



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

Parere n. 2305 del 10/02/2017

Progetto	<p><b>ID VIP: 3326</b></p> <p><b>Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 ex (SP 46 Rho-Monza) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (Mi)</b></p> <p><i>Verifica di assoggettabilità</i></p> <p><i>Articolo 20 D. Lgs 152/20016</i></p>
Proponente	<p><b>Società autostradale Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.</b></p>

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

**VISTA** l'istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., presentata dalla Società Autostradale Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.(Proponente) con Nota di Protocollo n.8723 del 01/04/2016, acquisita con protocollo DVA 009545 del 01/04/2016, relativa al Progetto "Strada di Collegamento urbana in affiancamento alla A52 ex SP 46 Rho-Monza, nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (Mi)";

**VISTA** la nota della Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali (di seguito DVA), trasmessa con Prot. DVA 0010833 del 21/04/2016 ed acquisita dalla Commissione Tecnica per le Valutazioni di Impatto Ambientali (CTVA) con Prot. CTVA 0001446 del 22/04/2016, con la quale si comunica che sono state completate positivamente le verifiche preliminari di competenza di merito alla procedibilità dell'Istanza di Verifica di Assoggettabilità in questione;

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

**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 della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 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 e 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 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 e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**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 Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTO** il Decreto 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 Prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 "*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea*" ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la

ID\_VIP 3326 Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 ex (Sp 46 Rho-Monza) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (Mi)

proroga le funzioni dei Componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale", così come integrato e modificato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 ed in particolare l'articolo 20, che dispone:

1. "Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti:  
[... omissis ...]
5. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente [...];
6. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente (...) l'autorità competente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce prescrizioni;

\*\*\*\*

**CONSIDERATO** che l'intervento concerne la realizzazione di una Strada di Collegamento Urbana, in affiancamento alla A52 ex SP46, in comune di Novate Milanese e Bollate ed in particolare il progetto prevede la costruzione di un itinerario di viabilità locale, parallelo al tracciato principale dell'autostrada per una lunghezza complessiva di 835 metri;

**CONSIDERATA** la finalità dell'opera che consiste nel miglioramento della percorribilità dell'intera rete stradale disgiungendo i traffici di attraversamento di lunga percorrenza da quelli intra comunali;

**VISTO E CONSIDERATO** che, per dimensioni e caratteristiche, l'opera non rientra tra quelle nell'allegato II del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, ovvero l'istanza avrebbe dovuto completarsi a livello locale;

**VISTO E CONSIDERATO** che l'intervento è tuttavia inserito nella più ampia opera di riqualificazione/potenziamento della SP46 Rho-Monza, tecnicamente denominato "Viabilità di adduzione al sistema autostradale A8 - A52 Rho Monza mediante riqualifica e potenziamento della SP46 relativo alle tratte Lotto 1 e 2 - Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46 Rho-Monza dal termine della tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso)" realizzato per la tratta compresa tra l'innesto con la ex-SS35 dei Giovi a Paderno Dugnano e la ex-SS233 Varesina a Baranzate, prevedendo anche la realizzazione di due nuove tratte per uno sviluppo complessivo di circa km 9+000 e che tale intervento era suddiviso in tre tratte:

- Lotto 1 (di competenza Serravalle): collegamento A52-SP46;
- Lotto 2 (di competenza Serravalle): riqualifica SP46;
- Lotto 3 (di competenza Aspi): variante di Baranzate;

**VISTI E CONSIDERATI** i relativi Decreti di Compatibilità ambientale che hanno autorizzato le suddette opere:

- Decreto MATTM 437/2012 del 10/08/2012 per il lotto 3;
- Decreto MATTM 2/2014 del 07/01/2014 per i lotti 1 e 2;

ID\_VIP 3326 Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 ex (Sp 46 Rho-Monza) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (Mi)

**VISTO** che il proponente, su esplicita richiesta della DVA, ha affermato che l'intervento costituisce il completamento della rete viabilistica delle complanari alla A52-SP 46 Rho-Monza, sottoposta a VIA;

**VISTO** che il proponente ha motivato l'istanza poiché *“in Conferenza dei servizi venne prescritta la redazione di uno studio di compatibilità delle opere in progetto al fine non di precludere la futura realizzazione di una strada urbana locale, comprensiva di sottopasso ferroviario, di collegamento tra la zona est e la zona ovest della città di Novate Milanese”*;

**VISTO** che la documentazione tecnica trasmessa dal proponente comprende anche quanto previsto dalla suddetta normativa, ovvero è stato depositato:

- Progetto preliminare;
- Studio Preliminare ambientale;
- Documentazione amministrativa relativa alla istanza.

**VISTO E CONSIDERATO** che con nota prot. 26890 del 14/11/2016, acquisita al prot. DVA-0027618 del 15/11/2016, la Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. ha successivamente avanzato richiesta di sospensione del procedimento per un periodo di 30 giorni *“al fine di poter predisporre una integrazione volontaria della documentazione [...] con particolare riferimento al Piano di Utilizzo del materiale da scavo ai sensi del D.M. 161/2012”*;

**VISTO E CONSIDERATO** che la DVA, con nota del 18/11/2016 prot. DVA-2016-0028105, ha concesso al proponente una sospensione del procedimento di 30 giorni;

**VISTA E CONSIDERATA** che successivamente il proponente ha proceduto con l'invio della documentazione integrativa volontaria, acquisita dalla DVA in data 15/12/2016, così costituita:

- Piano di utilizzo terre e rocce da scavo
- Verifica dell'interferenza idraulica e idrogeologica dell'opera
- STUDIO AMBIENTALE Effetti combinati con le infrastrutture presenti - Relazione integrativa;

**CONSIDERATO** che le richieste dei due Comuni sono state effettivamente recepite come prescrizioni dal Decreto di Compatibilità Ambientale (DM002/2014, prescrizione n. 5, lettere b), c), f) riferito ai lotti 1-2 della riqualifica della SP46 RHO-MONZA;

**CONSIDERATO** che nel contempo, durante gli iter autorizzativi, veniva approvata dal CIPE la variante di interrimento dell'attraversamento delle Ferrovie, da viadotto a sotto attraversamento, in comune di Novate Milanese.

**CONSIDERATO** che in sede di Conferenza dei Servizi fu presentata una revisione del progetto che realizzava lo scavalco della linea ferroviaria con due manufatti a spinta affiancati;

**VISTO E CONSIDERATO** che, come riferito dal proponente *“in Conferenza dei servizi venne prescritta la redazione di uno studio di compatibilità delle opere in progetto al fine di non precludere la futura realizzazione di una strada urbana locale, comprensiva di sottopasso ferroviario, di collegamento tra la zona est e la zona ovest della città di Novate Milanese”*;

**CONSIDERATO** che lo studio di compatibilità prescritto è stato sviluppato in coordinamento tra le concessionarie ed inviato a Regione Lombardia e Comune di Novate nelle date:

- Progetto per la tratta di competenza ASPI, il 24/6/2014 da parte di ASPI;
- Progetto per la tratta di competenza SERRAVALLE il 08/08/2014;

ID\_VIP 3326 Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 ex (Sp 46 Rho-Monza) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (Mi)

**VISTO E CONSIDERATO** che la Regione Lombardia ha richiesto al Ministero Infrastrutture di autorizzare le concessionarie allo sviluppo progettuale e al finanziamento per l'intervento e il Ministero ha fornito tale assenso per la "sola fase progettuale", comprensiva della quantificazione economica;

\*\*\*\*

**VISTE** le osservazioni pervenute come previsto dal D.lgs. 152/06 e s.m.i. da parte di chiunque abbia interesse, prendendo visione del progetto e del relativo studio ambientale, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi sia in forma scritta o mediante posta elettronica certificata;

**CONSIDERATE** le seguenti osservazioni pervenute nei termini disposti:

N	Riferimento DVA	Data	Mittente
1	DVA-2016-0014980	06/06/2010	Consulta Rho-Monza di Novate Milanese
2	DVA-2016-0015540	10/06/2016	Associazione "all'ombra dell'albero"

**CONSIDERATO** che le osservazioni concernono i seguenti aspetti:

- Pur confermando la necessità di una viabilità complanare la soluzione non rappresenta un'alternativa percorribile per gli impatti negativi sulla salute e sull'ambiente;
- Considerare il cumulo con altri progetti, ovvero con la realizzazione della A52;
- Sulla complanare non viaggeranno solo i veicoli locali ma anche tutto il traffico della zona nord di Milano;
- Portare la larghezza da 2,75 a 3,50 metri;
- Mancanza di dati sullo studio di traffico;
- Nessuna nuova rilevazione rispetto allo Studio precedente sebbene siano passati alcuni anni;
- Si conosce il superamento dei limiti di PM 2,5 e PM 10, ma non l'estensione dei giorni di supero;
- Sono necessarie barriere fonoassorbenti mentre le altezze sono stimate in modo approssimativo;
- Appare non provata la conclusione che esclude effetti critici sulla salute;
- L'innesto del tratto di strada in oggetto, con la via Di Vittorio, debba avvenire attraverso una rotonda, come per tutte le altre complanari dell'intero progetto;
- Vengano realizzate le opportune opere di mitigazione ambientale e sistemazioni a verde sul lato sud della strada in oggetto, a protezione dei vicini edifici residenziali;
- Nessuna nuova rilevazione è stata prodotta e consegnata agli Enti interessati (in particolare il Comune di Novate Milanese), malgrado i ripetuti solleciti fatti sia dal Comune stesso, sia da Regione Lombardia, sia da ARPA Lombardia (vedi documento dell'Osservatorio Ambientale del 20 maggio 2016);

**PRESO ATTO** che il rappresentante di Regione Lombardia nel Gruppo Istruttore, con mail pervenuta alla CTVA in data 26 Ottobre 2016, aveva trasmesso una relazione "in dissenso rispetto alla relazione istruttoria ricevuta" allegando una nota dal titolo "Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 nei Comuni di Novate M.se e Bollate (ID VIP 3326) - Contributo Regionale per la verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del d. Lgs 152/2006";

**CONSIDERATE** le valutazioni apportate dalla suddetta nota a favore di una esclusione dalla VIA dell'intervento:

- Rilevanza del progetto dal punto di vista della efficacia trasportistica per l'area e dal punto di vista della riduzione degli impatti generati dal traffico sul contesto locale;
- Ruolo positivo rispetto agli impatti sociali e ambientali derivanti da tale opera;
- Scarsa significatività degli impatti in relazione alle valutazioni ambientali già effettuate in passato sul corridoio e relative a soluzioni progettuali più impattanti in fase di esercizio rispetto a quella in valutazione;

**CONSIDERATE** le conclusioni apportate dalla Regione Lombardia in merito alla mancata realizzazione del progetto sono le seguenti

- Si porta ad un aggravio di problematiche ambientali legato all'opera, di per sé stessa poco rilevante rispetto alla direttrice principale autostradale, che potrebbe diventare significativo se la cantierizzazione, a causa dell'aggravio procedurale arrecato da questa VIA, dovesse diventare asincrona.
- Non risulta elemento sufficiente all'assoggettamento la mancata presentazione del PUTRS.
- Si ritiene che le criticità evidenziate dalla relazione della CVA possano essere risolte con delle opportune indicazioni prescrittive, in particolare;

**VALUTATO** che, in merito alle osservazioni della nota della Regione Lombardia pervenuta in data 26 Ottobre 2016 essa evidenziava comunque la necessità di

- assicurare una sincronia di realizzazione con le opere già autorizzate dai DM 437/2012 del 10/08/2012 per il lotto 3 e il Decreto MATTM 2/2014 del 07/01/2014 per i lotti 1 e 2,
- regolare la movimentazione di terre e rocce essendo questa pari ad un valore totale di 40.000 mc ovvero ad un valore superiore alla soglia di 6.000 mc per cui l'opera rientra tra quelle cui si applica il D.M. 161/2012.
- Aggiornare le informazioni sulle modalità di attuazione del piano di monitoraggio per le componenti ambientali più significative, da integrarsi con quelli in essere per le opere già approvate con i relativi Decreti MATTM 437/2012 del 10/08/2012 per il lotto 3 e il Decreto MATTM 2/2014 del 07/01/2014 per i lotti 1 e 2;

**VALUTATO** che l'opera di progetto non rientra tra quelli previsti dall'Allegato II / parte Seconda del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. in quanto trattasi di collegamento urbano di cui al punto 10 "strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate";

**VALUTATO** che l'istanza è stata avviata in quanto il progetto si colloca nel medesimo corridoio territoriale dell'opera riqualificazione della SP 46 Rho Monza, per la quale è intervenuta una procedura VIA sebbene l'intervento sia separato ed indipendente dall' riqualificazione della SP 46 (A52);

**VALUTATO** che le osservazioni pervenute sono state contro-dedotte dal proponente a seguito delle integrazioni volontarie apportando le necessarie annotazioni sugli impatti ambientali: cumulo con altre opere, aggiornamento dei dati di traffico, caratteristiche delle mitigazioni antirumore, durata del superamento dei limiti PM10;

**VALUTATO** che dal punto di vista programmatico non si evincono specifici elementi ostativi alla realizzazione dell'opera salvo il garantire il rispetto delle disposizioni territoriali e locali circa il corretto inserimento dell'opera nel territorio;

#### **Per quanto riguarda il quadro programmatico**

**VISTO E CONSIDERATO** che il progetto consiste nella realizzazione di una strada di collegamento urbana a semplice carreggiata, della lunghezza di 835 metri, collocata nei Comuni di Novate Milanese e Bollate, con andamento prevalentemente complanare al tracciato autostradale A52 e posto a ridosso della linea ferroviaria FNM Milano – Varese;

**VISTO E CONSIDERATO** che il progetto riguarda una rete secondaria e che tale rete è costituita da viabilità a semplice carreggiata, con andamento prevalentemente complanare all'asse autostradale;

**CONSIDERATO** che tali viabilità, a servizio delle aree attraversate dal collegamento autostradale, assolvono la funzione di distribuzione del traffico dal collegamento autostradale alla rete locale e, in senso inverso, di raccolta dei flussi di traffico dalla rete locale verso il collegamento autostradale ed in alcuni casi assicurano anche le connessioni di tipo locale;

ID\_VIP 3326 Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 ex (Sp 46 Rho-Monza) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (Mi)

**CONSIDERATO** che la documentazione riferisce che nel periodo antecedente gli iter autorizzativi i comuni di Bollate e Novate avevano espresso parere negativo sull'assetto delle complanari proposte chiedendo in particolare alcune modifiche:

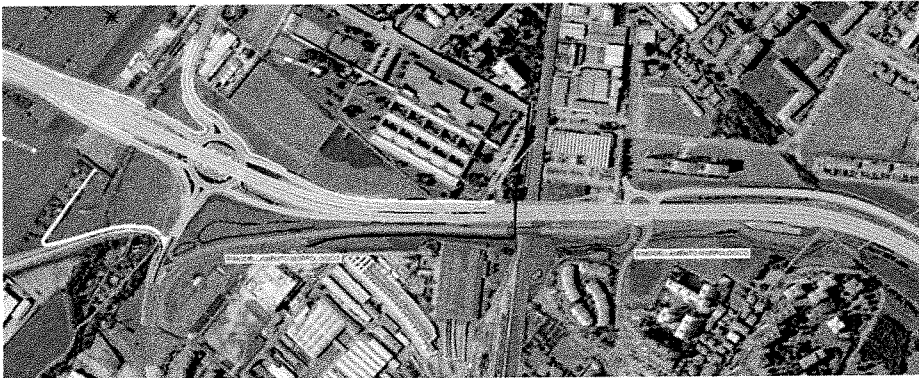
- L'eliminazione delle due connessioni con l'asse principale a circa 850 m a est della ferrovia Milano-Varese, trasferendo le manovre nello svincolo di Baranzate/Novate nel lotto 3;
- L'unificazione delle complanari nel tratto a est di via Brodolini, e la creazione di una rotatoria per il collegamento delle complanari con l'area industriale di Novate Milanese;
- L'eliminazione della rampa di collegamento della complanare nord con via IV Novembre (quella aggiunta nel progetto presentato in sede di VIA);

**VISTO E CONSIDERATO** che la tratta di progetto afferisce a due concessionari differenti

- Il Tratto OVEST la concessionaria è ASPI ;
- Il tratto EST il concessionario è Serravalle;

**CONSIDERATO** che il progetto è stato suddiviso in 2 tratte omogenee dal punto di vista delle caratteristiche tecniche prevalenti che le contraddistinguono, per le quali vengono individuati la società Concessionaria Milano Serravalle che si prenderà in carico esclusivamente le fasi relative alla progettazione e realizzazione, mentre i due Comuni Bollate e Novate Milanese dovranno prendere in carico la proprietà e gestione di ciascuna tratta di competenza, comprese le eventuali opere mitigative, compensative e i relativi impianti trattandosi di strada urbana:

- Tratto EST, dalla Rotatoria di via IV Novembre o via per Bollate con Sotto attraversamento sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso) km.0+234;
- Tratto OVEST, dal Sotto-atteversamento della linea ferroviaria Milano-Varese alla Via G. Di Vittorio al km.0+834;



**VISTO E CONSIDERATO** che il proponente informa che "il progetto preliminare prevedeva l'attraversamento della linea ferroviaria Milano-Varese con un viadotto sul quale trovavano posto anche due complanari a senso unico: quella in direzione est a sud dell'asse principale, e quella in direzione ovest a nord e che le complanari erano inoltre connesse all'asse principale con 2 rampe situate circa 850 m ad est dell'asse della ferrovia (prima della via Brodolini) ed a ovest con il sistema di svincolo tra Novate e Bollate";

**VISTO** che la documentazione presentata, nella relazione generale Illustrativa, afferma che "per effetto della non unanime convergenza delle opinioni degli Enti Locali interessati, tale complanare non aveva carattere di continuità sull'intero tracciato, infatti partendo da Paderno Dugnano si interrompeva in corrispondenza dello svincolo di Baranzate/Novate nel lotto 3";

**VISTO** che i Comuni di Novate Milanese e Bollate con nota Prot. n. 002997 del 04/02/2016, hanno comunicato il Parere negativo di questi Enti alla realizzazione in sovrappasso alle FNM del tratto di complanare mancante,

ne è dunque scaturita la scelta progettuale di realizzare la nuova strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP 46 RHO - MONZA) in comune di Novate Milanese in sottopasso;

**CONSIDERATA** la pianificazione Regionale e in particolare la L.R. 12/2005 per il Governo del Territorio una specifica sezione relativa alla proposta di PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE – PPR (gennaio 2008), che costituisce un aggiornamento e una integrazione del quadro di riferimento paesistico e degli indirizzi di tutela ad oggi contenuti nel vigente PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE – PTPR (marzo 2001) di cui è dotata la Regione Lombardia;

**CONSIDERATO** che in merito alla pianificazione provinciale, l'intervento oggetto del presente studio, si colloca in aderenza ai contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, definitivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale (oggi Città Metropolitana) n. 93 del 17/12/2013;

**CONSIDERATO** il livello di pianificazione Comunale, i comuni interessati sono tutti dotati di Piano di Governo del Territorio ed in particolare:

- Baranzate, dotato di PGT approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 23 del 17.06.2011;
- Bollate, dotato di PGT approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 25 dell'1.06.2011;
- Novate Milanese, dotato di PGT approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 81 del 17.12.2012;

**CONSIDERATI** i principali elementi di pianificazione presi in considerazione sono gli estremi della legislazione di riferimento:

- Vincoli ambientali e paesistici, art.136 del D.lgs. 42/04 (ex D.lgs. 490/99 art.139 e segg., già L. 1497/39)
- Fiumi e zone boschive, come da art.142, lett. c, g del D.lgs. 42/04 (ex D.lgs. 490/99 art.146,);
- Vincoli monumentali, come da artt.10 e 12 del D.lgs. 42/04 (ex D.lgs. 490/99 art.2 e segg., già L. 1089/39)
- Vincoli storico-ambientali derivanti dalle indicazioni di PGT;

**VALUTATO** che l'opera è connessa, sebbene separata ed indipendente, con le opere di riqualificazione della SP 46 Rho Monza A52, già autorizzate con i Decreti Ambientali 437/2012 e 2/2014 e che lo specifico progetto nasce da determinazioni ed esigenze specifiche emerse in Conferenza dei Servizi;

**VALUTATO** che l'opera è coerente con la pianificazione locale ed in particolare con i PGT, Piani di governo del territorio, dei Comuni di Bollate e Novate e che essi contemplano le opere complanari alla riqualificazione della SP 46;

**VALUTATO** che la scelta del tracciato è stata definita di concerto con gli Enti Locali ed in particolare i Comuni di Novate Milanese e Bollate.

**Per quanto riguarda il quadro progettuale**

**VISTO E CONSIDERATO** che lo sviluppo dell'opera di riqualificazione della SP 46, nella tratta coordinata tra il Lotto 2 con il progetto del lotto 3, rende evidente la necessità di modificare lo svincolo di Baranzate – Novate per le opere di connessione urbana.

**CONSIDERATA** la documentazione tecnica depositata dal proponente ed esaminata in fase di Istruttoria

Documento	codifica
Planimetria di censimento interferenze nello stato di adeguamento in corso - lato OVEST	5022PINT001P0XXXXXXXXXA.pdf
Planimetria di censimento interferenze nello stato di adeguamento in corso - lato EST	5022PINT002P0XXXXXXXXXA.pdf
Piano particellare grafico	5022PESP001P0XXXXXXXXXA.pdf



Corografia d'inquadramento e generale	5022PGEN003C0XXXXXXXXXA.pdf
Planimetria di insieme e sovrapposizione con altri interventi in essere - verifica di compatibilità	5022PGEN005PXXXXXXXXXA.pdf
Planimetria su fotopiano	5022PGEN004C0XXXXXXXXXA.pdf
Riepilogo degli strumenti urbanistici comunali vigenti ed in adozione	5022PGEN006P0XXXXXXXXXA.pdf
Cronoprogramma delle fasi attuative	5022PGEN007K0XXXXXXXXXA.pdf
Relazione tecnico illustrativa	5022PGEN002R0XXXXXXXXXA.pdf
Elenco elaborati	5022PGEN001E0XXXXXXXXXA.pdf
Relazione Geologica - Idrogeologica e geomorfologica	5022PGEO004R0XXXXXXXXXA.pdf
Relazione Geotecnica	5022PGEO008R0XXXXXXXXXA.pdf
Ubicazioni indagini in sito	5022PGEO001P0XXXXXXXXXA.pdf
Relazione sulla gestione dei materiali - Piano di utilizzo terre e rocce da scavo prime indicazioni	5022PGEO011R0XXXXXXXXXA.pdf
Sondaggi geognostici e prove di laboratorio	5022PGEO002R0XXXXXXXXXA.pdf
Carta Geologica	5022PGEO005C0XXXXXXXXXA.pdf
Carta Geomorfologica	5022PGEO006C0XXXXXXXXXA.pdf
Carta Idrogeologica	5022PGEO007C0XXXXXXXXXA.pdf
Profilo geologico - geotecnico lato EST	5022PGEO009F0XXXXXXXXXA.pdf
Profilo geologico - geotecnico lato OVEST	5022PGEO010F0XXXXXXXXXA.pdf
Planimetria dei siti di cava e di deposito	5022PGEO012P0XXXXXXXXXA.pdf
Allegato: indagini geognostiche pregresse	5022PGEO003R0XXXXXXXXXA.pdf
Planimetria con classificazione sismica del territorio	5022PGEO014P0XXXXXXXXXA.pdf
Relazione sismica	5022PGEO013R0XXXXXXXXXA.pdf
Corografia dei bacini idrografici naturali	5022PIDR002C0XXXXXXXXXA.pdf
Planimetria interferenze idrografiche	5022PIDR003P0XXXXXXXXXA.pdf
Planimetria bacini	5022PIDR004P0XXXXXXXXXA.pdf
Relazione idrologica idraulica	5022PIDR001R0XXXXXXXXXA.pdf
Planimetria idraulica generale di progetto	5022PIDR005P0XXXXXXXXXA.pdf
Sezioni tipo e particolari drenaggio acque di piattaforma	5022PIDR006P0XXXXXXXXXA.pdf
Vasca di trattamento, sollevamento, laminazione e bacino di infiltrazione i	5022PIDR007Z0XXXXXXXXXA.pdf
Planimetria stato di fatto	5022PSTD001PXXXXXXXXXA.pdf
Planimetria di progetto - profilo longitudinale	5022PSTD002ZXXXXXXXXXA.pdf
Analisi delle alternative: planimetria, profilo e sezioni	5022PSTD003ZXXXXXXXXXA.pdf
Sezioni tipo viabilità e particolari margini stradali	5022PSTD004SXXXXXXXXXA.pdf
Sezioni caratteristiche	5022PSTD005SXXXXXXXXXA.pdf
VIABILITA' INTERFERITA: via IV Novembre e via Di Vittorio - Planimetria e profilo	5022PSTD006ZXXXXXXXXXA.pdf
Planimetria, Pianta sezione longitudinale, sezione trasversale e sostegno dei binari	5022PSTR001Z0XXXXXXXXXA.pdf
Carpenteria monolite	5022PSTR003Z0XXXXXXXXXA.pdf
OS60-OS61-OSA1-OSA2 - paratie di pali: stralcio planimetrico, sezione tipologica	5022PSTR004Z0XXXXXXXXXA.pdf
Muro ad "U" : Stralcio planimetrico, sezione tipologica	5022PSTR005Z0XXXXXXXXXA.pdf
Muro di sostegno: stralcio planimetrico, sezione tipologica	5022PSTR006Z0XXXXXXXXXA.pdf
Analisi delle alternative: planimetria e prospetti	5022PAMB003ZXXXXXXXXXA.pdf
Planimetria con ubicazione degli interventi	5022PAMB001P0XXXXXXXXXA.pdf

**CONSIDERATA** la documentazione oggetto di integrazione volontaria

GEOLOGIA E GEOTECNICA - GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DI SCAVO - Piano di utilizzo terre e rocce da scavo	5022PGEO005C0XXXXXXXXXB.pdf
IDROLOGIA E IDRAULICA - Verifica dell'interferenza idraulica e idrogeologica dell'opera	5022PIDR008Z0XXXXXXXXXA.
STUDIO AMBIENTALE - Effetti combinati con le infrastrutture presenti - Relazione integrativa	5022PSIA 0007R XXXXXXXXA

**CONSIDERATO** che le principali infrastrutture che hanno determinato la localizzazione comprendono:

- Le radiali Varesina e Comasina sia nel loro tracciato storico che nelle varianti di più recente formazione (SS36, SP44bis, ex-SS233);
- Le linee ferroviarie Milano-Asso e Milano-Varese;
- -le autostrade dei Laghi (A8) e Milano-Venezia (A4);
- -la stessa SP46 Rho-Monza, divenuta A52 unica infrastruttura ad andamento trasversale.

**CONSIDERATO** che il tracciato in progetto si sviluppa, dal punto di vista altimetrico, prevalentemente in trincea, con l'esclusione dei tratti iniziale e finale di attestazione alla viabilità esistente che sono in basso rilevato, in galleria, in trincea, in basso rilevato e in viadotto/ponte.

**CONSIDERATO** che l'intervento in territorio di Novate Milanese comprende i seguenti ambiti di trasformazione

- Via Di Vittorio/Via Prampolini (AT.R1.01),
- Via Baranzate/Via Prampolini (AT.R1.02);
- Città Sociale (AT.R2.01);
- Via Torriani (AT.S01);

**CONSIDERATO** che esso prevede interventi in galleria, in trincea, in basso rilevato, in rilevato e in viadotto/ponte), rapportata alla lunghezza complessiva e distinta per ciascuna delle 2 tratte omogenee in cui è stato suddiviso il tracciato.

**CONSIDERATO** che la viabilità urbana di collegamento è stata progettata con riferimento alla categoria F-Urbane del D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", a semplice carreggiata da 9,50m, con una corsia per senso di marcia, banchine e marciapiedi. Sul lato adiacente il tratto autostradale il marciapiede è stato eliminato e sostituito con una barriera di sicurezza stradale.

**CONSIDERATO** che le caratteristiche geometriche del tracciato sono state studiate in modo da permettere il mantenimento della velocità di progetto che, per detta categoria di strada, è pari a 25-60 km/h.

**CONSIDERATO** che l'intervento prevede le seguenti tipologie di realizzazione.

Tipologia	Tratta Est	Tratta Ovest	Totale metri
Galleria	50	0	<b>50</b>
Trincea	159	166	<b>325</b>
Rilevato	25	435	<b>460</b>
Viadotto	==	==	==
Totale tratte	234	601	<b>835</b>

**VISTO E CONSIDERATO** che i principali riferimenti normativi relativamente agli aspetti stradali dell'infrastruttura sono:

- D.lgs. 30-04-92, n. 285 e s.m.i. "Nuovo Codice della Strada";
- D.P.R. 16-12-1992 n. 495 e s.m.i. "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada";

- DM 05-11-01, n. 6792 e s.m.i. "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" peraltro non cogente trattandosi di adeguamento di strade esistenti.
- DM 19-04-2006, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"
- DM 18-02-92, n. 223: "Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza", così come recentemente aggiornato dal DM 21/06/04: "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza".

**CONSIDERATE** le caratteristiche costruttive descritte nel progetto preliminare:

- Le scarpate in rilevato ed in trincea sono previste con pendenza rispettivamente al 2/3 e 4/7 e inerbite superficialmente stendendo una coltre superficiale spessa 30 cm e successivo inerbimento. La protezione del piede del rilevato o del testa scarpa in trincea viene garantita costruendo fossi di guardia in terra o rivestiti.
- A partire da altezze di rilevato o trincea superiori ai 5.00 metri si prevede la realizzazioni di una banca intermedia di 2.00-2.50 m per garantire la stabilità del corpo stradale, all'interno della quale viene impostata una canaletta atta al corretto convogliamento al piede delle acque di scarpata.
- Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche è costituito da caditoie poste sul margine esterno della corsia di emergenza, collegate longitudinalmente da tubazioni in Pead che permettono di convogliare le acque di prima pioggia verso i punti di trattamento.
- La sezione trasversale in trincea prevede che le acque di piattaforma vengano convogliate verso il punto di minimo altimetrico, in corrispondenza del quale è prevista una vasca raccolta e sollevamento verso il recapito finale.
- Le barriere di sicurezza inserite sono individuate sulla base di quanto indicato dal D.M. Min. Infrastrutt. Trasporti 21/06/2004, che recepisce ed uniforma la normativa di riferimento italiana agli indirizzi richiamati dalla normativa Europea in via di definizione
- La pavimentazione ha uno spessore pari a 13 cm

**CONSIDERATO** che per il sotto-attraersamento della linea ferroviaria è prevista l'adozione del "varo oleodinamico" dello scatolare entro una trincea ricavata ai lati del rilevato ferroviario, al fine di ridurre al minimo indispensabile gli intralci al traffico ferroviario.

**CONSIDERATO** che la Galleria è un'opera che si estende per una lunghezza di circa 55 m ed è costituita da una canna unica con struttura scatolare in cemento armato. Gli spessori delle pareti, della copertura e della fondazione sono pari rispettivamente a 1.40 m, 1.70 m e 1.30 m. Il monolite ha una larghezza complessiva pari a 12.30 m.

**CONSIDERATO** che il progetto prevede la realizzazione di una serie di muri di controripa/sottoscarpa, anche di altezza rilevante; sono previsti, in particolare, scavi di altezza superiore a 9÷10 m nel tratto prossimo alla linea Ferroviaria FNM; in molti casi, i muri di controripa e sottoscarpa sostengono, a tergo, la viabilità locale rispetto a quella autostradale.

**CONSIDERATO** che, per minimizzare l'impatto idraulico della nuova opera sul territorio, sull'idrografia superficiale e sulla rete di collettamento fognario artificiale il principio generale applicato è di laminare l'acqua mediante bacini di infiltrazione e/o lagunaggio a fondo permeabile (disperdenti), che, oltre a determinare una fondamentale laminazione delle portate defluite dalla sede stradale, contribuiscono anche a ristabilire il riequilibrio ecologico dei deflussi.

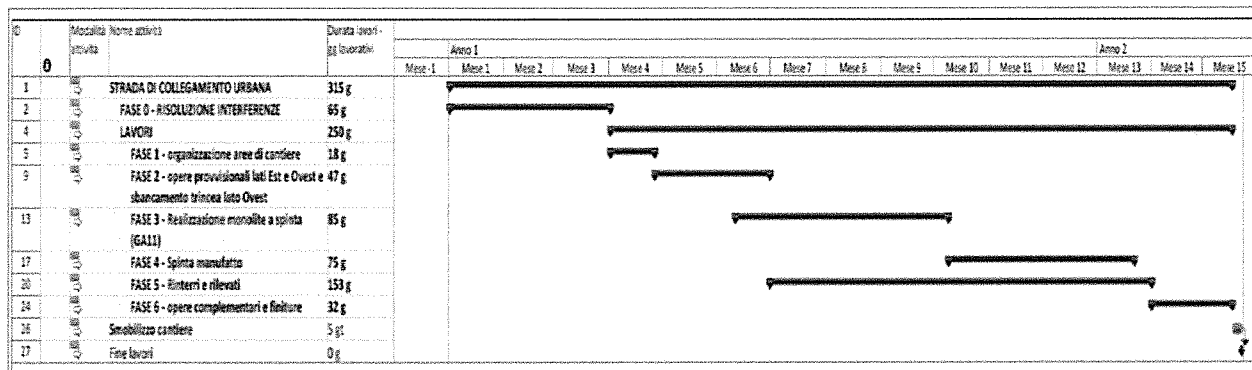
**CONSIDERATE** le lavorazioni connesse alla realizzazione dell'infrastruttura in oggetto, prevedono le esecuzioni di scavi all'aperto, concentrati prevalentemente nel tratto in adiacenza all'attraversamento, in sottopasso, della linea Ferroviaria Milano-Saronno, necessari all'esecuzione del manufatto a spinta, nonché da

ID\_VIP 3326 Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 ex (Sp 46 Rho-Monza) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (Mi)

movimenti materia necessari per la realizzazione dei rilevati, nei restanti tratti della viabilità in progetto, sino alle connessioni della stessa con le viabilità locali esistenti (Via Di Vittorio e Via IV Novembre).

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda i tempi di realizzazione il cantiere è stato organizzato in sei fasi distinte;

**CONSIDERATO** che il piano dei lavori è previsto in 15 mesi complessivi secondo il seguente cronoprogramma



**VALUTATO** che l'intervento è un collegamento viabilistico locale del tipo F rispetto al Codice della Strada e che viene progettato con tali caratteristiche.

**VALUTATO** che la nuova infrastruttura sarà realizzata nel rispetto delle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali e della viabilità urbana e che nelle fasi di cantiere non si prevedono particolari penalizzazioni del normale esercizio autostradale e la durata del cantiere è coerente con le attese permesse da organizzazioni e moderne tecniche di realizzazione.

**VALUTATO** tuttavia che debbono essere valutati i principali aspetti soggetti ad approfondimento nelle fasi successive della progettazione ovvero: fasi di cantiere; sicurezza; ottimizzazione delle soluzioni progettuali al fine di minimizzare le problematiche di interferenza con i pubblici servizi in particolare con la rete Ferroviaria; aspetti idraulici; dimensionamento del sistema di raccolta delle acque di piattaforma e degli impianti di trattamento acque meteoriche, con individuazione dei recapiti.

**VALUTATO** che il proponente ha presentato un'indagine ed approfondimento geotecnico riferito alla località ;

**Per quanto riguarda le componenti ambientali**

**VISTO** che la valutazione di compatibilità ambientale dell'opera principale (definita per i Lotti 1 e 2 dal DEC VIA n. 2 del 07 gennaio 2014 e per il Lotto 3 dal DEC VIA n. 437 del 10 agosto 2012) ha previsto infatti l'istituzione di un Osservatorio Ambientale e, in ottemperanza a quanto imposto dalla normativa vigente e dagli enti di controllo, la definizione dei contenuti e la realizzazione di un Piano di Monitoraggio Ambientale ai fini di monitorare gli impatti delle opere nella fase di costruzione e verificare l'efficacia delle mitigazioni previste in progetto.

**CONSIDERATO** che la fascia di territorio interessata dal progetto è:

- Ubicata a Nord-Est di Milano, nell'ambito del settore centrale della media pianura e ricade interamente nella provincia di Milano;
- Tale territorio presente una morfologia pianeggiante, con quote topografiche degradanti verso sud, ed è caratterizzato da urbanizzazioni dense e diffuse con rari episodi di soluzione di continuità tipiche dell'area metropolitana milanese, nella sua forma più strutturata e matura;

- L'ambito territoriale interessato dall'intervento riguarda i comuni Bollate e Novate, disposti ai margini nord del capoluogo, ed è strutturato in urbanizzazioni prevalentemente continue, dove non è agevole la distinzione dei nuclei originari dei singoli comuni.

**CONSIDERATA** l'ossatura principale delle realtà insediative presenti nel territorio interessato è costituita dalla rete viaria locale. Tali realtà si configurano in condizioni di rilevante congestione di spazio, con indicatori di urbanizzazione (quali occupazione di suolo, densità abitative, indici occupazionali) fra i più alti dell'area metropolitana milanese e Brianza.

**CONSIDERATO** che in un quadro territoriale così conformato giocano un ruolo preminente:

- il Parco delle Groane ed i Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS), che occupano pressoché interamente gli spazi agricoli extraurbani, costituendo di fatto vaste aree tutelate, non più disponibili alle espansioni insediative e tali da garantire il permanere del rapporto, peraltro già ridotto, tra insediamenti e suolo libero. Tale aree residuali, rappresentano le caratteristiche ambientali più importanti per l'area in oggetto, sia per il valore ecologico che sostengono, sia per le opportunità di fruizione pubblica che offrono.
- I comuni interessati, inoltre, possono annoverare fra le valenze ambientali presenti, anche numerose testimonianze storico-architettoniche di grande valore, come il Castellazzo di Bollate e le ville storiche, presenti a Novate Milanese, Cormano e Paderno Dugnano, corredate dei relativi giardini.
- Il reticolo idrografico è rappresentato principalmente dal torrente Seveso e dai torrenti delle Groane.

#### Componente Atmosfera

**CONSIDERATO** che l'impatto sulla componente atmosfera in fase di lavori è causato dalle macchine di cantiere ed in fase di esercizio è determinato dall'incremento del traffico veicolare e dalle loro emissioni di gas e particolato;

**CONSIDERATO** che il comune di Novate Milanese nel corso del 2009, nell'ambito dell'elaborazione del PGTU (da parte del Centro Studi PIM) ha effettuato una campagna di rilievi del traffico finalizzata a monitorare l'entità e le differenze rispetto ai rilievi del 2002. Complessivamente nell'ora di punta del mattino (7.30-8.30) si registrano in ingresso al comune di Novate Milanese poco più di 5.000 veicoli/ora, di cui il 4% è rappresentato da veicoli pesanti.

**CONSIDERATO** che dal confronto con i rilievi del traffico effettuati nel 2002, con riferimento alla fascia di punta del mattino, si evince un sostanziale aumento dei volumi di traffico provenienti dalla SP46 RHO-MONZA, dovuto principalmente ad un crescente fenomeno di congestione della stessa (fase ante riqualifica), alle sezioni con le vie Stelvio e Cascina del Sole, infatti, si sono registrati incrementi rispettivamente del 50% e del 13% dei flussi diretti a Sud.

**CONSIDERATO** che lo Studio Preliminare, per la componente di rilievi atmosferici si limita a riportare le analisi condotte in sede di istruttoria di cui al decreto di compatibilità ambientale Prot. DM\_00002 del 07/01/2014, relativo alla viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente riqualifica con caratteristiche autostradali della sp 46 "Rho-Monza".

**CONSIDERATO** che le principali problematiche indotte dalla fase di realizzazione dell'opera sulla componente atmosfera riguardano:

- La produzione di polveri;
- Le emissioni di gas e particolato dagli autoveicoli di cantiere.

**VALUTATO** che le rilevazioni e le elaborazioni presentate per la componente atmosfera, riguardano e si riferiscono al progetto presentato per l'opera complessiva della riqualificazione della Rho Monza

**VALUTATO** che il proponente ha integrato lo studio Preliminare di Impatto per la componente ambientale aggiornando i dati alla situazione odierna e rappresentando più correttamente la zona interessata dall'intervento.

**VALUTATO** che l'impatto aggiuntivo agli effetti collegati all'opera della SP46-A52 della nuova complanare, oggetto della presente valutazione, è considerato trascurabile sia in fase di esecuzione delle opere che in fase di esercizio.

#### Componente Rumore

**RICHIAMATO** il concetto che nel caso specifico di rumorosità da sorgenti sonore stradali i limiti sono derivati da due differenti documenti:

- DPR 142/2004;
- Piani di classificazione acustica.

**CONSIDERATO** che lo Studio Preliminare, anche per la componente rumore, riporta le analisi condotte in sede di istruttoria di cui al decreto di compatibilità ambientale Prot. DM\_00002 del 07/01/2014, relativo alla viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46 "Rho-Monza".

**CONSIDERATO** che i rilievi acustici sono stati svolti per la progettazione della riqualificazione della SP 46 e che sono stati integrati con la successiva documentazione in data 15/12/2016.

**CONSIDERATO** che la valutazione previsionale di impatto acustico dell'infrastruttura per la riqualifica della SP46 è stata condotta, sulla base dei dati morfologici dell'ambito territoriale interessato e dei dati di progetto dell'opera, attraverso l'ausilio di un modello matematico che ha permesso di ricreare l'area oggetto di esame e simulare differenti scenari come richiesto dalla normativa di riferimento. Il modello matematico utilizzato è il software commerciale "IMMI" versione Premium release 2011 che implementa al suo interno tutti i principali standard normativi di modellazione acustica.

**CONSIDERATO** che per la definizione della domanda di mobilità di persone e di merci espresse dal territorio nell'area di studio si è fatto riferimento a due orizzonti temporali:

- 2016, orizzonte entro il quale verranno realizzate le opere infrastrutturali inserite nel quadro programmatico;
- 2025, orizzonte temporale di lungo periodo preso in considerazione al fine di valutare gli effetti dell'intervento di riqualifica/potenziamento della SP46 a distanza di circa 10 anni dalla sua entrata in esercizio.

**CONSIDERATO** che nel tratto interessato dalla variante in sottopasso della linea Milano-Varese, gli approfondimenti hanno evidenziato la riduzione dei livelli di rumore rispetto a:

- Progetto depositato in sede istruttoria del decreto Prot. DM\_00002 del 07/01/2014, con soluzione in sovrappasso;
- Soluzione in sottopasso analizzata nella documentazione integrativa spontanea presentata dal proponente in sede istruttoria del decreto Prot. DM\_00002 del 07/01/2014.

**CONSIDERATE** le conclusioni cui perviene lo Studio, ovvero che *"stante la minore valenza e funzionalità della strada in progetto, dette analisi già effettuate sono da ritenersi un limite superiore. In sintesi ne emerge dunque che la soluzione non altera sostanzialmente il quadro delle immissioni sonore ai ricettori previsto nell'intervento di riqualifica della SP46 in corso di realizzazione"*.

**CONSIDERATO** che per comprendere gli effetti combinati, con riferimento alla componente rumore, della presenza nel medesimo corridoio territoriale di più infrastrutture occorre effettuare dapprima la cosiddetta verifica degli effetti concorsuali delle sorgenti:

- nuova infrastruttura F urbana (Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP46) in comune di Novate Milanese e Bollate)
- esistente SP46 riqualificata ad autostrada tipo A,

In particolare ai sensi della normativa vigente ed in particolare ai sensi del DM 29/11/2000 se il livello equivalente di rumore immesso da una sorgente è inferiore a 10 dB(A) rispetto al livello della sorgente avente massima immissione ed inferiore al livello di soglia, il contributo della sorgente può essere trascurato.

**VALUTATO** che in fase di esecuzione l'impatto acustico non è significativo l'incremento di rumore rispetto ai cantieri della A52 risulta modesto e che comunque la contemporaneità dei lavori consente di evitare che si prolunghi il periodo di impatto.

**VALUTATO** che in fase di esercizio la nuova opera genera incremento delle emissioni acustiche per l'incremento del traffico veicolare ma che questo risulta trascurabile rispetto alla viabilità già presente in zona per la presenza della Autostrada A52 adiacene;

#### Componente Idrica

**CONSIDERATO** l'assetto morfologico del territorio e costituito da estese piane fluvioglaciali separate dalla presenza nella zona nord-occidentale dell'estremo lembo del terrazzo delle Groane e della piana alluvionale dei Torrenti Nirone, Pudiga, Garbogera e Seveso.

**CONSIDERATO** che i due elementi idraulici in prossimità dell'opera sono:

- il torrente Pudiga posto più ad ovest di oltre 150 metri da via Di Vittorio;
- il torrente Garbogera è posto più ad est a oltre 350 metri da via IV Novembre.

**CONSIDERATO** che nel progetto si evidenzia che, per l'assenza di corsi d'acqua nelle prossimità, non sono previste problematiche connesse all'attraversamento dei corsi d'acqua.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda, le caratteristiche idrogeologiche dell'acquifero principale, ed in particolare della falda freatica "regionale", si è provveduto sia all'analisi dell'assetto attuale, sia alla valutazione delle sue caratteristiche evolutive.

**CONSIDERATO** che tra le opere di fondazione profonda previste, vi è la costruzione di una galleria artificiale in sotto- attraversamento alla linea ferroviaria (Ferrovie Nord Milano) e di tratti in trincea ad est e ad ovest della linea ferroviaria, per una lunghezza totale di 352 m.

**CONSIDERATA** che l'attività svolta nello Studio Ambientale Preliminare ha avuto come obiettivo il riesame delle variazioni indotte sull'acquifero superficiale (falda freatica) dalle opere in progetto, con particolare attenzione alle portate drenate ed agli impatti che esse hanno sulla risorsa idrica locale.

**CONSIDERATO** che i profili indicati negli elaborati cartografici, evidenziano, a detta dello Studio, che l'intero tracciato dell'infrastruttura risulta posizionato al di sopra del livello freatico di progetto e che pertanto non si prevede anche nel lungo termine la possibilità che essi possano arrivare ad interferire in modo significativo.

**CONSIDERATO** che lo studio delle influenze sul deflusso della falda è stato condotto in relazione alla realizzazione delle opere, nel tratto interessato dalla variante in sottopasso della linea ferroviaria Mi-Va del tracciato autostradale adiacente alla strada locale in argomento; L'estensione complessiva degli effetti, indotte in termini di innalzamento e di abbassamento dei livelli piezometrici sia a monte che a valle della barriera di

permeabilità si esaurisce ad una distanza di circa 500 metri sia a monte che a valle delle opere, riducendosi al 10% circa del valore massimo (circa 2 cm).

**VALUTATO** che in fase di integrazione volontaria è stato realizzato un apposito studio sulla situazione idrica ed idrogeologica integrando le valutazioni e le risultanze già utilizzate per lo Studio d'Impatto Ambientale predisposto a suo tempo per la riqualificazione della SP 46 Rho – Monza.

**VALUTATO** che la profondità della galleria per sottopassare la ferrovia e la particolare situazione idrogeologica nella zona rende necessario acquisire preventivamente le autorizzazioni delle preposte Autorità.

#### Componente naturalistica e fauna e flora

**CONSIDERATO** che il patrimonio vegetazionale di tipo boschivo non è presente nell'ambito in studio. Le coltivazioni erbacee, prati da vicenda, coprono quasi interamente il tratto interessato.

**CONSIDERATO** che per la flora si registrano la presenza di specie tipiche delle terre incolte quali la seppola canadese (*Conyza canadensis*), il farinello comune (*Chenopodium album*), la sanguinella (*Digitaria sanguinalis*), il romice crespo (*Rumex crispus*) e il pabbio comune (*Setaria viridis*), e specie maggiormente legate ai prati stabili polifiti quali il trifoglio (*Trifolium repens*, *Trifolium pratense*), il dente di leone (*Taraxacum officinale*) e la silene rigonfia (*Silene vulgaris*). Lo strato arboreo risulta dominato in modo esclusivo dalla Robinia (*Robinia pseudoacacia* pianta alloctona) che ha sostituito quasi ovunque le specie autoctone, e dal Sambuco (*Sambucus nigra*), mentre quello arbustivo risulta dominato pressoché interamente da Rovi (*Rubus* sp).

**CONSIDERATO** che la componente animale risente in maniera manifesta della presenza di un ambiente naturale banalizzato: fra le specie presenti mancano infatti le componenti tipiche dei boschi planiziali o comunque di habitats di particolare interesse rara nella zona di studio la presenza delle diverse specie di uccelli riscontrabili nel territorio limitrofo, quali la cornacchia grigia, la rondine, il rondone, il balestruccio, la ballerina bianca, l'usignolo e la capinera tipiche degli agroecosistemi con coltivazioni di tipo tradizionale e siepi. Analoga situazione è estendibile fra i mammiferi: ricordiamo il riccio, la talpa, il coniglio selvatico, il toporagno e, di più elevate dimensioni, la donnola, specie estremamente adattabile e piuttosto diffusa. Potrebbero riscontrarsi alcune specie di anfibi (rospo smeraldino e rana verde) e di rettili (lucertola muraiola e biacco), largamente diffuse in tutto il territorio lombardo, grazie anche alla loro capacità di colonizzare ambienti urbanizzati.

**VALUTATO** che rispetto alle aree a qualsiasi titolo protette per scopi di tutela ambientale, in virtù di Leggi Nazionali, Regionali o in attuazione di atti e convenzioni internazionali, il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di aree protette.

**VALUTATO** che non sussistono interferenze significative con la componente naturalistica.

#### Componente suolo e sottosuolo

**CONSIDERATO** che nell'ambito della redazione del progetto di riqualificazione e potenziamento della SP46 Rho-Monza sono state effettuate campagne di indagini geognostiche, atte a determinare, in modo più preciso, la stratigrafia locale di dettaglio della zona

**CONSIDERATE** le principali interferenze tra le azioni di progetto e la componente suolo e sottosuolo riguardano, in linea generale:

- Il consumo diretto di suolo, dovuto alla presenza dell'opera in progetto sul territorio, sia di tipo temporaneo (aree di cantiere), che di tipo permanente (ingombro della piattaforma e dei manufatti);
- Le modifiche dell'assetto morfologico dei siti, con riferimento alle problematiche di stabilità dei pendii di scavi o riporti;
- L'alterazione dei regimi estrattivi di cave e discariche in relazione alle esigenze progettuali.



ID\_VIP 3326 Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 ex (Sp 46 Rho-Monza) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (Mi)

**VALUTATO** che in relazione alle caratteristiche geologiche e geomorfologiche del territorio interessato dalla realizzazione del tratto stradale in trincea e galleria, non sono da segnalare particolari criticità.

**VALUTATO** che, in merito al piano di Gestione delle Terre e Rocce da Scavo, poiché i volumi movimentati pari ad oltre 40.000 mc, il proponente ha predisposto un Piano di Utilizzo secondo il Decreto 161/2012.

**VALUTATO** che in merito alla possibilità di esprimere un giudizio in merito all'applicazione delle norme di gestione delle terre e rocce da scavo, il proponente ha presentato il piano di "utilizzo delle terre e rocce da scavo" nelle modalità previste dal DM 161/2012 ed in particolare il campionamento dei terreni dell'area interessata dai lavori per caratterizzazione chimico-fisica degli stessi per accertare la piena compatibilità ambientale delle terre e rocce da scavo rispetto al loro riutilizzo.

**VALUTATO** che i terreni esaminati in corrispondenza dei sondaggi rispettano i limiti di accettabilità previsti per i siti ad uso residenziale (colonna A della tabella 1 - D.lgs. 152/2006) e commerciale ed industriale/artigianale (colonna B della tabella 1 - D. Lgs. 152/2006).

**VALUTATO** che l'occupazione di suolo permanente incide e che essa è stata approfondita al fine di mitigare gli impatti.

#### Componente paesaggistica

**VISTO** che l'area d'intervento è situata nella porzione centro-settentrionale della provincia di Milano, fra l'alta pianura irrigua del Villoresi e la media pianura irrigua dei fontanili. Si tratta di un territorio fortemente urbanizzato, che accoglie un sistema molto complesso di funzioni e usi del suolo eterogenei e scarsamente coerenti, attraversato da importanti direttrici di comunicazione e caratterizzato da scarsi spazi aperti, limitati alle frange tra un centro urbano e l'altro.

**CONSIDERATO** che si tratta di un ambito sostanzialmente pianeggiante, profondamente segnato dai più recenti tracciati stradali fra cui quello della SP46 Rho- Monza e dalla riqualifica con caratteristiche autostradali della medesima

**CONSIDERATO** che l'ambito in studio è prossimo ma non interferisce con uno dei corridoi ecologici secondari di collegamento tra il Parco delle Groane e il Parco della Valle del Lambro, che rappresenta uno dei più difficoltosi collegamenti della rete ecologica provinciale, in quanto attraversa una delle zone a maggior urbanizzazione e pressione antropica dell'intero territorio.

**VALUTATO** che non vi sono interazioni con i corridoi ecologici né di attraversamento trasversale degli stessi.

**VALUTATO** che i complessi rurali, prevalentemente a corte aperta e spesso trasformati, sono per lo più localizzati sul territorio di Bollate (cascina del Sole e cascina delle Monache), non direttamente interessati dal tracciato.

#### Considerazioni complessive

**VALUTATO** che l'opera non rientra tra quelle che, secondo l'allegato II del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., sono di competenza statale, ma che essa è stata ritenuta procedibile in quanto costituisce il completamento della rete viabilistica delle complanari della riqualificata SP 46 sottoposta a VIA con relative approvazioni nei Decreti Ambientali 437/2012 e 2/2014.

**VALUTATO** che l'opera è una strada di collegamento urbana categoria F - Urbane del D.M. 5.11.2001 e che pertanto prima dell'avvio dei relativi lavori si dovrà definire, tramite apposita Convenzione tra Milano Serravalle e i Comuni territorialmente competenti, tutti gli aspetti relativi alla proprietà e gestione dell'opera stradale, ivi inclusi tutti i relativi impianti tecnologici, e delle eventuali opere di compensazione e mitigazione da realizzarsi.

Ciò al fine di evitare che a fine lavori Milano Serravalle non riesca ad individuare l'Ente locale proprietario e gestore della strada realizzata.

**VALUTATO** che l'intervento si colloca nelle immediate prossimità dell'importante opera di riqualificazione ad asse autostradale della SP 46 Rho Monza ed è previsto nei medesimi tempi di esecuzione e che sono stati pertanto approfonditi gli aspetti degli impatti aggiuntivi rispetto all'intervento principale, già assentito ed in completamento, e che, in fase di progettazione esecutiva occorre valutare ogni azione mitigativa ulteriore rispetto alla citata opera.

**VALUTATO** che l'intervento si colloca in un contesto ad elevato grado di urbanizzazione ove risultano particolarmente vulnerabili e sensibili le componenti più strettamente legate alla sfera antropica, ovvero la qualità dell'aria e il clima acustico.

**VALUTATO** che, per ciò che attiene la gestione delle terre e rocce da scavo, il proponente ha chiesto di procedere tramite il piano d'utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) nelle modalità previste dal DM 161/2012, presentando adeguato progetto preliminare esaminato in altra apposita istruttoria.

**VALUTATO** che a seguito delle prescrizioni dei Decreti Ambientali 437/2012 e 2/2014 per la riqualificazioni della Rho Monza è già stata definita e strutturata una specifica rete di monitoraggio ambientale coordinato dalla Regione Lombardia e suddivisa nelle seguenti componenti ambientali Atmosfera, Rumore e Vibrazioni e che tale progetto di monitoraggio dovrà essere esteso all'opera in oggetto.

**VALUTATO** che i lavori delle trincee e della galleria comportano scavi e il rimodellamento morfologico e pertanto ne consegue la necessità di approfondimenti sui metodi di controllo e monitoraggio con particolare riferimento agli aspetti del reticolo sotterraneo e della qualità delle acque.

**VALUTATO** che gli impatti su specifiche componenti ambientali sono il rumore, l'idrico sotterraneo, l'atmosfera e l'uso di suolo ma che essa è tuttavia di modeste dimensioni in relazione anche alle connesse e contemporanee opere di riqualificazione ad autostrada della A52.

**VALUTATO** che il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente e pertanto, seconda il comma 5 dell'art. 20 del D.lgs. 152/2006 e possa essere escluso dalla procedura di valutazione

### **Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO**

#### **La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS**

#### **ESPRIME**

**Parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al progetto "Strada di Collegamento urbana in affiancamento alla A52 ex SP 46 Rho-Monza, nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (Mi)" a condizione che prima dell'avvio dei lavori e durante l'esecuzione dei lavori stessi vengano seguite in maniera puntuale tutte le indicazioni presenti nel progetto preliminare e che vengano altresì ottemperate le seguenti prescrizioni:**

Numero prescrizione 1	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Ante Operam
Prescrizione	Presentare un cronoprogramma che verifichi e assicuri, compatibilmente

	con l'iter approvativo e la copertura finanziaria dell'opera, la realizzazione dell'intervento senza soluzione di continuità con le opere già autorizzate con i DM 437/2012 del 10/08/2012 per il lotto 3 e il Decreto MATTM 2/2014 del 07/01/2014 per i lotti 1 e 2, al fine di limitare il disagio legato alla cantierizzazione
Termine verifica di ottemperanza	ANTE OPERAM
Ente di controllo	Regione Lombardia (D.G. Infrastrutture e Mobilità)
Numero prescrizione 2	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Ante Operam
Prescrizione	Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere sottoscritta apposita Convenzione tra Milano Serravalle e i Comuni di Bollate e Novate Milanese in cui vengano disciplinati tutti gli aspetti relativi alla proprietà e gestione dell'opera stradale, ivi inclusi tutti i relativi impianti tecnologici, e delle eventuali opere di compensazione e mitigazione da realizzarsi.
Termine verifica di ottemperanza	ANTE OPERAM
Ente di controllo	Regione Lombardia D.G. Infrastrutture e Mobilità

Numero prescrizione 3	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	IDEM
Prescrizione	Progettare e sottoporre a valutazione una specifica rete di monitoraggio ambientale e suddivisa nelle seguenti componenti ambientali Atmosfera, Rumore e Vibrazioni e che tale progetto di monitoraggio sia coerente con quelle già definite nei Decreti Ambientali 437/2012 e 2/2014 per la riqualificazioni della Rho Monza
Termine avvio verifica di ottemperanza	IN CORSO D'OPERA
Ente di controllo	Osservatorio ambientale ex Decreto MATTM DVADEC-2015 del 30.01.2015, avvalendosi di ARPA Lombardia

Numero prescrizione 4	
Macrofase	ANTE OPERAM IN CORSO D'OPERA
Fase	IDEM
Prescrizione	Prima dell'inizio dei lavori relativi l'intervento, le concessionarie dovranno trasmettere congiuntamente il cronoprogramma definitivo dei lavori all'Osservatorio Ambientale, già costituito sull'intera opera SP 46 "Rho - Monza" (A52), garantendo il coordinamento delle fasi attuative dei lavori.
Termine avvio verifica di ottemperanza	IN CORSO D'OPERA
Ente di controllo	Osservatorio ambientale ex Decreto MATTM DVADEC-2015 del 30.01.2015, avvalendosi di ARPA Lombardia

Numero prescrizione 5	
Macrofase	IN CORSO D'OPERA POST OPERAM
Fase	IDEM
Prescrizione	Rispetto a quanto stabilito da DPR 142/2004 "Disposizioni per il

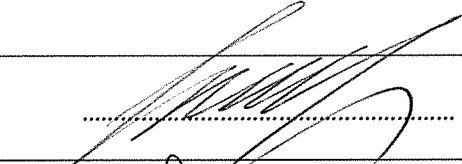
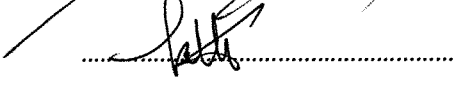
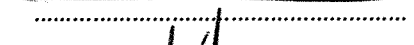
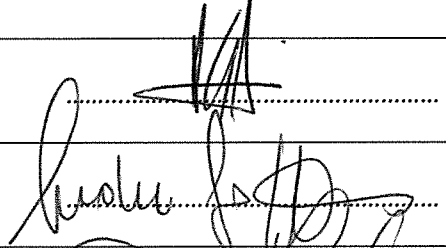
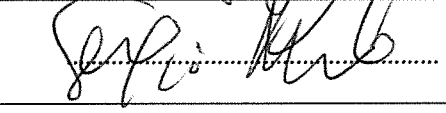
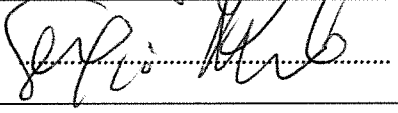
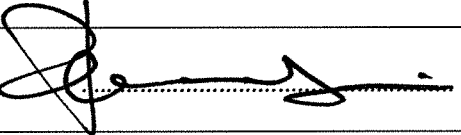
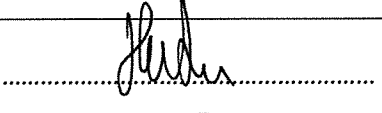
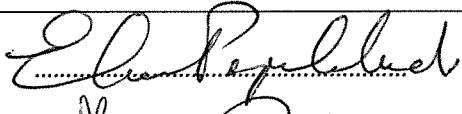

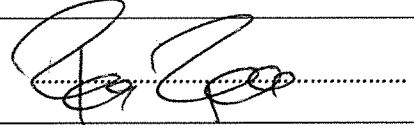
	<p>contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n. 447."si richiama il rispetto delle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si rende necessario tutelare i recettori limitando al massimo le lavorazioni più impattanti durante il periodo notturno pianificando, nel contempo, delle campagne di misura mirate alla verifica del rispetto dei limiti di zona o concessi in deroga dalle amministrazioni comunali;</li> <li>- si richiama l'attenzione alla verifica dei limiti diurno e notturno;</li> <li>- si dovrà, in una logica di valutazione costi/benefici e di contenimento dell'impatto, contenere i livelli di rumore, sulla via di propagazione o in subordine presso i ricettori, che, pur entro i limiti, risultassero incrementati di 0,5 dBA rispetto all'ante operam.</li> </ul>
Termine avvio verifica di ottemperanza	POST OPERAM
Ente di controllo	Osservatorio ambientale ex Decreto MATTM DVADEC-2015 del 30.01.2015, avvalendosi di ARPA Lombardia

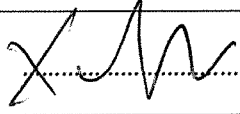
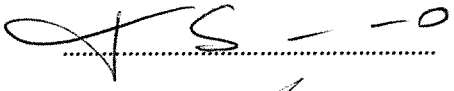
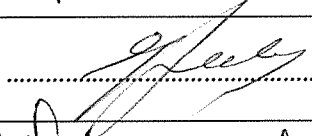
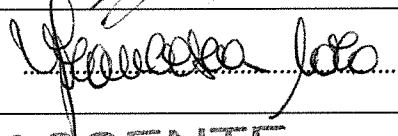
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	

*[Handwritten marks]*

Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	<i>[Signature]</i>
Ing. Silvio Bosetti	<i>[Signature]</i>
Ing. Stefano Calzolari	<i>[Signature]</i>
Ing. Antonio Castelgrande	<i>[Signature]</i>
Arch. Giuseppe Chiriatti	<i>[Signature]</i>
Arch. Laura Cobello	<i>[Signature]</i>
Prof. Carlo Collivignarelli	<i>[Signature]</i>
Dott. Siro Corezzi	<i>[Signature]</i>
Dott. Federico Crescenzi	<i>[Signature]</i>
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	<i>[Signature]</i>
Cons. Marco De Giorgi	<i>[Signature]</i>
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	<i>[Signature]</i>

*[Large handwritten signature]*

Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE.....
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	ASSENTE.....
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE.....
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE.....
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE.....
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	

Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE.....
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE.....
Avv. Xavier Santiapichi	 .....
Dott. Paolo Saraceno	 .....
Dott. Franco Secchieri	 .....
Arch. Francesca Soro	 .....
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE.....
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE.....
Dott. Dario Sciunnach ( Rappresentante Regione Lombardia)	ASSENTE.....



