137 | Tratta B2 - 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, purchè senza aggravio di costi. | La rampa in uscita in Via De Medici è stata accostata il più possibile all'asse principale allontanandola dai fabbricati esistenti. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 138 | Tratta B2 - Verificare la possibilità di eliminare il sottopasso di collegamento tra via Don Sturzo e via Delle Grigne, nel comune di Seveso. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 139 | Tratta B2 - Localizzare la nuova rotatoria prevista in via Don Sturzo nel comune di Seveso, più a nord-est, nei terreni liberi di rispetto dell'attuale asse stradale Milano - Meda, al fine di ridurre al minimo il consumo di suolo dei privati, purchè senza aggravio di costi. Verificare inoltre la possibilità di ridurre le dimensioni della rotatoria medesima, in rapporto agli effettivi flussi di traffico veicolari. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID P / R | DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------------|----------------------|------------|---|--|--|
| R | 140 | B2 | Tratta B2 - Verificare la possibilità di traslare, in comune di Seveso, l'asse stradale della via Don Sturzo, prevista in riqualificazione, in posizione più a sud, al fine di salvaguardare i manufatti, ricalibrando la sezione stradale prevista a progetto, nel rispetto degli spazi esistenti, purché senza aggravio di costi. | E' stata modificata la viabilità | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 141 | B2 | Tratta B2 - Verificare la possibilità di eliminare la nuova rotatoria prevista in fondo alla via Meredo, in comune di Seveso, all'intersezione con via Forlì in comune di Meda, in accordo con gli enti interessati, purché senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 142 | B2 | Tratta B2 - Il tracciato della nuova arteria di collegamento tra la via Forlì e la Strada vicinale ai Boschi nel comune di Seveso, sia posizionata quanto più a nord possibile, in modo da salvaguardare gli edifici presenti, purché senza aggravio di costi. | E' stata modificata la viabilità in modo da interferire il meno possibile con gli edifici presenti | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 143 | B2 | Tratta B2 - Verificare la possibilità di ridurre la dimensione della rotatoria prevista all'intersezione tra via Vignazzola e via Meredo nel comune di Seveso, al fine di salvaguardare le proprietà dei privati ed evitare la formazione di reliquati inutilizzabili, purché senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 144 | B2 | Tratta B2 - Verificare la possibilità di rettificare gli espropri in via delle Grigne, in comune di Seveso, per "opere e misure di compensazione - progetti locali", eliminando l'acquisizione delle aree di cui al Fg. 30, mappali 122-125-197-220 e 336, purché senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 145 | C | Opera connessa TRMI10 - Verificare la possibilità di inserire elementi di mitigazione per le opere in rilevato dell'intersezione tra via c.na Greppi e la SP6, in comune di Sovico, purché senza aggravio di costi. | Il progetto esecutivo prevede l'inserimento di fasce arbustive ornamentali lungo le scarpate. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 146 | C | Opera connessa TRMI10 - Verificare la possibilità di mantenere il canalicolo attuale di via Cascina Greppi, in comune di Sovico, compresa la pista ciclabile esistente. | L'intervento su via Casina Greppi è stato eliminato prevedendo solamente il collegamento alla rotatoria sulla TRMI10 e il collegamento alla S.P. 6. La continuità della pista ciclabile è garantita prevedendo il passaggio in prossimità dell'isola della rotatoria sulla TRMI10. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | P / R | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|-------------|------------|---|---|--|
| R 147 | C | | Opera connessa TRMI10 - Verificare la possibilità di ridurre la dimensione della rotatoria su via Cascina Greppi, in comune di Sovico, compatibilmente con le esigenze di sviluppo della viabilità locale. | La rotatoria è stata diminuita come richiesto. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 148 | C | | Opera connessa TRMI10 - Verificare la possibilità di spostamento verso est del ramo B della rotatoria su via c.na Greppi, in comune di Sovico, nel tratto in affiancamento alle recinzioni delle attività industriali, purchè senza aggravio di costi. | La viabilità connessa TRMI10 nel tratto indicato è stata spostata, posizionandola in affiancamento alla recinzione dell'area industriale | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 149 | C | | Tratta C - Verificare la possibilità di completare l'intervento di mitigazione a sud dell'asse principale compreso tra le due fasce già previste nel progetto nel comune di Vimercate, purchè senza aggravio di costi. | E' stato previsto il prolungamento della duna già presente. Inoltre è stata previsto l'inserimento di un tratto di viabilità per l'accesso alle abitazioni presenti a lato della rampa. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 150 | C | | Tratta C - Con riferimento al progetto di mitigazione ambientale n. 15, in comune di Vimercate, si raccomanda che la posizione dei filari arborei misti e la fascia arborea arbustiva, quali opere di mitigazione localizzate a nord/est della frazione di Velasca, venga attuata tenendo conto anche di un futuro completamente viabilistico previsto dal PRG, purchè senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 151 | C | | Tratta C - Con riferimento ai progetti di mitigazione ambientale n. 8 e 9, in comune di Vimercate, verificare la possibilità di realizzare la stessa opera di mitigazione in progetto già prevista lungo il lato ovest, anche lungo il lato est della viabilità connessa, localizzata nel Parco Agricolo della Cavallera, purchè senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 152 | D | | Tratta D - Con riferimento ai progetti di mitigazione ambientale n. 1, in comune di Vimercate, verificare la possibilità di completare le opere di mitigazione lungo tutta la tratta dell'opera connessa TRMI14, purchè senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 153 | C | | Tratta C - Con riferimento al progetto locale di compensazione n° 28, in comune di Vimercate, verificare la possibilità di traslare verso sud-ovest l'intervento di piantumazione di filari e realizzazione di pista ciclopedonale, fino ad ottenere una simmetria rispetto all'intervento posto a sud-ovest, di fianco al cimitero, al fine di garantire un possibi- | E' stata traslata sud ovest dell'area a prato alberato prevista come da indicazioni dell'amministrazione. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

[Handwritten signatures and initials]

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|---|---|--|
| | | | le sviluppo urbanistico delle aree poste a nord-est, purchè senza aggravio di costi. | | |
| R | 154 | C | Tratta D - Verificare la possibilità di realizzare una pista ciclabile lungo via Motta, in comune di Vimercate, per il collegamento della frazione di S. Maurizio di Vimercate con la frazione Cascina Corrada di Carnate, purchè senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 155 | D | Tratta D - Garantire la continuità del collegamento ciclopedonale tra i comuni di Vimercate e Bellusco lungo la provinciale Trezzo - Monza, purchè senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 156 | C | Tratta C - Verificare la possibilità di spostare la rotonda di progetto in prossimità della via Kennedy, in comune di Vimercate, secondo la geometria proposta dal Comune (vedere allegato DCC n° 27 del 13/05/09), al fine di salvaguardare il carattere esclusivo della strada interna all'attività produttiva esistente, purchè senza aggravio di costi. | Con la nuova configurazione dell'interconnessione A51 è stata riprogettata anche la viabilità di adduzione allo svincolo, prevedendo anche lo spostamento della rotatoria come richiesto. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 157 | B1 | Tratta B1 - Modificare la previsione di pista ciclabile sul cavalcavia di Via XXV Aprile, in comune di Cernenate, collocandola sul lato ovest per porre in diretto collegamento le piste ciclabili già realizzate o in corso di realizzazione nei comuni di Cernenate e Lazzate. | E' stata spostata la pista ciclabile sul lato opposto del manufatto. | OTTEMPERATO |
| R | 158 | B1 | Tratta B1 - Verificare la possibilità, in sede di progettazione esecutiva, di ridurre l'area di stoccaggio n. 6 escludendo le superfici incluse nell'ATP n. 2 nel comune di Cernenate, purchè senza aggravio di costi. | Non è stato possibile ridurre la superficie dell'area di stoccaggio | OTTEMPERATO |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---------------------------|---|--|--|
| R 159 | B1 - Svincolo di Lomazozo | Tratta B1 - Verificare la possibilità di mantenere il collegamento tra la SP 33 e via Strada di Mezzo, in comune di Cirimido, al fine di salvaguardare l'accessibilità alla zona industriale del Comune, purché senza aggravio di costi. | E' stata studiata una rotatoria sulla SP33 con un ramo di innesto proprio in corrispondenza di via Strada di Mezzo. Si vedano gli elaborati specifici. | Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazozo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 160 | B1 | Tratta B1 - Verificare con il Comune di Cirimido l'opportunità di ricalibrare il progetto compensativo n.8 in base alle trasformazioni territoriali già previste dallo strumento urbanistico, su aree messe a disposizione dall'amministrazione stessa, purché senza aggravio di costi. | Non di competenza dell'Appaltatore in quanto i progetti compensativi sono esclusi dall'Appalto. Inoltre il Progetto Compensativo n°8 è riferito alla tratta A, esclusa dal presente Appalto. | La Raccomandazione NON è OTTEMPERATA |
| R 161 | CO1 | Opera connessa TGC004 - Al fine di favorire lo smaltimento dei flussi veicolari e garantire la sicurezza degli "utenti deboli", organizzare a 2 corsie almeno il braccio di ingresso nord dalla Canturina nella rotatoria n° 3 dell'opera connessa, all'intersezione con via del Lavoro in comune di Como, ed ampliare conseguentemente il calibro dell'anello carrabile. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazozo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 162 | CO1 | Opera connessa TGC004 - Per garantire gli attraversamenti pedonali e ciclabili, attrezzare tutte le isole direzionali con "isole salvagente" (larghezza utile minima di m. 2.00) nella rotatoria n° 3 dell'opera connessa, all'intersezione con via del Lavoro in comune di Como. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazozo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

[Handwritten signatures]

[Handwritten signatures and notes]



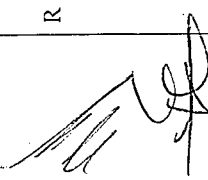
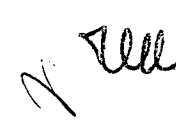
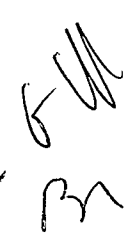
| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|--|-------------------------------|---|
| R | 163 | COI | Opera connessa TGO04 - Nella rotonda n° 3 dell'opera connessa, all'intersezione con via del Lavoro in comune di Como, realizzare cavalcavia in attraversamento della carreggiata (anello carrabile e bracci di ingresso) per consentire la realizzazione dell'impianto di irrigazione e gli allacciamenti elettrici. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R | 164 | COI | Opera connessa TGO04 - Al fine di favorire lo smaltimento dei flussi veicolari e garantire la sicurezza degli "utenti deboli", organizzare a 2 corsie almeno il braccio di ingresso nord da Camerlata nella rotonda n° 3 dell'opera connessa, all'intersezione con via del Lavoro in comune di Como, ed ampliare conseguentemente il calibro dell'anello carrabile. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R | 165 | COI | Opera connessa TGO04 - Per garantire gli attraversamenti pedonali e ciclabili e un'adeguata accessibilità alla stazione ferroviaria di Albate-Camerlata, attrezzare tutte le isole direzionali con "isole salvagente" (larghezza utile minima di m. 2.00) nella rotonda n° 2 dell'opera connessa, all'intersezione con via Confalonieri in comune di Como. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R | 166 | COI | Opera connessa TGO04 - Nella rotonda n° 2 dell'opera connessa, all'intersezione con via del Confalonieri in comune di Como, realizzare cavalcavia in attraversamento della carreggiata (anello carrabile e bracci di ingresso) per consentire la realizzazione dell'impianto di irrigazione per le aree verdi e l'allacciamento elettrico dei pannelli a messaggio variabile, per il sistema di guida ai parcheggi ed informazioni utenza. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R | 167 | COI | Opera connessa TRCO04 - Verificare la possibilità di eliminare la sosta lungo il tratto 2 dalla rotonda n. 2 alla rotonda n. 3, in comune di Como. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R | 168 | COI | Opera connessa TRCO04 - Mantenere su ambo i lati di marciapiedi regolamentari (larghezza ≥ m. 1.50) lungo il tratto 2 dalla rotonda n. 2 alla rotonda n. 3, in comune di Como. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

| ID DE LI BE RA P / R | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|------------|---|---|--|
| R 169 | COI | Tangenziale di Como lotto 1 - Verificare la possibilità di ottimizzare il progetto di ampliamento della barriera esistente di Como Grandate, al fine di salvaguardare il Piano Integrato di Intervento relativo al comparto Mantero, già approvato dal Comune di Grandate, purché senza aggravio di costi. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 | |
| R 170 | COI | Tangenziale di Como lotto 1 - Delimitare il parco urbano in comune di Grandate, in modo da non interferire con il progetto della nuova scuola secondaria di primo grado, a protocollo comunale n. 1917 in data 20.04.09, purché senza aggravio di costi. | E' stata stralciata dal Progetto Locale l'area su cui insiste il progetto del nuovo polo scolastico, mantenendo il solo collegamento ciclabile fra via Parini e il nuovo parco, attraverso l'area verde prevista fra il parcheggio ed il plesso scolastico. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 171 | A | Tratta A - Verificare la possibilità di non espropriare i mappali 452-1497-479-802, di proprietà del Comune di Limido Comasco, per salvaguardare un'opera pubblica in fase di realizzazione, per la riqualificazione/recupero ambientale dell'area, purché senza aggravio di costi. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 | |
| R 172 | B1 | Tratta B1 - L'allargamento della sede viaria, a titolo di esproprio temporaneo, previsto per la strada detta via delle Braghe, nel comune di Lomazzo, sia traslato verso terreni agricoli non edificati lasciando intatte le recinzioni e i relativi sottoservizi delle abitazioni esistenti, purché senza aggravio di costi. | E' stata prevista | OTTEMPERATO |
| R 173 | B1 | Tratta B1 - Verificare, in sede di progetto esecutivo, la stabilità del versante interessato dalla vasca di laminazione alla progressiva 2+025, in comune di Lomazzo | | OTTEMPERATO |
| R 174 | B1 | Tratta B1 - Verificare la possibilità di traslare le aree da occupare temporaneamente previste nei mappali 1906 - 6062 (ex 1902) - 3790 - 6060 (ex 3587), in comune di Lomazzo, sui mappali 4009 - 6060 (ex 800), al fine di salvaguardare il Piano Attuativo in fase di approvazione, purché senza aggravio di costi. | Sono state traslate le aree di occupazione temporanea come richiesto | OTTEMPERATO |
| R 175 | COI | Tangenziale di Como - Verificare la compatibilità tra le aree interessate dal centro di manutenzione e le fasce di rispetto torrentizie di 10 m per lato della roggia "Fontanile", in comune di Luisago, previste dal vigente studio del reticolo idrico minore. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 | |

[Handwritten signatures and initials are present in the right margin of the page.]

| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|--|---|--|
| R | 176 | B1 | Opera connessa TRCO11 - Verificare la possibilità di connettere l'opera connessa con la viabilità esistente tramite il prolungamento di via Milano, in comune di Rovellasca, e di eliminare il raccordo tra l'opera connessa e via Volta, purchè senza aggravio di costi. | E' stato modificato il progetto secondo la precisazione. | OTTEMPERATO |
| R | 177 | B1 | Opera connessa TCCO11 - Verificare la possibilità di salvaguardare la cappella ubicata sulla via Como prospiciente i numeri civici 36-38 nel comune di Rovello Porro, purchè senza aggravio di costi. | E' stato valutato un importo per la ricostruzione completa del manufatto. | OTTEMPERATO |
| R | 178 | B1 | Opera connessa TRCO11 - Ai margini della rotonda sulla TRCO11, nel comune di Rovello Porro, tra via Como, via Pagani e via Grassi vengano previsti dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali. | Sono stati previsti i percorsi pedonali necessari | OTTEMPERATO |
| R | 179 | CO1 | Opera connessa TRCO03 - Prevedere un solo attraversamento della pista ciclabile, relativa al progetto di compensazione n.43, in corrispondenza della rotonda sulla SP per Appiano nel comune di Villaguardia, purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R | 180 | CO1 | Opera connessa TRCO03 - Verificare, in fase di progettazione esecutiva, la possibilità di inserire un solo attraversamento in corrispondenza delle scuole elementari sulla SP19 laddove il tracciato è su un percorso su viabilità ordinaria nel comune di Villaguardia, collocando il nuovo tracciato sull'esistente marciapiede, purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R | 181 | CO1 | Opera connessa TRCO03 - Verificare per il progetto di compensazione n.43, in fase di progettazione esecutiva, la possibilità di ripristinare il percorso originario della ex ferrovia nel comune di Villaguardia, purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R | 182 | CO1 | Opera connessa TRCO03 - Verificare per il progetto di compensazione n.43, in fase di progettazione esecutiva, la possibilità di collegare l'anello all'interno del PLIS con il resto del territorio comunale, come ad esempio un'originaria strada vicinale che si stacca tuttora dal sedime dell'ex ferrovia in corrispondenza della cascina Basterna e che porta alla cascina Brago, purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|--|--|
| R 183 | VA1 | Comune di Buguggiate: il ponte su via Erbamolle, se confermata l'esigenza di rifarlo, andrà localizzato sul sedime esistente (ricostruzione in sede). | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 184 | VA1 | Comune di Buguggiate: qualora si dovessero allargare i sedimi stradali della SP1 a monte ed a valle del ponte su via Erbamolle, valutare la chiusura del tratto di SP 1 con una struttura a tunnel insonorizzata. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 185 | VA1 | Comune di Buguggiate: mantenimento di via Manzoni con un calibro minimo di 3 metri senza interruzioni da via Erbamolle a via Montello. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 186 | A | Comune di Cassano Magnago: valutare l'opportunità di attestare la greenway a monte dell'autostrada A8 o di prevedere percorsi alternativi rispetto a quello indicato nel progetto definitivo. | E' stato previsto, in accordo con il Comune, e un diverso tracciato della greenway che si distacca dal percorso del progetto definitivo in via Gasparoli piegando a nord ovest parallelamente alla via Gasparoli, si connette quindi ad una strada vicinale e ad un'opera di attraversamento prevista per il torrente Rile, prosegue su una vicinale esistente fino a via Boscaccio, sottopassa l'autostrada A8 mediante il sottopasso esistente di via Boscaccio, piega ad ovest seguendo la traccia catastale di una vicinale in parte erosa dall'agricoltura e prosegue su una vicinale esistente fino a via Marco Tullio Pollione. Da questo punto il percorso della greenway affianca una nuova viabilità di previsione fino a connettersi con il percorso ciclabile lungo via Danimarca a Gallarate. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 187 | A | Comune di Cassano Magnago - Greenway: verificare la possibilità di modificare il tratto di Greenway dallo svincolo Hupac all'accostamento al Tenore in accordo con il Comune, purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |





| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|-------------------------------|---|
| R 188 | Comune di Cassano Magnago - Greenway: verificare la possibilità di posizionare il ponte D1 più a sud dell'attuale collocazione (indicativamente prog. 3+380 circa) in corrispondenza della via Lombardia, in modo da poter utilizzare questo ponte per il collegamento pedonale del quartiere del Boschiolo con la via Primo Maggio (adiacente alla Greenway), purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Trattata A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Trattata B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 189 | Comune di Cassano Magnago - Greenway: verificare la possibilità di realizzare la pista ciclabile in affiancamento al lato ovest della SP 20 (via Bonicalza) e spostare l'attraversamento a raso della medesima strada alla fine del tratto in affiancamento (prog km 3+920 circa), purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Trattata A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Trattata B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R 190 | Comune di Cassano Magnago - Greenway: verificare la possibilità di realizzare la pista ciclabile in affiancamento al torrente Tenore utilizzando l'argine del torrente, purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Trattata A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Trattata B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R 191 | Comune di Cassano Magnago - Greenway: verificare la possibilità di realizzare la pista ciclabile in affiancamento al torrente Rile, fino al cimitero del comune, utilizzando l'argine del torrente, purchè senza aggravio di costi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Trattata A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Trattata B1- Svincolo di Lomaz- zo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|--|---|---|
| R 192 A | <p>Comune di Cassano Magnago - Greenway: verificare la possibilità, purchè senza aggravio di costi, di realizzare un percorso, alternativo a quello indicato nel progetto, per far sì che la Greenway una volta arrivata a Cassano Magnago possa proseguire sino a collegarsi con il sistema di piste ciclabili già esistenti nella zona industriale di Sciarè, in comune di Gallarate, già collegata con le piste ciclabili del Parco del Ticino. Il percorso proposto è il seguente: - partenza (prog. Km 0+000) in comune di Gallarate sulla esistente pista ciclabile in località Sciarè; - tratto verso est in sede propria in affiancamento alla bretella di collegamento tra la viabilità di Gallarate e quella di Cassano Magnago di prossima realizzazione (in previsione negli strumenti urbanistici di Cassano Magnago); - prosecuzione in accostamento alla via Vitruvio Pollione (in Cassano M.go) sino ad attraversare la A8 utilizzando l'esistente sottopasso in promiscuità con la viabilità ordinaria (viabilità locale); - da qui verso sud-est in parallelismo con la tangenziale sud di Cassano Magnago (qui già realizzata), prevedendola in sede propria da realizzare ai piedi del rilevato della strada (meglio ancora se tra la tangenziale di Cassano e l'autostrada A8, ove esiste sufficiente spazio allo scopo); - nella tratta in parallelismo con la tangenziale sud di Cassano Magnago, subito dopo l'intersezione con la via Boscaccio ci sarà da superare il torrente Rile (alveo vecchio e alveo nuovo in progetto) e, quindi, sarà necessario adeguare le opere già previste sul Rile per consentire il transito anche alla Greenway; - arrivati ad incrociare la via Gasparoli, nella zona ove è ubicato l'Ecoentro di Cassano Magnago il percorso della Greenway piegherà verso nord, proseguendo in affiancamento alla via Gasparoli (tratto per l'ecocentro) sino ad unirsi al percorso ciclopedonale già in progetto e ricompreso nel tratto torrente Tenore (Punto Alepp) - cimitero di Cassano Magnago; - arrivo al punto Alepp; - il tratto in affiancamento alla via Gasparoli potrà essere realizzato in sede propria su un argine basso per proteggerla da eventuali allagamenti in caso di pioggia.</p> | <p>Vedere nota raccomandazione n. 186</p> | <p>Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VAI cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014.</p> |

[Handwritten signatures and initials]







[Handwritten signature]



| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|-------------------------------|--|
| R 193 | A | Comune di Gorla Maggiore: verificare la possibilità di attuare il Progetto Locale 4, in accordo con i comuni interessati, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |
| R 194 | A | Comune di Gorla Maggiore: verificare la possibilità di escludere il mappale 790 dalle aree da utilizzare anche temporaneamente come area di cantiere, privilegiando le aree libere esistenti nelle vicinanze. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 195 | A | Comune di Gorla Maggiore: in sede di progettazione esecutiva dovranno essere verificate le incongruenze riscontrate dal comune sulla situazione viabilistica contenuta nel particellare di esproprio, secondo quanto contenuto nella tavola allegata alla DGC n. 53 del 05/05/09. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 196 | VA1 | Comune di Lozza: la rampa n.1 della rotatoria "cimitero di Lozza" preveda su entrambi i lati dei percorsi pedonali di larghezza minima pari a 1.5 m. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 197 | VA1 | Comune di Lozza: la rampa n.2 della rotatoria "cimitero di Lozza" venga maggiormente allontanata dal cimitero stesso verso sud, per consentire ulteriori ampliamenti del cimitero e una zona di rispetto cimiteriale. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 198 | VA1 | Comune di Lozza: vengano previsti all'altezza della rotatoria "zona industriale di Lozza" dei percorsi pedonali adeguati ed in sicurezza che mettano in collegamento le vie comunali dell'abitato di Lozza interessate dalla nuova arteria viaria. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |

| ID DE LI BE RA P / R | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|------------|---|-------------------------------|---|
| R 199 | VA1 | Comune di Lozza: venga realizzato un percorso pedonale che metta in comunicazione il "Ristorante Ponte di Vedano" con la località Malcolina in Comune di Lozza. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 200 | A | Comune di Solbiate Olona: indicare negli elaborati relativi al cantiere COA3 la viabilità di accesso al cantiere stesso. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 201 | A | Comune di Solbiate Olona: l'accesso all'area di cantiere COA3 avvenga unicamente dalla via per Gorla Maggiore mediante ponte provvisorio e non dalle vie Ponti e dalla comunale in sinistra della valle Olona, in quanto percorsi pedonali non transitabili con mezzi pesanti. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 202 | A | Comune di Solbiate Olona: verificare la possibilità di escludere dall'area di cantiere COA2 le aree di proprietà comunale, contraddistinte da parte dei mappali n. 3007 e 3006. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 203 | A | Comune di Solbiate Olona: verificare la possibilità di dislocare l'area di cantiere CO.A.2 su aree adiacenti a quella prevista, al fine di non impedire l'esecuzione degli interventi previsti nel Piano Attuativo approvato dall'Amministrazione con deliberazione della Giunta Comunale n. 46 del 27/03/2007. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 |
| R 204 | A | Comune di Uboldo: previa revisione del Piano i Recupero ambientale, identificare come sito per il conferimento delle Terre e rocce da scavo (così identificate dal D.Lgs 152/06) la porzione di proprietà comunale della minicava in località Cascina Regusella. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|---|---|--|
| R 205 | Comune di Varese: verificare l'individuazione dei siti ove ubicare i cantieri, in considerazione della criticità dei luoghi. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 206 | Affiancamento ferrovia - Le sezioni trasversali per il tratto in affiancamento recepiscono le sezioni della linea ferroviaria, con corretta collocazione della recinzione ferroviaria la quale deve comprendere, oltre allo stradello sopra citato, anche i fossi di guardia. | Sono state aggiornate le sezioni trasversali del capitolo "affiancamento con la gronda ferroviaria" inserendo lo stradello di servizio come previsto nella sezione tipo fornita da RFI. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 207 | Affiancamento ferrovia - Prevedere il rimodellamento del terreno di ricoprimento della galleria artificiale "Arcore 0" lato Nord, evitando di interferire con la trincea ferroviaria. | E' stato rivisto l'intervento in modo tale da non interferire con la sede ferroviaria. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 208 | Affiancamento ferrovia - Adeguare la rotatoria in corrispondenza dello svincolo di Bellusco alla progressiva km 2+832,64 in modo che non interferisca con la sede ferroviaria. | E' stato inserito un muro lungo la rotatoria per ridurre gli ingombri ed evitare l'interferenza con lo stradello ferroviario. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 209 | Affiancamento ferrovia - Rendere il progetto delle opere ferroviarie conforme a quanto riportato nel "Manuale di progettazione corpo stradale di RFI", in particolare per ciò che concerne le caratteristiche dei materiali e l'impermeabilizzazione dei manufatti. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|--|--|--|
| R 210 | C/D | Affiancamento ferrovia - Garantire la durabilità delle caratteristiche tecniche dei manufatti ferroviari che saranno utilizzati in una fase successiva alla realizzazione del progetto autostradale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 211 | C/D | Affiancamento ferrovia - Nel profilo degli attraversamenti riportare il livello di falda acquifera. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 212 | C | Affiancamento ferrovia - Tratta C - Sottopasso viabilità locale pk 12+364 - Integrare lo studio geotecnico per le fasi di spinta relative al manufatto di attraversamento. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 213 | C | Affiancamento ferrovia - Tratta C - Per il manufatto alla progressiva km 12+297, prevedere la realizzazione a spinta solo per la parte relativa al binario esistente e il getto in opera della restante parte. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 214 | C | Affiancamento ferrovia - Tratta C - In corrispondenza della pk 16+598 estendere, al di là della sede ferroviaria, lo sviluppo longitudinale delle barriere H4 bordo ponte e la rete di protezione per una lunghezza non inferiore a 20 m per proteggere la sede stessa dalla caduta di mezzi stradali, inoltre i parapetti dovranno essere di tipo cieco per l'altezza di m. 1.00 e saranno sormontati dalle necessarie reti di protezione dell'altezza, dal piano di calpestio, di m. 2.60 cm e sarà risvoltata a 45 gradi di sommità per un tratto pari a 80 cm (compatibilmente con la configurazione deformata della barriera di sicurezza). | In fase di aggiornamento del progetto definitivo è stata modificata la rampa che sovrappassa la ferrovia, prevedendo un unico scavalco per la ferrovia e una delle rampe dello svincolo. La barriera bordo ponte A4 è stata prevista in tutto l'intera opera e anche nel tratto di rilevato di approccio al cavalcavia | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

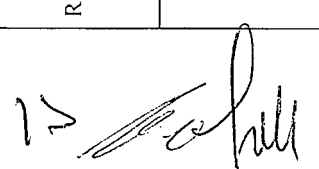
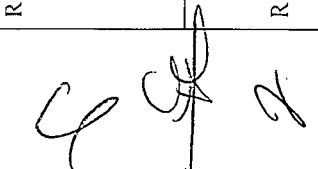
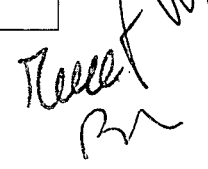







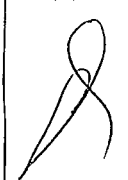





| P / R | ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------|----------------------------|------------|---|---|--|
| R | 215 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D - Viabilità interferita progressiva km 0+884,57 - Ripartire le quote del piano ferro negli elaborati del profilo stradale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 216 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D - Ubicare il manufatto ferroviario, previsto alla progressiva km 1+440 del tracciato autostradale, al di fuori delle punte di scambio previste nel posto movimento Villanova. | E' stata predisposta una variante planimetrica con lo spostamento della viabilità alla progressiva 1+403. Visto che la viabilità è stata considerata un'opera coordinata, nel progetto definitivo dell'Autostrada è previsto un tracciato che non tiene in considerazione della presenza della ferrovia e di conseguenza dopo aver sottoposto l'autostrada il tracciato rientra sulla viabilità esistenti. Nel capitolo dell'affiancamento con la gronda ferroviaria" è stato inserito l'elaborato con la configurazione finale di tale viabilità con la presenza della ferrovia in cui è evidente che la nuova viabilità è fuori dal punto di scambio del posto movimento di Villanova | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 217 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D-pk 1+440 - Nella sezione del manufatto occorre integrare altri due binari relativi al PM di "Villanuova". | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R | 218 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D-pk 1+935. Con riferimento al progetto autostradale la lunghezza del sottopasso ferroviario risulta 42 m, ed attraversa il PM di "Villanuova", occorre ottimizzare tale lunghezza imponendo una distanza minima dall'asse binario esterno fino al bordo del manufatto almeno pari a 5.00m. | L'opera, in accordo con RFI, è stata considerata coordinata e pertanto la progettazione è a carico di RFI. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA P / R | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|------------|--|---|--|
| R 219 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D-pk 1+935. Nella sezione del manufatto ferroviario (L = 42.25 m) occorre integrare con altri due binari relativi al PM di "Villanuova". | L'opera, in accordo cno RFI, è stata considerata coordinata e pertanto la progettazione è a carico di RFI. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 220 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D-pk 3+256. Indicare il franco orizzontale rispetto all'asse delle pile del viadotto ed il franco verticale rispetto alla linea ferroviaria. Se necessario posizionare l'attraversamento in posizione centrale rispetto alle pile del viadotto al fine evitare eventuali interferenze. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 221 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D - Correggere l'andamento altimetrico dell'attraversamento alla progressiva pk 7+129 e garantire il necessario franco verticale. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 222 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D - Correggere l'andamento altimetrico dell'attraversamento alla progressiva 7+625 e garantire il necessario franco verticale. | L'attraversamento è stato spostato alla progressiva 7+996 e l'interferenza viene risolta con un'opera in elevazione anziché in sotterraneo. Poiché si tratta di un'opera coordinata, nel progetto dell'autostrada è stato considerata la sola presenza dell'autostrada senza tener conto della ferrovia. In ogni caso nel capitolo "affiancamento con la gronda ferroviaria" è stato prodotto il solo andamento piano-altimetrico in cui è stata riportata anche la risoluzione dell'interferenza con la futura infrastruttura ferroviaria. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 223 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D - Per la viabilità interferita alla progressiva km 8+318, di riportare le quote del piano ferro negli elaborati del profilo stradale. | A seguito della modifica altimetrica dell'asse principale, l'intervento sulla viabilità alla progressiva 8+324 è limitato al solo tratto di interferenza con l'autostrada e pertanto non è previsto l'attraversamento della ferrovia (che oltretutto in tale tratto si sviluppa in galleria naturale) | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

12   




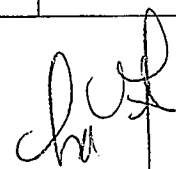




| ID P / R | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------------|------------|---|---|--|
| R 224 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D - Per la viabilità interferita alla progressiva km 12+434, di riportare le quote del piano ferro negli elaborati del profilo stradale. | La viabilità, per recepire la raccomandazione n. 62, è stata spostata alla progressiva 12+901. In tale tratto la ferrovia si sviluppa in galleria naturale. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 225 | D | Affiancamento ferrovia - Tratta D - Per il manufatto ferroviario previsto alla pk 6+369 dell'opera connessa TRBG03, garantire il franco verticale minimo di 6,80 m. | La livelletta, anche a seguito della modifica sulla viabilità connessa TRBG03, è stata alzata e viene garantito il franco di 6,80 m sopra la ferrovia. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 226 | D | Affiancamento ferrovia - TRBG03 -pk 6+369 - Valutare la possibilità di ridurre la luce dello scavalco alla progressiva indicata. | E' stata ridotta la luce dello scavalco, centrando l'opera sull'asse ferroviario, con l'eliminazione della greenway che passerà poco più a nord insediando un sottopasso sulla viabilità connessa TRBG03. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 227 | D | Affiancamento ferrovia - TRBG03 - In corrispondenza della pk 6+369 estendere, al di là della sede ferroviaria, lo sviluppo longitudinale delle barriere H4 bordo ponte e la rete di protezione per una lunghezza non inferiore a 20 m per proteggere la sede stessa dalla caduta di mezzi stradali, inoltre i parapetti dovranno essere di tipo cieco per l'altezza di m. 1.00 e saranno sormontati dalle necessarie reti di protezione dell'altezza, dal piano di calpestio, di m. 2.60 cm e sarà risvoltata a 45 gradi di sommità per un tratto pari a 80 cm (compatibilmente con la configurazione deformata della barriera di sicurezza). | E' stata predisposta una relazione di fattibilità statica in cui vengono esaminate tutte le richieste di RFI e nella quale si evidenzia che l'opera è realizzabile per un'infrastruttura ferroviaria | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 228 | D | Viadotto Adda - Riportare nella relazione di calcolo la descrizione delle singole condizioni di carico, la descrizione delle combinazioni di carico e considerare il cedimento differenziale fra fondazioni contigue. | E' stata predisposta una relazione di fattibilità statica in cui vengono esaminate tutte le richieste di RFI e nella quale si evidenzia che l'opera è realizzabile per un'infrastruttura ferroviaria | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |



| ID DE LI BE RA P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|---|---|------------------------------------|---|
| R 229 | Viadotto Adda - Viste le caratteristiche geometriche dell'opera (che non rientrano nelle limitazioni per l'applicazione del metodo semplificato) dovrà essere eseguita una analisi dinamica completa della struttura nel rispetto della normativa. | Vedere nota raccomandazione n. 228 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 230 | Viadotto Adda - Vista la particolarità dell'opera, e opportuno già in fase di predimensionamento, tenere in conto anche delle condizioni di carico relative alle termiche differenziali sia tra intradosso ed estradosso impalcato sia rispetto gli assi principali di simmetria dell'arco. | Vedere nota raccomandazione n. 228 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 231 | Viadotto Adda - La tipologia di impalcato metallico a piastra ortotropa non è comunemente utilizzata in ambito ferroviario per rilevanti motivi di sensibilità della stessa verso i fenomeni di fatica, dovranno quindi essere effettuate le principali verifiche a fatica. | Vedere nota raccomandazione n. 228 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 232 | Viadotto Adda. In merito al dimensionamento dei pali di fondazione, come parametro di progetto deve essere tenuto in conto il cedimento delle stesse e quindi il cedimento differenziale di fondazioni contigue agli SLE. In merito alle fondazioni dell'arco, inoltre, il dimensionamento dovrà essere effettuato anche tenendo conto della rigidità minima (traslazionale e rotazionale) da assicurare al piede dell'arco. | Vedere nota raccomandazione n. 228 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |
| R 233 | Viadotto Adda. Relativamente agli apparecchi di appoggio si fa presente che dovranno rispettare le specifiche richieste dalla istruzione RFI 44e, sia in termini di prestazioni (rotazioni in tutte le direzioni di 3 gradi) che di tipologie ammesse per strutture del tipo in oggetto (occorre utilizzare apparecchi a calotta sferica acciaio teflon). In merito all'utilizzo di apparecchi di appoggio bidirezionali vista la loro complessità costruttiva si chiede di valutare la possibilità di allontanare gli appoggi, aumentando l'interasse in modo da evitare il ricorso ad appoggi bilateri. | Vedere nota raccomandazione n. 228 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A. |

15

| P / R ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|-------------------------------------|--|---|---|
| R 234 | Viadotto Adda. Per il posizionamento dei carichi mobili considerare un interasse binari pari a 4,00 m. | Vedere nota raccomandazione n. 228 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 235 | Viadotto Adda. Per il calcolo dei cedimenti del rilevato assumere il modulo minimo prescritto per il corpo dei rilevati ferroviari, pari a 40 MPa. | Vedere nota raccomandazione n. 229 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 236 | Viadotto Adda. Relativamente alla porzione di rilevato ferroviario, le specifiche per la qualifica dei materiali di costruzione e le modalità di stesa e di controllo in fase realizzativa devono essere in linea con quanto prescritto dal Capitolato OO.CC.- Gruppo FS. | Vedere nota raccomandazione n. 230 | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 237 | Quadruplicamento linea Chiasso - Monza - Tratta B2 - Lo svincolo autostradale di Meda ed il cavalcavia "Svincolo Meda 1" dovranno essere compatibilizzati con l'intervento ferroviario in progetto. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 238 | Quadruplicamento linea Chiasso - Monza - Tratta C - La galleria artificiale "Linea FS Monza - Chiasso" e le relative sistemazioni viarie dovranno tener conto dell'ampliamento della sede ferroviaria in progetto, prevista ampliata di circa 16 m rispetto l'attuale, oltre che con i binari esistenti. | Già in fase di progetto definitivo l'ampliamento della linea ferroviaria era garantito. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 239 | Dettagliare in fase di progettazione esecutiva le modalità di sostegno dei binari in relazione al sottopasso a spinta della galleria di Cislago, da concordare con FNM. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--------------------|--|--|---|
| R 240 | TRV A 13- 14 | Tratta A: A8 - A9, opera connessa "TRVA13" / Comuni di Gerenzano e Rescaldina. Ponte su ferrovia FNM. (opera connessa "TRVA13" prog. stradale Km 3+700). Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messe a terra. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Prescrizione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 241 | B1 | Tratta B1: A9 - Lentate, opera connessa "TRCO11" / Comune di Ceriano Laghetto. Rotatoria di innesto su strada provinciale Saronno - Ceriano Laghetto (opera connessa "TRCO11 prog. stradale Km 3+288). In sede di progettazione esecutiva verificare il piano particolare di esproprio dell'opera TRCO11 escludendo, in corrispondenza della rotatoria terminale di tale opera connessa, le particelle già oggetto di esproprio secondo il progetto di riqualificazione della linea FNM Saronno-Seregno. | | OTTEMPERATO |
| R 242 | B2 | Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Barlassina. Ponte FNM 1 (asse principale prog. stradale Km 4+729) sulla tratta FERROVIENORD Seveso - Camnago. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messe a terra. | E' stata inserita la tipologia di rete richiesta e opportunamente computata. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|---|--|
| R 243 | <p>ratta B2: Lentate - Cesano Maderno/Comune di Meda. Ponte FNM 2 (asse principale prog. stradale Km 5+319,76) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra.</p> | <p>E' stata inserita la tipologia di rete richiesta e opportunamente computata.</p> | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |
| R 244 | <p>Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno, viabilità locale via Seveso (Comune di Meda). Sottopasso FNM e ponte Certesa (viabilità locale via Seveso) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. Prevedere in fase di progettazione esecutiva la realizzazione delle opere provvisori alla linea ferroviaria a tutela della stabilità della massicciata.</p> | <p>Si è previsto l'inserimento di diaframmi come opere provvisori.</p> | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |
| R 245 | <p>Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno, viabilità locale via Seveso (Comune di Meda). Sottopasso FNM e ponte Certesa (viabilità locale via Seveso) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. In fase di progettazione esecutiva prevedere idonea rete di messa a terra collegata ai ferri e alle maglie metalliche delle strutture.</p> | | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |
| R 246 | <p>Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno, via Trieste (Comune di Meda). Sottopasso a spinta via Trieste (viabilità locale via Trieste) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. Dettagliare la metodologia di sostegno dei binari durante la fase di spinta del manufatto, prevedendo laddove necessario la realizzazione di opere provvisori alla linea ferroviaria a tutela della stabilità della massicciata.</p> | <p>Si è previsto l'inserimento di diaframmi come opere provvisori.</p> | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |
| R 247 | <p>Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno, via Trieste (Comune di Meda). Sottopasso a spinta via Trieste (viabilità locale via Trieste) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. In fase di progettazione esecutiva prevedere idonea rete di messa a terra collegata ai ferri e alle maglie metalliche delle strutture.</p> | | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |
| R 248 | <p>Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Seveso. Ponte via Don Luigi Sturzo (asse principale prog. stradale Km 7+765,11) sulla linea FERROVIENORD Saronno - Seregno. Prevedere, in fase di realizzazione dei lavori, un coordinamento tra le attività condotte da APL e quelle condotte da FNM per la riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno.</p> | | <p>La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente V.A.</p> |

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|--|--|
| R 249 | B2 | Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Seveso. Ponte via Don Luigi Sturzo (asse principale prog. stradale Km 7+765,11) sulla linea FERROVIENORD Saronno - Seregno. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra. | E' stata inserita la tipologia di rete richiesta e opportunamente computata. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 250 | B2 | Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Seveso. Cavalcataferrovia Sturzo - De Medici (viabilità secondaria svincolo di Baruccana) sulla linea FERROVIENORD Saronno - Seregno. Prevedere, in fase di realizzazione dei lavori, un coordinamento tra le attività condotte da APL e quelle condotte da FNM, impegnata nella riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 251 | B2 | Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Seveso. Cavalcataferrovia Sturzo - De Medici (viabilità secondaria svincolo di Baruccana) sulla linea FERROVIENORD Saronno - Seregno. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra. | E' stata inserita la tipologia di rete richiesta e opportunamente computata. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 252 | CO1 | Tangenziale di Como 1° lotto / Comune di Grandate. Sovrappasso linea FNM (asse principale prog. stradale Km 1+068,36) sulla linea FERROVIENORD Saronno - Como. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra. | | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013 Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014. |

15

[Handwritten signature]

G

[Handwritten signature]
A
Rece
22

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

| ID DE LI BE RA | TRA TTA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|------------|---|---|--|
| R 253 | GEN | Per quanto attiene alle eventuali deviazioni di traffico, da effettuare sulle autostrade di competenza di Autostrade per l'Italia, la progettazione esecutiva dovrà individuare le modalità realizzative, da sottoporre alla competente Direzione di Tronco, per consentire in tutte le fasi una velocità di progetto pari ad almeno 100 km/h. Il tracciamento di tali deviazioni dovrà tenere conto di eventuali tratti con sezione in contropendenza, per i quali si utilizzeranno i valori geometrici e di accedenza desumibili dalle tabelle di calcolo di cui al paragrafo 5.2.4. dell'allegato tecnico al DM 6792/2001, specifiche per le sagome in contropendenza. | Per gli interventi in autostrada non sono previste deviazioni ma solo parziali deviazioni della corsia di emergenza e la chiusura notturna per le sole attività di varo. Nel corso delle attività di esecuzione dei lavori inoltre, sono state attuate tutte le attività di coordinamento con ASPI e condivise le modalità operative. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| R 254 | GEN | Si raccomanda di stipulare specifici accordi tra CAL/APL e Anas/ASPI per la definizione di termini, modalità e competenze nella risoluzione delle interferenze sulle sedi autostradali in concessione di Autostrade per l'Italia. | L'interferenza della fibra ottica di ASPI è stata inserita tra i lavori pertanto è un onere a carico dell'appaltatore. Sui sedimi ASPI è altresì presente la fibra ottica di Telecom il cui spostamento è in corso a cura dell'ente gestore competente. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-CO1-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta BI- Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 OTTEMPERATO |
| R 255 | B2 | Tratta B2 - variante all'abitato di Lentate SS35: ai fini della realizzazione della tratta B2, prima della consegna delle aree per l'esecuzione dei lavori, dovranno essere stipulate apposite convenzioni con Milano Serravalle, dovranno essere stipulate apposite convenzioni con Milano Tangenziali SpA e con la Provincia di Milano, attuali gestori della strada esistente, per regolare i rapporti con la Concessionaria riguardo all'esercizio e alla manutenzione durante i lavori dell'attuale ex SS 35, al trasferimento di competenze, agli elementi di proprietà (sedimi e reti impiantistiche). | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 256 | C | Interconnessione A51 - Idraulica: per tutti i tratti previsti che ricadranno in futuro sotto la competenza e gestione di Milano Serravalle, prevedere un adeguato sistema di collettamento e smaltimento per la gestione delle acque di piattaforma, indipendente da quello previsto per le opere che verranno gestite da Autostrada Pedemontana, purché senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

| ID DE LI BE RA | P / R | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|-------------|---|---|--|
| R 257 | C | Interconnessione A51 - Segnaletica: per tutti i tratti previsti che ricadranno in futuro sotto la competenza e gestione di Milano Serravalle, la segnaletica sia orizzontale che verticale dovrà essere conforme agli standard di Milano Serravalle, purchè senza aggravio di costi. Tali aspetti saranno meglio definiti e concordati in numero e dettaglio nella progettazione esecutiva. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 258 | C | Interconnessione A51 - Sicurtvia e recinzioni: nella progettazione esecutiva dovranno essere individuate le tipologie, le caratteristiche pre-stazionali, gli elementi di vincolo, gli attenuatori d'urto e quanto altro necessario al fine di adeguare e minimizzare le tipologie presenti sulla rete in concessione alla Milano-Serravalle, purchè senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 259 | C | Interconnessione A51 - Mitigazioni: nella progettazione esecutiva dovrà essere aggiornato ed integrato lo studio di impatto acustico e le relative opere antirumore, con particolare riferimento ai ricettori rientranti nelle fasce di pertinenza acustica di Milano Serravalle. | Lo studio di impatto acustico è stato aggiornato a partire dall'aggiornamento del censimento ricettori, considerando i flussi di traffico nella proiezione del 2015, valutando le concorsualità e pre-disponendo le necessarie opere antirumore in funzione degli scenari analizzati su tutto il tracciato e in corrispondenza dell'interconnessione A51. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 260 | C | Interconnessione A51 - Impianti: prevedere un adeguato sistema di illuminazione per i rami di svincolo d'interesse di Milano Serravalle, purchè senza aggravio di costi. | L'impianto di illuminazione è stato esteso ai rami di svincolo | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 261 | C | Interconnessione A51 - Impianti: il sistema impiantistico dovrà essere indipendente da quello previsto per le opere che verranno gestite da Autostrada Pedemontana, purchè senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

(Handwritten signatures and initials at the bottom of the table)

(Large handwritten signature)

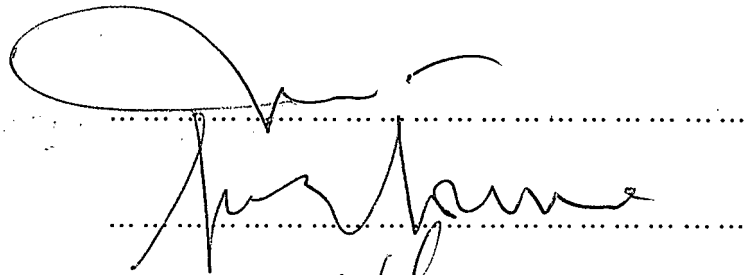
(Handwritten signatures and initials on the right side)

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|---|---|--|
| R 262 | Interconnessione A51 - Impianti: prevedere che i portali di PMV di itinere in A51 sulla carreggiata nord informino l'utenza prima dei rami dell'interconnessione con Pedemontana. Analogamente i portali PMV di itinere sulla Pedemontana dovranno essere atti all'indicazione di informazioni all'utenza diretta sulla A51, purché senza aggravio di costi. | Sono stati previsti PMV idonei a fornire indicazioni all'utenza stradale | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 263 | Interconnessione A51 - Sistema di esazione: nella progettazione esecutiva dovranno essere approfondite con Milano Serravalle le implicazioni relative al doppio sistema di pedaggio che si avrebbe con la vicina barriera di Agrate e che potrebbe introdurre alcune necessità, quali ad esempio la opportuna informazione agli utenti della A51 provenienti dalla sopra citata barriera, purché senza aggravio di costi. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 264 | Interconnessione A51 : prima dell'attivazione della modifica del nodo di interesse, dovrà essere stipulata apposita convenzione con Milano Serravalle, gestore della A51, per regolare le competenze manutentive, gli elementi di proprietà, le modalità di cantierizzazione ed esecuzione. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 265 | Intersezione: tratta C, linea RFI Monza-Molteno-Lecco, Comune di Biassono - Realizzare il muro (lato sud ovest) in prossimità del tracciato ferroviario raccordandolo con un'armonizzazione dei movimenti di terra in rapporto al ritmo dei varchi e siano impiantate specie arboree ed altoarbustive. | Il progetto esecutivo prevede l'inserimento di specie arbustive e rampicanti in prossimità di manufatti murari. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 266 | Intersezione: tratta C, linea RFI Monza-Molteno-Lecco, Comune di Biassono - Relativamente al muro in prossimità del tracciato ferroviario, attuare una schermatura attraverso filari e siepi che mitigano opportunamente la vista del manufatto. | Il progetto esecutivo prevede l'inserimento di specie arbustive e rampicanti in prossimità di manufatti murari. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 267 | Parco Valle del Lambro: Durante le fasi di esecuzione dei lavori porre la massima attenzione per evitare la diffusione di specie vegetali esotiche con spiccata invasività. | Tutti gli interventi di mitigazione prevedono impianti vegetazionali formati da specie autoctone pertanto si porrà la massima attenzione per limitare le specie invasive ed esotiche. In fase manutentiva è sempre previsto un intervento di scerbatura delle malerbe finalizzato all'eliminazione e al contenimento della specie infestanti. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

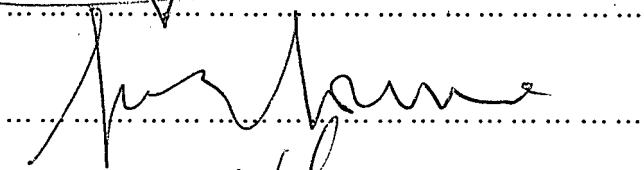
| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|--|--|
| R 268 | Parco Adda Nord: Tra gli interventi di miglioramento della vegetazione esistenti previsti non eliminare le piante del piano dominato, a meno che non si tratti di specie alloctone infestanti. | In relazione e nel capitolato generale sono state date indicazioni in al fine di non eliminare le piante del piano dominato, a meno che non si tratti di specie alloctone infestanti. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 269 | Parco Adda Nord: Prevedere l'eliminazione di specie alloctone infestanti (ailanto, fitolacca, buddleja). | Il progetto prevede l'inserimento di sole specie autoctone rispetto al contesto territoriale e vegetazionale di riferimento. verranno pertanto eliminate le specie infestanti esistenti. In relazione e nel capitolato generale sono state date indicazioni in merito. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 270 | Parco Adda Nord: L'apertura prevista di radure per la rinnovazione della vegetazione forestale potrebbe contestualmente favorire il rinvigorimento e la diffusione di specie alloctone naturalizzate (robinia) o infestanti (ailanto, fitolacca, buddleja), prevedere quindi la contestuale messa a dimora di piante autoctone arbustive ed arboree. | In relazione e nel capitolato generale sono state date indicazioni in merito per prevedere la contestuale messa a dimora di piante autoctone arbustive ed arboree al fine di limitare la diffusione e il rinvigorimento di specie alloctone naturalizzate o infestanti | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 271 | Parco Adda Nord: La piantumazione di specie arboree e arbustive per la realizzazione delle Formazioni a bosco, sia realizzata lungo tracciati sinuosi, che conferiscano al bosco un aspetto di maggior naturalità piuttosto che di impianto artificiale regolare. | Il sesto d'impianto del bosco non ha una disposizione a filare delle specie. Una volta composta una sequenza di più unità tipologiche si costituisce una linea di impianto non lineare ma sinuoidale, tale da realizzare nell'aggregazione spine di pesce affiancate che non permettono di traguadare con lo sguardo la vegetazione, da qualunque angolazione si osservi. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 272 | Parco delle Groane - Concordare con l'ufficio tecnico consortile le specie vegetali da mettere a dimora prima dell'inizio dei lavori di ripristino nelle aree all'interno del parco. | In sede Progetto esecutivo è stato redatto un elenco specie vegetali che a partire dal progetto definitivo fosse maggiormente articolato rispetto agli ambiti territoriali attraversati. Tale elenco si compone di specie autoctone proprie dei relativi ambiti territoriali interessati. Verrà comunque sottoposto al Parco in sede opportuna prima dell'inizio dei lavori. | La Raccomandazione NON è OTTEMPERATA |

| ID DE LI BE RA | TESTO (PRESCRIZIONE / RACCOMANDAZIONE) | CONSIDERAZIONI DEL PROPONENTE | CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA |
|----------------------------|--|---|---|
| R 273 | Parco delle Groane - Zona umida di Lentate sul Seveso - Far correre il canale di gronda che parte dalla piattaforma 1 dell'impianto di trattamento delle acque di piattaforma, parallelamente a Via Oberdan, lungo il margine stradale, per circa 100 metri, sino ad intercettare un canale di scolo già esistente, di sezione sufficiente e che scola l'acqua all'interno della zona umida. | Si rimanda al progetto delle opere idrauliche per quanto riguarda la conformazione delle vasche di laminazione e le modifiche oggetto della osservazione. Dal punto di vista delle mitigazione ambientali, è stata prevista la sistemazione paesistico-ambientale dei margini in relazione alle mitigazioni stradali e al contesto, mediante fasce arboreo-arbustive di riconnessione ecologica, incrementando la valenza naturalistica dei bacini d'acqua. Per le vasche di fitodepurazione è stata inoltre prevista la messa a dimora di specie igrofile. Sono state altresì modellate con sagome più "naturali-forme" laddove era possibile. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 274 | Parco delle Groane - Tangenziale di Birago - Per la parte ricadente nel parco realizzare a margine di strada, ove possibile e compatibilmente con le aree inserite nel piano particolare di esproprio, un intervento di mitigazione costituito da siepe di specie autoctone al fine di migliorare l'aspetto paesaggistico dell'opera. | Osservazione ricevuta - attraverso l'impegno di fasce arbustive laddove era possibile inserirle in riferimento al rispetto delle proprietà. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 275 | Ai fini della tutela della pubblica incolumità e della sicurezza delle operazioni di soccorso siano mantenute le prescritte distanze di sicurezza rispetto a depositi di oli minerali e GPL. | non presenti RIR. | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |
| R 276 | Industrie a rischio incidente rilevante: adottare, da parte del Concessionario, adeguati accorgimenti progettuali e gestionali per la mitigazione degli effetti derivanti dalle aziende le cui aree di danno sono prossime al tracciato. | non presenti RIR. | Stralci 1-2-3-4-5-7 Tratta A-COI-VA1 cfr. parere CTVA/1357 del 11/10/2013. Stralcio 6 Tratta B1 - Svincolo di Lomazzo cfr. parere CTVA/1465 del 14.03.2014 La Raccomandazione NON è APPLICABILE per la tratta in oggetto. |
| R 277 | Industrie a rischio incidente rilevante: nel territorio del Comune di Fialto, indipendentemente dalla compatibilità territoriale, siano adottati accorgimenti progettuali e gestionali per la mitigazione degli effetti derivanti da eventuali incidenti sul tracciato stradale, ivi compresa la facilità degli interventi di soccorso tecnico e sanitario. | | La Raccomandazione si riferisce a tratte differenti da quelle oggetto della presente VA. |

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



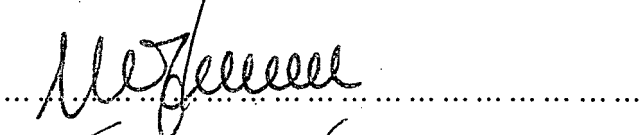
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



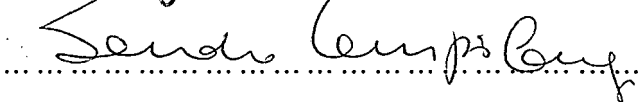
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



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



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



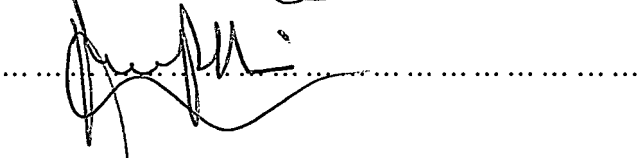
ASSENTE

Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni




Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

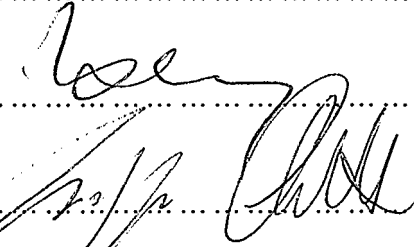


Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

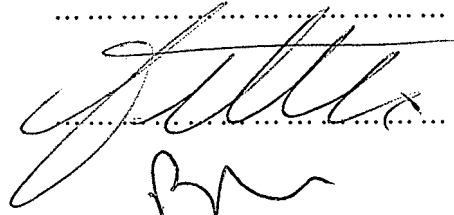


ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

.....


Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

.....

Cons. Marco De Giorgi



ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

.....

Ing. Francesco Di Mino




ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

.....

Prof. Antonio Grimaldi

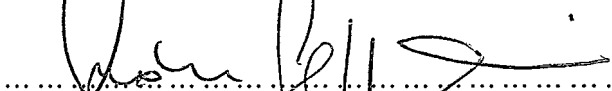
.....

Ing. Despoina Karniadaki



ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari



ASSENTE


Arch. Sergio Lembo

.....

Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

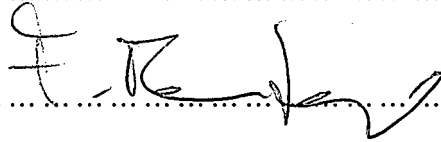


ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

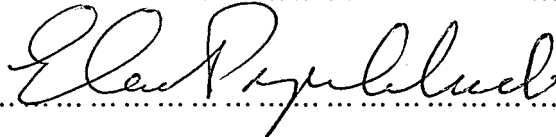
Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà



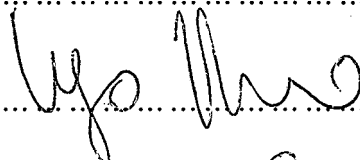
Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

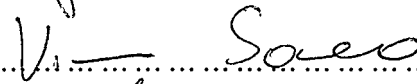
Ing. Mauro Patti

ASSENTE

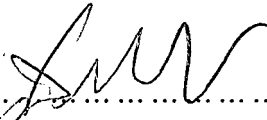
Cons. Roberto Proietti



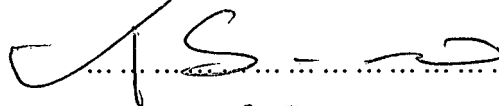
Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



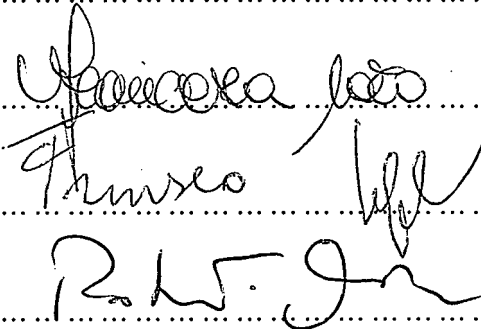
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE