



**Regione  
Lombardia**

Regione Lombardia - Giunta  
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA  
VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano

Tel 02 6765.1

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)

[ambiente\\_clima@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it)

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE  
ECOLOGICA - Direzione Generale per la  
Crescita Sostenibile e la qualità dello  
Sviluppo  
Email: [cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

e, p.c.

Comune di Cinisello Balsamo  
Email:  
[comune.cinisellobalsamo@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.cinisellobalsamo@pec.regione.lombardia.it)

Comune di Monza  
Email:  
[protocollocert@comunedinonza.legalmail.it](mailto:protocollocert@comunedinonza.legalmail.it)

Città Metropolitana di Milano  
Email:  
[protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it](mailto:protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it)

Provincia di Monza-Brianza  
Email: [provincia-mb@pec.provincia.mb.it](mailto:provincia-mb@pec.provincia.mb.it)

Commissione tecnica di verifica dell'impatto  
ambientale VIA e VAS  
Email: [ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

**Oggetto : Procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione d'impatto ambientale di competenza statale. Progetto "Autostrada A4 Torino-Venezia. Adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni" – [Istruttoria regionale VES.022 – Cod. procedura Min. Ambiente 5684] - Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A. - Trasmissione parere regionale**

Con riferimento alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA di competenza statale in oggetto, si trasmette in allegato il parere regionale approvato con d.d.u.o. n. 5894 del 4 maggio 2021.

Distinti saluti

IL DIRIGENTE

AUGUSTO CONTI

Allegati: dduo n. 5894 del 04.05.2021 e Relazione istruttoria

**Referente per l'istruttoria della pratica:** CHRISTIAN FABBRI Tel. 02/6765.2161  
email: [christian\\_fabbri@regione.lombardia.it](mailto:christian_fabbri@regione.lombardia.it)



## Regione Lombardia

---

DECRETO N. 5894

Del 04/05/2021

---

Identificativo Atto n. 459

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA

Oggetto

ESPRESSIONE AL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA DEL PARERE IN MERITO ALL'ISTANZA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE RELATIVA AL PROGETTO "AUTOSTRADA A4 TORINO-VENEZIA. ADEGUAMENTO DELLO SVINCOLO DI SESTO SAN GIOVANNI".  
PROPONENTE: AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A. - [ISTRUTTORIA REGIONALE VES.022 - PROCEDURA M.A.T.T.M. 5684]

L'atto si compone di \_\_\_\_\_ pagine

di cui \_\_\_\_\_ pagine di allegati

---

parte integrante



## Regione Lombardia

---

### IL DIRIGENTE DELL'UNITA' ORGANIZZATIVA VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

#### VISTI:

- la L. 7 agosto 1990, n. 241, "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di accesso ai documenti amministrativi";
- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" (nel seguito richiamato come "codice dell'ambiente"), con riguardo segnatamente alla parte seconda recante "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (AIA)";
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5 "Norme in materia di valutazione d'impatto ambientale";
- il regolamento regionale 25 marzo 2020, n. 2 di attuazione della l.r. 5/2010;
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 "Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale", nonché i provvedimenti organizzativi della XI legislatura;
- la d.g.r. IX/1631 del 15 maggio 2019 "IV Provvedimento Organizzativo 2019";

#### CONSIDERATO che:

- il codice dell'ambiente prevede, all'art. 7-bis, comma 5, che in sede statale il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA é adottato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM); l'art. 19 del codice definisce le modalità di svolgimento della relativa istruttoria;
- il r.r. 2/2020, attuativo della l.r. 5/2010, dispone all'art. 6, comma 2, che l'espressione del parere della Regione, nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA in sede statale, è formalizzata mediante decreto del dirigente della struttura regionale competente in materia di VIA;

#### PRESO ATTO che:

- il 21/11/2020 la società Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede legale a Roma (nel seguito il "Proponente") ha depositato presso il MATTM l'istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA relativa al progetto "Autostrada A4 Torino-Venezia. Adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni";
- la tipologia progettuale è quella di cui al punto 2.h dell'All. II-bis del D.Lgs 152/2006 "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)";
- il Ministero ha dichiarato la procedibilità dell'istruttoria con nota in data 21/12/2020, dandone comunicazione alla Regione ed agli Enti territoriali



## Regione Lombardia

---

interessati;

- il concorrente interesse regionale è stato espresso con nota prot. T1.2021.0002309 del 08/01/2021;

**RILEVATO** che il progetto riguarda opere di adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni ubicato lungo l'Autostrada A4 Torino-Venezia al fine di migliorare il deflusso dei veicoli, in continuità con gli interventi in corso di potenziamento della quarta corsia dinamica tra lo svincolo di Viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni della A4;

**VISTA** la "Relazione istruttoria" approvata dalla Commissione Istruttoria Regionale per la VIA (ex art. 7 del r.r. 2/2020) nella seduta n. 8 del 28/04/2021, allegata quale parte integrante e sostanziale al presente decreto e qui richiamata ai sensi e per l'effetto dell'art. 3 della l. 241/1990 ai fini della motivazione del presente atto;

**RILEVATO** che la suddetta relazione istruttoria rassegna le seguenti conclusioni:

- l'intervento in progetto andrà ad incidere positivamente sulla funzionalità dello Svincolo A4 di Sesto San Giovanni, permettendo una fluidificazione dei flussi di traffico sia nello svincolo, sia lungo la A4, in continuità con il potenziamento alla 4<sup>a</sup> corsia dinamica in via di completamento;
- l'intervento in argomento non è suscettibile di generare impatti significativi e negativi sulle componenti maggiormente coinvolte quali la viabilità, la qualità dell'aria, il clima acustico e la salute pubblica, oltre che sulle altre matrici e componenti ambientali; è, perciò, possibile escludere il progetto in argomento dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale, tenendo in debita considerazione le indicazioni e raccomandazioni riportate nei diversi paragrafi del Capitolo 3 della relazione medesima;

**RITENUTO** di condividere i contenuti e gli esiti della suddetta relazione istruttoria;

**DATTO ATTO** che con il Decreto Legge 1 Marzo 2021, n. 22 "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri" le competenze statali in tema di Valutazione d'Impatto Ambientale sono state attribuite al Ministero della Transizione Ecologica;

**DATO ATTO** che il presente provvedimento:

- concorre all'obiettivo Ter.09.02.198 "Miglioramento delle prestazioni ambientali degli impianti e della qualità ambientale degli interventi e delle trasformazioni territoriali" del vigente PRS;
- non è soggetto agli obblighi di pubblicazione di cui agli art. 26 e 27 del D.Lgs. 33/2013;



## Regione Lombardia

---

**ATTESTATA** la regolarità tecnica del presente atto e la correttezza dell'azione amministrativa ai sensi dell'art.4 comma 1, della l.r. 17 del 04/06/2014;

### DECRETA

1. di esprimere al Ministero della Transizione Ecologica il parere che il progetto "*Autostrada A4 Torino-Venezia. Adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni*", proposto da Autostrade per l'Italia S.p.A., può essere escluso dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale, per i motivi esposti nella relazione istruttoria, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente atto, tenendo in debita considerazione le indicazioni e raccomandazioni riportate nei diversi paragrafi del Capitolo 3 della relazione medesima;
2. di trasmettere il presente atto al Ministero della Transizione Ecologica ed agli Enti territoriali interessati;
3. di provvedere alla pubblicazione del testo integrale del decreto e della relazione istruttoria, parte integrante e sostanziale del presente atto, sul sito web S.I.L.V.I.A. [www.silvia.servizirl.it/silviaweb/](http://www.silvia.servizirl.it/silviaweb/);
4. di attestare che il presente atto non è soggetto alla pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del D.Lgs. 33/2013.

IL DIRIGENTE

AUGUSTO CONTI

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge



Regione Lombardia

**Giunta Regionale**

Direzione Generale Ambiente e clima  
U.O. Valutazioni e autorizzazioni ambientali

Procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. statale relativa al progetto

**Autostrada A4 Torino-Venezia. Adeguamento dello svincolo di  
Sesto San Giovanni**

Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.

Rif. **MATM: ID-VIP: 5684**

Rif. istruttoria regionale: **VES022-MA**

**Relazione istruttoria**

**approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la V.I.A. nella seduta n. 8 del 28/04/2021**

[art. 7 del r.r. 2/2020]

## 1. Premessa

L'istanza di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. riguarda opere di adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni ubicato lungo l'Autostrada A4 Torino-Venezia; il progetto intende sviluppare una soluzione in grado di migliorare il deflusso dei veicoli, in continuità con gli interventi di potenziamento della quarta corsia dinamica tra lo svincolo di Viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni (oggetto di provvedimento di VIA positivo assunto con Decreto del Ministro dell'Ambiente n. 336 del 03/07/2012).

La tipologia progettuale è quella di cui al punto 10 dell'All. II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006; trattandosi di modifica ad infrastruttura autostradale esistente, il progetto è sottoposto a verifica di assoggettabilità a V.I.A. (voce 2.h dell'All. II-bis del D.Lgs 152/2006) in capo Ministero della Transizione Ecologica (in precedenza, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – MATM).

L'istanza di verifica è stata acquisita in data 21/11/2020 dal MATM, il quale ha dichiarato la procedibilità dell'istruttoria il 21/12/2020 dandone comunicazione alla Regione e agli Enti territoriali; il concorrente interesse regionale è stato espresso con nota prot. T1.2021.0002309 del 08/01/2021.

Con nota in atti reg. prot. T1.2020.0063661 del 23/12/2020 Regione Lombardia ha avviato l'istruttoria ai fine dell'espressione del proprio parere in merito all'istanza, chiedendo allo stesso tempo il parere agli Enti territoriali interessati.

La Provincia di Monza e Brianza ha trasmesso il proprio parere di competenza con nota in atti reg. prot. T1.2021.0004425 del 18/01/2021.

La Città Metropolitana di Milano ha trasmesso il proprio parere di competenza con nota in atti reg. prot. T1.2021.0006352 del 25/01/2021.

Il Comune di Cinisello Balsamo ha trasmesso il proprio parere di competenza con nota in atti reg. prot. T1.2021.0006477 del 25/01/2021.

Il Comune di Monza ha trasmesso il proprio parere di competenza con nota in atti reg. prot. T1.2021.0007131 del 27/01/2021.

Si rileva, inoltre, la nota di osservazioni del Comune di Milano pubblicata sul portale del MATM in

data 15/03/2021.

Sono, inoltre, pervenute le seguenti osservazioni da parte del pubblico interessato:

- osservazioni del sig. Andrea Luigi Vavassori, con nota in atti reg. prot. T1.2021.0008105 del 01/02/2021;
- osservazioni del sig. Giancarlo Dalla Costa, con nota in atti reg. prot. T1.2021.0008107 del 01/02/2021.

## **2. Localizzazione, quadro progettuale e quadro programmatico**

### **2.1 Localizzazione**

Lo svincolo di Sesto San Giovanni è ubicato principalmente in Comune di Cinisello Balsamo (MI) lungo l'autostrada A4 Torino – Venezia; una minima parte dell'intervento in progetto ricade nel Comune di Monza (MB).

L'area di intervento si colloca a Nord di Milano in un territorio caratterizzato da urbanizzazioni dense e diffuse tipiche dell'area metropolitana milanese; tale contesto territoriale è attraversato da due grandi arterie autostradali: l'autostrada A4 Torino - Trieste (con lo svincolo di Sesto San Giovanni in argomento) e la Tangenziale Nord di Milano A52, situata a Nord della A4, che si ricongiunge con la Tangenziale Est di Milano e l'A4 stessa; altra importante via di comunicazione è la Strada Statale 36 del Lago di Como e dello Spluga che collega Cinisello Balsamo con Monza, accessibile dall'autostrada A4 attraverso lo svincolo di Sesto San Giovanni.

### **2.2 Quadro progettuale**

#### *Fase di esercizio*

Il progetto di adeguamento dell'esistente svincolo di Sesto San Giovanni prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

1. Asse principale A4 TO-VE: adeguamento autostradale mediante inserimento di un flesso planimetrico;
2. Rampa LC-TO: adeguamento rampa esistente;
3. Rampa TO-LC: adeguamento rampa esistente ed inserimento di nuovo tratto nella futura galleria artificiale di progetto "Gracchi 2", sub parallela all'esistente galleria "Gracchi" e posizionata al di sotto della rotatoria di connessione tra le vie Gracchi, Galilei e Bettola;
4. Corsia di uscita da A4 dir. MI: ampliamento corsia di uscita esistente;
5. Corsia di uscita da A4 dir. LC: nuova corsia di uscita in affiancamento alla preesistente corsia di uscita da A4 dir. MI in ampliamento;
6. Rampa di uscita da A4 dir. MI: adeguamento rampa esistente;
7. Rampa di uscita da A4 dir. LC: nuova rampa in progetto che si collega sul nuovo tratto della rampa TO-LC;
8. Rampa TO-MI: adeguamento rampa esistente;
9. Rampa di uscita su via Galilei: nuova rampa in progetto uscente dalla nuova rampa di uscita da A4 dir. LC;
10. Rampa di uscita su via Bettola: adeguamento rampa esistente;
11. Rampa di ingresso su SS36: nuova rampa in progetto in ampliamento alla SS36 esistente.

Le principali opere d'arte previste dal progetto sono le seguenti:

- galleria artificiale "Gracchi 2": a una canna con lunghezza complessiva di 138,00m;
- l'ampliamento della piattaforma stradale in corrispondenza del sottovia SSG km 136+604 – OP1 e del Sottovia Viale Valtellina km 136+842 – OP2.

Per maggiori dettagli in ordine alle scelte progettuali operate, si rimanda alla documentazione depositata.

#### *Cantierizzazione*

Per la realizzazione del campo base, del cantiere operativo e dell'area di deposito temporaneo del

materiale proveniente dagli scavi sono state individuate dal Proponente due aree, una alternativa all'altra, in Comune di Cinisello Balsamo. La prima area alternativa si trova a Sud della rotatoria di via Pellizza da Volpedo ed ha una superficie pari a circa 8.500 m<sup>2</sup>; la seconda area alternativa si trova a Sud della via Galileo Galilei ed ha una superficie pari a circa 11.150 m<sup>2</sup>.

Il Proponente ha individuato, inoltre, 3 aree di supporto: Area di supporto N. 1, in adiacenza alla rampa di uscita per il centro di Cinisello Balsamo dello svincolo; Area di supporto N. 2, in adiacenza alla carreggiata dell'autostrada A4 in direzione Torino alla progr. 11+380 in corrispondenza di via Fratelli Gracchi; Area di supporto N. 3: in adiacenza alla carreggiata dell'autostrada A4 in direzione Venezia alla progr. 11+380 in corrispondenza di via Cesare Cantù.

La durata dei lavori sarà pari a circa 24 mesi.

### 2.3 Quadro programmatico

Rispetto agli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale emerge quanto segue:

- l'ambito di intervento non interferisce con aree/beni sottoposti a tutela per legge;
- non si riconoscono in corrispondenza dell'area di intervento elementi qualificanti del paesaggio lombardo;
- lo svincolo di Sesto San Giovanni non interferisce direttamente con le aree di valenza ambientale presenti nell'intorno quali il Parco Nord di Milano, il PLIS Grugnotorto - Villorosi, il PLIS Parco della Media valle del Lambro; tra lo svincolo e le stesse aree si interpone, peraltro, il territorio consolidato.

L'ambito di intervento non ricade in aree di dissesto idraulico ed idrogeologico individuate dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e dal Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.G.R.A.).

Secondo il Piano di Tutela delle Acque l'area di intervento rientra nell'Area di ricarica degli Acquiferi profondi e ricade all'interno delle aree protette ai sensi della Direttiva 2000/60/CE.

Rispetto alla pianificazione comunale, lo svincolo di Sesto San Giovanni rientra nell'Ambito di Progettazione Strategica APS1 del Documento di Piano, coincidente con una fascia di tessuti insediativi che si estende, a Nord della A4, dal centro di Cinisello Balsamo al confine con Monza.

Per quanto riguarda le Aree di cantiere Operativo (Alternativa 1 e 2), si rileva che l'Alternativa 1 interessa parzialmente l'Ambito di Trasformazione AT\_A "Ex Ovocoltura", mentre l'Alternativa 2 ricade in parte in "Aree a servizi per attrezzature tecnologiche", in parte in "Aree a verde attrezzato e di arredo urbano" e in parte in "Aree per la realizzazione di attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale" interne al TUC.

L'area di intervento rientra, dal punto di vista della fattibilità geologica, quasi totalmente in Classe 2 "Fattibilità con modeste limitazioni" ed in piccola parte in Classe 3 "Fattibilità con consistenti limitazioni".

## **3. Quadro ambientale e considerazioni**

Lo Studio Preliminare Ambientale ed i relativi allegati tematici hanno considerato e valutato i potenziali effetti dell'intervento sulle componenti significativamente interessate. Si ritiene, pertanto, necessario formulare le seguenti puntuali considerazioni in merito a specifici aspetti e componenti ambientali, a seguito dell'esame complessivo della documentazione prodotta.

### 3.1 Mobilità

Lo Studio Preliminare Ambientale è accompagnato da uno Studio del Traffico che illustra le risultanze ottenute nell'ambito delle analisi funzionali relative al complessivo potenziamento infrastrutturale del nodo stradale A4 – A52 – SS36.

In particolare, lo studio contiene i seguenti approfondimenti:

- analisi delle attuali condizioni di circolazione sulla rete stradale esistente, al fine di calibrare i parametri dei modelli comportamentali del modello di micro-simulazione alla base dello studio;
- valutazione dell'efficacia dei diversi interventi previsti, con particolare riguardo al progetto in valutazione.

Lo Studio, per le valutazioni relative allo "stato di progetto", tiene, quindi, conto anche dei seguenti interventi di potenziamento infrastrutturale (non oggetto del progetto in valutazione) che interesseranno l'ambito di interesse:

- 4<sup>a</sup> corsia dinamica dell'A4 tra gli svincoli di Cormano e di Sesto S. Giovanni in carreggiata Est;
- interventi di razionalizzazione degli ingressi e delle uscite lungo la A52 tra lo svincolo con la SS36 e lo svincolo di Robecco, connessi all'ampliamento del Centro Commerciale Auchan situato in Comune di Cinisello Balsamo;
- interventi di adeguamento della viabilità locale connessa alla ristrutturazione ed all'ampliamento del Centro Commerciale Auchan in Comune di Cinisello Balsamo.

Per quanto riguarda la "domanda" nell'ora di punta del venerdì pomeriggio, lo stato di progetto considera, oltre ai flussi veicolari attuali, anche il traffico indotto dal Centro Commerciale Auchan in ampliamento – comprensivo del parcheggio di interscambio a servizio della futura fermata M1 – e dal futuro Centro direzionale, adiacente al Centro Commerciale.

L'analisi della funzionalità relativa agli interventi di adeguamento dello svincolo A4 di Sesto San Giovanni effettuata nello Studio del Traffico, porta a concludere che:

- gli interventi previsti all'uscita di Sesto S. Giovanni dalla A4 in direzione Est, unitamente all'introduzione della 4<sup>a</sup> corsia dinamica, consentiranno un significativo miglioramento dei livelli di servizio su tutta la lunghezza della rampa fino a raggiungere la SS 36, annullando la perturbazione sull'asse della A4 a monte della cuspide di uscita che nello scenario attuale raggiungeva anche lunghezze di 1.000 – 1.050 m;
- la realizzazione della complanare in uscita dalla A4 da Venezia con rampa diretta verso la viabilità ordinaria comporta l'annullamento dei fenomeni di accodamento nello scenario di progetto rispetto a condizioni, peraltro, non critiche già nello scenario attuale.

Si può, quindi, constatare che l'intervento di adeguamento dello svincolo A4 di Sesto San Giovanni contribuirà ad un importante miglioramento della funzionalità dello stesso rispetto alla situazione attuale.

Si ritiene opportuno evidenziare, in ogni caso, come l'aggiunta della corsia di immissione (doppia corsia) in SS 36, che fluidificherà la circolazione grazie al consistente aumento di capacità, potrebbe generare criticità in termini di sicurezza stradale dovuti alla commistione dei flussi: quello in ingresso in SS 36, in accelerazione, con quello dei veicoli che già viaggiano sull'arteria viabilistica ed escono allo svincolo di Monza per accedere alla Tangenziale Nord. Sebbene questa situazione sia già riscontrabile con l'esistente configurazione della rete viabilistica, gli effetti di incrocio dei mezzi potrebbero essere amplificati; si invita pertanto a porre particolare attenzione a tale questione nelle successive fasi di sviluppo progettuale.

Rispetto alla fase di cantiere, come più sopra evidenziato, il progetto individua due possibili ipotesi per l'ubicazione dell'area di cantiere principale (costituito da campo base, cantiere operativo, deposito); nelle successive fasi di sviluppo progettuale, al netto di una puntuale verifica rispetto all'utilizzabilità di dette aree, si ritiene necessario che la scelta tenga conto anche degli impatti sulla viabilità, selezionando la collocazione meno gravosa per il traffico locale.

Nelle successive fasi di sviluppo progettuale dovrà, inoltre, essere attentamente valutata la viabilità alternativa che potrebbe rendersi necessaria per incanalare i flussi di traffico esistenti durante le fasi di cantiere, al fine di minimizzare gli eventuali impatti sulla rete stradale coinvolta.

Infine, si ritiene opportuno che il Proponente mantenga attiva l'interlocuzione con il Comune di Milano e MM S.p.A. al fine di verificare le possibili interferenze tra il costruendo prolungamento della linea metropolitana M1 Sesto FS – Cinisello/Monza e il progetto di potenziamento dello svincolo della A4 in valutazione.

### 3.2 Atmosfera

In riferimento ai potenziali impatti temporanei sulla qualità dell'aria in fase di corso d'opera, anche in considerazione del contesto territoriale, si ritengono adeguate le misure di contenimento e

mitigazione riportate nello Studio Preliminare Ambientale, misure peraltro usualmente adottate nei cantieri di potenziamento/adequamento autostradale al fine di contenere le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera (a titolo esemplificativo verranno richieste alle imprese esecutrici dei lavori alcuni accorgimenti per la riduzione e/o contenimento delle emissioni e dei fenomeni erosivi e dispersivi, che incidono in misura maggiore nell'emissione di polveri).

Anche nel merito delle valutazioni degli effetti ipotizzabili sulla componente atmosfera in fase di esercizio dell'opera, considerando le risultanze dello Studio di Traffico proposto a supporto del progetto che evidenziano come gli interventi previsti permettano di razionalizzare l'esercizio dello svincolo instradando correttamente i flussi veicolari verso le direzioni di destinazione, riducendo le perturbazioni del traffico in continuità con il potenziamento autostradale garantendone altresì la piena funzionalità, e posto che non sono attesi incrementi dei flussi di traffico causati dall'intervento in valutazione, si ritiene condivisibile la previsione per cui le emissioni in atmosfera associate alla sorgente da traffico veicolare possano non presentare variazioni significative tra lo scenario attuale e quello successivo all'intervento proposto, con alcuni verosimili limitati effetti positivi derivanti dal miglioramento delle condizioni di deflusso.

In entrambe le fasi, peraltro, l'utilizzo di barriere fonoassorbenti proposto in virtù della presenza di ricettori residenziali – per quanto frammisti a un tessuto per lo più terziario e industriale – individuati dal modello per il Piano acustico di risanamento, assume anche la funzione di barriera antipolvere.

Evoluzioni della qualità dell'aria non prevedibili in relazione alla documentazione ricevuta – eventualmente meritevoli dell'attivazione ovvero dell'intensificazione delle pertinenti azioni di mitigazione degli impatti – potranno altresì emergere dalle risultanze del Monitoraggio Ambientale prescritto a seguito della procedura di VIA in relazione al progetto del medesimo Proponente di potenziamento della 4<sup>a</sup> corsia del tratto autostradale compreso tra lo Svincolo di Viale Certosa e lo Svincolo di Sesto San Giovanni, posta la sovrapposizione, quantomeno parziale, degli ambiti territoriali di incidenza. Ulteriori approfondimenti nonché integrazioni delle misure di mitigazione potranno attivarsi anche a seguito di circostanziate segnalazioni eventualmente ricevute.

### 3.3 Rumore

Il progetto interessa un tratto della infrastruttura stradale già oggetto di esecuzione anticipata di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore rispetto al piano ex DM 29/11/2000 di Autostrade per l'Italia. Da quanto riportato nello Studio, a seguito dell'ampliamento della sede stradale verranno abbattute e ricostruite barriere antirumore esistenti in modo, però, da non ridurre le prestazioni delle misure di mitigazione acustica.

Preso atto di ciò, si rimanda alla verifica dei livelli di rumore post operam al fine di fornire attestazione circa il rispetto dei limiti di rumore, in attuazione delle previsioni della normativa statale e regionale circa la verifica dell'attuazione e dell'efficacia degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore delle infrastrutture di trasporto di cui all'articolo 10 della l. 447/1995, DM 29/11/2000 e l.r. 13/2001.

### 3.4 Salute umana

Gli interventi in progetto, per quanto riguarda sia la fase di cantiere che la fase di esercizio, considerate anche le mitigazioni proposte dal Proponente riguardo alle emissioni di polveri durante la fase di corso d'opera e le misure di mitigazione acustica, non produrranno impatti negativi e significativi sulla salute della popolazione.

### 3.5 Biodiversità

Come evidenziato dallo Studio preliminare ambientale, il territorio oggetto di intervento risulta fortemente compromesso dalla presenza antropica per quanto riguarda la presenza di vegetazione e specie faunistiche.

L'area protetta più vicina al sito oggetto d'intervento è il Parco Nord Milano, a circa 2 km; vi è poi a Nord dell'ambito di intervento il PLIS Grugnotorto Villorosi, mentre ad Est si trova il PLIS "Parco della Media Valle del Lambro". Non sono presenti siti Natura 2000 nell'area di studio e non sono previsti

impatti sulla componente biodiversità.

Rispetto alla realizzazione di opere a verde previste dal progetto, nello Studio non è fornita alcuna informazione di dettaglio; pertanto, si raccomandano le seguenti indicazioni:

- si scelgano preferibilmente specie vegetali autoctone e provenienti da vivai certificati;
- si seguano eventuali prescrizioni derivanti dalla normativa europea, statale, regionale in tema di lotta alle specie aliene (Anoplophora, ecc.);
- si seguano in particolare le indicazioni del Regolamento (UE) n. 1143/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, recante disposizioni volte a prevenire e gestire l'introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive;
- si eviti l'utilizzo di specie vegetali inserite nella "Lista nera" ai sensi della L.R. 10 del 31 marzo 2008 "Disposizioni per la tutela e la conservazione della piccola fauna, della flora e della vegetazione spontanea".

### 3.6 Suolo

Lo svincolo di Sesto San Giovanni si inserisce in un ambito fortemente antropizzato nel contesto territoriale con la maggiore dotazione infrastrutturale sia su gomma sia su ferro di tutta la provincia milanese. Secondo la cartografia DusaF 6.0, le aree oggetto dei lavori risultano classificate come: aree verdi incolte, reti stradali e spazi accessori, aree degradate non utilizzate e non vegetate, insediamenti industriali-artigianali-commerciali.

Secondo quanto indicato nel PGT del Comune di Cinisello Balsamo, le opere previste ricadono in "ambiti non edificabili" e marginalmente in "ambiti urbani consolidati ed industriali ricadenti in fascia di rispetto autostradale". Sebbene alcuni interventi interessino anche alcune aree limitrofe all'autostrada attualmente a verde, tali superfici, a cui la pianificazione territoriale ha comunque riservato loro una destinazione d'uso di "Attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale", risultano essere oltretutto intercluse tra lo svincolo e gli insediamenti commerciali/terziari/produttivi presenti lungo l'autostrada.

Dalla documentazione si evince che le aree di cantiere al termine dei lavori verranno ripristinate, mentre le aree occupate permanentemente dalle opere in progetto si estenderanno per 16.000 m<sup>2</sup> circa.

Le opere a verde proposte, che non sono state descritte in dettaglio in quanto il Proponente si è riservato di dettagliare le attività in accordo con gli Enti nelle successive fasi progettuali, e che consisteranno per lo più in ripristini delle superfici interessate dai lavori (aree intercluse, rampe, cantieri, ecc.), si attesteranno su un'area di intervento complessivamente pari a 40.848 m<sup>2</sup> circa.

In considerazione di quanto sopra descritto, rilevata l'entità delle aree individuate per l'esecuzione delle opere a verde, e tenuto conto che le opere non consumeranno suolo allo stato attuale agricolo, non si rilevano criticità rispetto a tale componente ambientale.

### 3.7 Gestione terre e rocce da scavo

La caratterizzazione dei terreni di scavo effettuata dal Proponente ha evidenziato caratteristiche ambientali che, pur in assenza di specifiche contaminazioni, risultano non idonee per il reimpiego degli stessi. Per tale motivo, il progetto prevede che le terre scavate vengano gestite come rifiuti e destinate a discarica o impianto di recupero, mentre il modesto fabbisogno di terre da rilevati venga soddisfatto tramite approvvigionamento da cava.

La gestione dei materiali di scavo (circa 58.600 m<sup>3</sup>) avverrà pertanto nell'ambito della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006, e non come sottoprodotti ai sensi dell'art. 184-bis del D.Lgs. 152/2006 e del DPR 120/2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo". Le attività di smaltimento in discarica dei materiali di risulta, o di un loro recupero, seguiranno la normativa di individuazione e classificazione dei rifiuti ed i criteri di gestione e trasporto in discarica. Si rammenta, in ogni caso, che l'invio a recupero dovrà avere carattere prioritario rispetto allo smaltimento in discarica, in ottemperanza alla gerarchia di gestione dei rifiuti.

Si evidenzia, inoltre, che l'eventuale deposito temporaneo dei materiali da scavo dovrà rispettare le condizioni indicate dall'art. 23 del DPR 120/2017; ai fini della completa tracciabilità di tali materiali e per agevolare eventuali verifiche di controllo, si ritiene opportuno prevedere un idoneo sistema di registrazione (possibilmente informatizzato) che consenta di verificare i quantitativi e la destinazione

(discarica e/o impianto di trattamento) degli stessi.

Considerato che il fabbisogno di materiali, stimato in circa 12.890 m<sup>3</sup>, sarà approvvigionato da cava con materiale con caratteristiche geotecniche più idonee all'utilizzo, si precisa che, anche in questo caso, le eventuali aree di deposito temporaneo dovranno essere chiaramente individuate, fisicamente separate e gestite in modo autonomo rispetto ad altri materiali prodotti nel sito

### 3.8 Ambiente idrico

Il progetto prevede interventi per migliorare la situazione idraulica dell'ambito di intervento, al fine di smaltire le maggiori portate di dilavamento e risolvere le problematiche attualmente presenti dovute alla presenza di un punto di minimo situato al termine dell'intervento di potenziamento alla quarta corsia dinamica. In particolare, il progetto prevede di realizzare vasche di laminazione ed infiltrazione previo trattamento di disoleatura oggi non presente.

Per quanto riguarda il bacino di laminazione e infiltrazione delle acque stradali previsto nell'area verde in via Labriola, considerate le osservazioni trasmesse dal Comune di Cinisello Balsamo, dovrà esserne verificata la fattibilità in relazione alla "Carta di fattibilità geologica" del PGT; in caso negativo, dovranno essere individuate altre idonee soluzioni tecniche per lo smaltimento delle acque meteoriche ivi recapitate.

Relativamente al bacino di laminazione e infiltrazione acque stradali previsto in via Cornaggia, nelle successive fasi progettuali dovrà essere valutata la sua realizzazione sul lato opposto dell'autostrada (a Sud in via Cantù) in quanto gli edifici risultano più distanti e sono caratterizzati da un uso industriale.

### 3.9 Paesaggio

Considerato che l'area di intervento si colloca a Nord di Milano in un territorio caratterizzato da urbanizzazioni dense e diffuse tipiche dell'area metropolitana milanese e che le opere in progetto consistono in un adeguamento di un'infrastruttura esistente, non si ravvisano criticità rispetto a tale componente ambientale.

## **4. Conclusione**

Per quanto esposto, si può affermare che l'intervento in progetto andrà ad incidere positivamente sulla funzionalità dello Svincolo A4 di Sesto San Giovanni, permettendo una fluidificazione dei flussi di traffico sia nello svincolo, sia lungo la A4, in continuità con il potenziamento alla 4<sup>a</sup> corsia dinamica in via di completamento.

La documentazione depositata dal Proponente porta a concludere che l'intervento in argomento non è suscettibile di generare impatti significativi e negativi sulle componenti maggiormente coinvolte quali la viabilità, la qualità dell'aria, il clima acustico e la salute pubblica, oltre che sulle altre matrici e componenti ambientali; si ritiene, perciò, possibile escludere il progetto in argomento dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale, tenendo in debita considerazione le indicazioni e raccomandazioni riportate nei diversi paragrafi del precedente Capitolo 3.

\* \* \*