



Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 248 del 17 maggio 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Autostrada A4 Torino Venezia - Adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni</p> <p>ID_VIP: 5684</p>
Proponente:	<p>Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

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

Sottocommissione VIA

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’ art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*” ;

- l'art. 19, recante *‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’*, e in particolare il comma 5, secondo cui *“L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi”* (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante *“Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19”* e V, recante *“Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19”*;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *“Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”*;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”*;
- le Linee guida *“Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening”* (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);

DATO ATTO che:

- la Società Autostrade per l’Italia, con nota prot.n.19226 del 20/11/2020, ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al *“Progetto Autostrada A4 Torino Venezia - Adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni”*, da realizzarsi nei comuni di: Cinisello Balsamo (MI) e Monza (MB);
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n.MATTM/97161 in data 24/11/2020;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con nota acquisita con prot.n.MATTM/105772 in data 16/12/2020;
- la Divisione con nota prot.n.MATTM/107097 del 21/12/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n.CTVA/4361 in data 21/12/2020 ha comunicato la procedibilità dell’istanza e ha trasmesso la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;
- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;

- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot.n.MATTM/107097 del 21/12/2020, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;

RICHIAMATO:

- con il D.M. n.336 del 03/07/2012 è stata decretata la compatibilità ambientale relativamente al progetto di "Autostrada A4 Torino – Trieste, Potenziamento alla 4a corsia dinamica del tratto dell'autostrada A4 compreso tra Svincolo di Viale Certosa e Svincolo di Sesto San Giovanni". Successivamente il progetto definitivo è stato approvato con il Provvedimento di intesa Stato – Regione n. 7562 del 04/09/2013 e con Dispositivo n. 006162 del 19/06/2013 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha approvato con prescrizioni il progetto esecutivo;
- con la Determina Direttoriale n.226 del 23/07/2020 è stata determinata la non ottemperanza alle prescrizioni n.8, 9, 10 e 11 del D.M. n.336 del 03/07/2012;

CONSIDERATO:

- che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:
 - Progetto di fattibilità tecnico economica
 - Studio preliminare ambientale
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato II bis della parte seconda del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi;

EVIDENZIATO:

- che la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- che la verifica viene effettuata sulla base dello Studio Preliminare Ambientale trasmesso dal Proponente con il progetto definitivo;
- che gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono sintetizzabili come nel seguito

CONSIDERATO E VALUTATO

Motivazioni dell'intervento

Il progetto di Potenziamento alla 4a corsia dinamica del tratto dell'autostrada A4 compreso tra Svincolo di Viale Certosa e Svincolo di Sesto San Giovanni è stato oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale con esito positivo con prescrizioni (Dec VIA n. 336 del 03/07/2012). Il

progetto definitivo è stato approvato con il Provvedimento di intesa Stato – Regione n° 7562 del 4/9/2013 e il progetto esecutivo con Dispositivo n. 006162 del 19/06/2013 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Allo stato attuale è in corso la realizzazione della 4^a corsia dinamica sull'autostrada A4 e l'ultimazione dei lavori è prevista a fine 2022.

Il progetto di potenziamento alla 4a corsia dinamica prevede che la corsia dinamica in carreggiata Est si colleghi direttamente nello svincolo di Sesto S Giovanni, senza prevedere modifiche sostanziali alla configurazione attuale.

Nel periodo intercorso dalla progettazione vi è stata un'evoluzione dei flussi di traffico che interessano il tratto di autostrada A4 compresa tra lo svincolo di Sesto San Giovanni e la barriera di Milano Est, non interessato dal potenziamento alla 4a corsia dinamica, che ha portato all'aumento dei flussi di traffico in uscita a Sesto San Giovanni proveniente dalla carreggiata est (provenienza Torino). È stato inoltre verificato che la destinazione principale del traffico che esce dall'autostrada A4 è diretto in direzione nord sulla SS36 (direzione Lecco).

L'attuale configurazione dello svincolo non prevede la separazione dei flussi di traffico né per carreggiata di origine, né per destinazione. Di conseguenza il peggioramento della funzionalità dello svincolo comporta un incremento degli accodamenti anche in carreggiata est oggetto del potenziamento previsto andando quindi a vanificare parzialmente l'efficacia della 4a corsia dinamica.

Inoltre, successivamente all'approvazione del progetto, è stata approvata con Dec VIA Regione Lombardia n. 9703 del 4/10/2016 la realizzazione di un polo intermodale (nuovi capolinea delle linee metropolitane M1 e M5) e commerciale nei pressi dello svincolo di Sesto San Giovanni che, in assenza di interventi di miglioramento anche della viabilità autostradale, andrà a peggiorare le condizioni di esercizio dello svincolo e, conseguentemente, la funzionalità della 4a corsia dinamica.

Le difficili condizioni di esercizio attuali e di previsione hanno portato alla necessità di adeguare il progetto dello svincolo di Sesto San Giovanni.

Il progetto prevede il riassetto dell'attuale svincolo autostradale per l'adeguamento della struttura alla prevista quarta corsia dinamica dell'autostrada A4 nel tratto compreso tra lo svincolo di Viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni, attualmente in fase di realizzazione, migliorando il collegamento alla Strada Statale 36 e dividendo i flussi verso le direzioni Lecco e Milano prima dello svincolo sulla SS36 stessa.

La realizzazione delle opere in progetto si rende necessaria per migliorare la fruizione dello svincolo di Sesto San Giovanni, svincolo che ad oggi presenta, in particolar modo durante gli orari di movimento dei pendolari che usufruiscono della struttura autostradale, diverse situazioni di rallentamenti e incolonnamenti, che giornalmente arrivano ad interessare in maniera significativa anche la piattaforma autostradale.

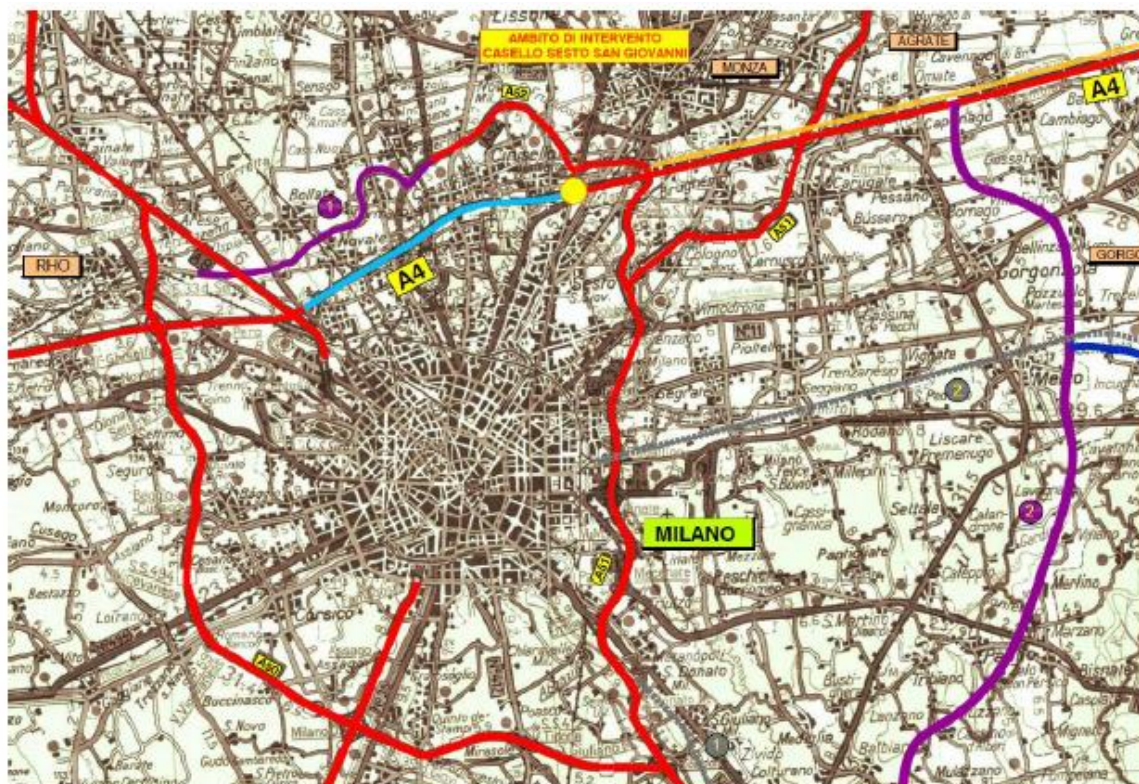


Figura 1 – Inquadramento territoriale

In ordine alle caratteristiche progettuali

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

1. 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.

Cantierizzazione

Il Proponente ha individuato due aree, una alternativa all'altra, in Comune di Cinisello Balsamo per la realizzazione del campo base, del cantiere operativo e dell'area di deposito temporaneo del materiale proveniente dagli scavi sono state. La prima area alternativa si trova a Sud della rotatoria di via Pellizza da Volpedo e ha una superficie di circa 8.500 m²; la seconda area alternativa si trova a Sud della via Galileo Galilei e ha una superficie pari a circa 11.150 m².

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.

Il Proponente ha individuato, successivamente, 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.

Gestione dei rifiuti e Piano di utilizzo delle 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 m³) 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 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 della discarica e/o impianto di trattamento) degli stessi.

Considerato che il fabbisogno di materiali, stimato in circa 12.890 m³, 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

Si sottolinea che le attività di caratterizzazione e la definizione del Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi del DPR 120/2017, dovranno essere sviluppate prima dell'avvio dei lavori, nei termini stabiliti dalla normativa. Le caratterizzazioni dei rifiuti sarà invece eseguita in fase di esecuzione.

In ordine alla localizzazione del progetto

L'intervento progettuale è ubicato principalmente in comune di Cinisello Balsamo (MI) lungo l'autostrada A4 Torino – Venezia. Una minima parte dell'intervento ricade nel Comune di Monza (MB), senza comunque comportare una modifica della configurazione fisica dell'autostrada né l'occupazione di nuove ulteriori aree.

Il territorio del Nord - Milano, in cui si colloca il tratto di autostrada A4 di interesse, 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.

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".

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

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

Lo studio preliminare ambientale ha affrontato le componenti ambientali significative per il progetto in esame descrivendo, per ciascuna di esse, le caratteristiche ambientali dell'area e gli effetti rilevanti del progetto, con riferimento a fase di cantiere e di esercizio.

Gli elaborati forniti dal proponente hanno consentito una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto.

Studio Preliminare Ambientale, 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^a 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 e 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^a 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 cuspidi 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 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.

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.

Atmosfera

In relazione all'inquinamento atmosferico l'area di interesse, sulla base della D.G.R. n. 2605 del 30 novembre 2011 relativa alla nuova zonizzazione della qualità dell'aria, il comune di Cinisello Balsamo ricade per tutti gli inquinanti nell'Agglomerato di Milano caratterizzato da:

- più elevata densità di emissioni di PM10 primario, NOX e COV;
- situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione);
- alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico.

Sempre ai sensi della D.G.R. 2605/2011 con particolare riferimento alle misure relative al traffico veicolare e agli impianti termici civili, il comune di Cinisello Balsamo ricade in Zona A1 che corrisponde con la "Zona critica". Il territorio pertanto è localizzato in un territorio già interessato da criticità per la qualità dell'aria.

Il proponente ha analizzato la qualità dell'area allo stato attuale sulla base dei dati di ARPA Lombardia provenienti dalle stazioni di monitoraggio collocate sul territorio regionale. La rete fissa è integrata dalle informazioni raccolte da postazioni mobili, campionatori gravimetrici per la misura delle polveri, campionatori sequenziali per gas, Contatori di Particelle (OPC e nanoparticelle), analizzatori di Black Carbon e di ammoniaca.

In particolare è stata presa a riferimento la centralina che ricade nel comune di Cinisello Balsamo, ubicata in Via Lincoln, con tipologia da traffico e dedicata al monitoraggio del Biossido di Azoto (NO2). Tale stazione risulta posizionata a circa 1,5 km dallo svincolo oggetto di intervento e a 250m dall'autostrada A4.

In dati rilevati dalla suddetta centralina confermano che rispetto all'inquinante NO2 la situazione presso la stazione di Cinisello è critica in quanto dal 1994 al 2018 si è sempre

verificato (ad eccezione dell'anno 2014) il superamento del limite della media annuale definito dal D. Lgs. 155/2010 che è pari a 40 µg/m³. In generale in tutto il territorio provinciale i dati provenienti dalle centraline della qualità dell'aria raccolti nell'anno 2018 confermano che i parametri particolarmente critici per l'inquinamento atmosferico sono l'ozono, il particolato fine (PM10 e PM2.5) e il biossido di azoto, per i quali sono numerosi e ripetuti i superamenti dei limiti.

Il proponente fa osservare tuttavia che, sulla base dell'inventario delle emissioni in atmosfera INEMAR realizzato dall'ARPA, i valori della stima delle emissioni del macrosettore 7 "Trasporto su strada", per gli anni 2014 e 2017 nel territorio comunale di Cinisello Balsamo, evidenziano che negli ultimi anni vi è stata una diminuzione delle emissioni di ossidi di azoto, metano (CH₄), PM10, PM2,5, polveri totali, totale sostanze acidificanti e totale precursori dell'ozono.

In merito alla 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.

Le risultanze del Monitoraggio Ambientale prescritto a seguito della procedura di VIA in relazione al progetto del medesimo Proponente di potenziamento della 4° 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 potranno fornire maggiori informazioni in merito alle evoluzioni della qualità dell'aria che eventualmente possano essere meritevoli dell'attivazione ovvero dell'intensificazione delle pertinenti azioni di mitigazione degli impatti.

Ulteriori approfondimenti nonché integrazioni delle misure di mitigazione potranno attivarsi anche a seguito di circostanziate segnalazioni eventualmente ricevute.

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).

In entrambe le fasi (esercizio e corso d'opera) 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 – già individuati dal Piano di risanamento acustico, potranno assumere anche la funzione di barriera antipolvere.

Salute

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.

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 dal proponente, 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.

A questo proposito il proponente evidenzia comunque che l'intervento di risanamento acustico dell'intero tratto cinisellese di cui al DM 29/11/2000 deve essere ancora sottoposto a collaudo acustico in attesa del completamento delle mitigazioni previste nell'intervento di potenziamento. In tale contesto di intervento si evidenzia che il progetto in esame non comporta modifiche rilevanti alla configurazione fisica dell'infrastruttura, se non in ambiti non interessati da ricettori residenziali (vedasi tavole 23 e 24), e che le variazioni funzionali obiettivo dell'adeguamento non comportano variazioni quantitative dei flussi di traffico, con particolare riferimento al periodo notturno che è quello dimensionante per l'impatto acustico stradale. Per i motivi sopra riportati pertanto nel progetto di adeguamento si confermano le previsioni dello studio acustico alla base degli interventi del Piano di risanamento acustico ed è prevista la sola riproposizione della barriera acustica interferita dai lavori.

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.

Le verifiche strumentali del rispetto dei limiti normativi dovranno essere svolte anche per i ricettori presso i quali saranno svolte opere di mitigazione dirette al ricettore e dovranno essere concordate e verificate in collaborazione con l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale.

Ambiente idrico

Il Proponente descrive che l'intervento di adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni non interferisce con nessun corpo idrico superficiale e neppure con il reticolo consortile.

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.

Il tracciato autostradale in corrispondenza dello svincolo di Sesto San Giovanni e una porzione del tratto di svincolo compreso tra la rotatoria di Via Gracchi e l'immissione sulla SS 36 in direzione di Milano sono definiti come "Trincee stradali: Zone di potenziale infiltrazione di sostanze inquinanti". Con questa indicazione il Piano ha evidenziato i tratti di strade ad alta intensità di traffico realizzati in trincea, prive di qualsiasi forma di accumulo-controllo-gestione delle acque, luoghi di potenziale infiltrazione nel sottosuolo di sostanze inquinanti.

Una porzione del tracciato autostradale rientra in fascia di rispetto dei pozzi acquedottistici ai sensi dell'art. 94 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.; la fascia di rispetto è generata da un pozzo ricadente nel comune limitrofo di Sesto San Giovanni.

Nel PTA si evidenzia che l'area di intervento ricade nei seguenti corpi idrici sotterranei:

Codice PdG2015	Nome	Complesso Idrogeologico	Subcomplesso Idrogeologico	Sistema di circolazione
IT03GWBISSAPTA	Corpo idrico sotterraneo superficiale di Alta pianura Bacino Ticino - Adda	Depositi quaternari	ISS	Pianura superficiale
IT03GWBISIMPTM	Corpo idrico sotterraneo intermedio di Media pianura Bacino Ticino - Mella	Depositi quaternari	ISI	Pianura profondo
IT03GWBISPAMPLO	Corpo idrico sotterraneo profondo di Alta e Media pianura Lombarda	Depositi quaternari	ISP	Pianura profondo

L'elaborato 2 "Caratterizzazione, monitoraggio e classificazione dei corpi idrici sotterranei" del PTUA evidenzia che nel sessennio di monitoraggio 2009 – 2014 i corpi idrici sotterranei presenti nell'area di indagine si caratterizzano per uno stato quantitativo "buono" ed uno stato qualitativo "non buono". Inoltre, Il PTA propone il raggiungimento dello stato chimico "buono" dei tre corpi idrici sotterranei indagati entro il 2027; per lo stato quantitativo il Piano prevede invece il mantenimento dello stato "buono".

L'intervento di adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni, come descritto dal Proponente, non interferisce con nessun corpo idrico superficiale e neppure con il reticolo consortile, pertanto non vi è il rischio di inquinamento e contaminazione della rete idrografica superficiale causato da un non corretto smaltimento delle acque reflue prodotte in cantiere (lavaggio automezzi ecc.) e dall'esecuzione dei lavori.

L'area di intervento rientra poi nell'"Area di ricarica degli acquiferi profondi" e ricade all'interno delle aree protette ai sensi della Direttiva 2000/60/CE in quanto aree designate per l'estrazione di acqua per il consumo umano ed aree sensibili ai sensi della direttiva 91/27/CE e dell'articolo 91 del D. Lgs. 152/2006.

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.

Il Proponente sostiene che in fase di cantiere saranno adottati presidi e accorgimenti al fine di garantire il corretto drenaggio delle acque meteoriche ed il loro smaltimento in conformità al D. Lgs. 152/06.

Suolo e sottosuolo

Lo svincolo di Sesto San Giovanni si inserisca in un contesto fortemente antropizzato. il progetto prevede di utilizzare circa 10.000 mq di nuovo suolo, di cui 1.500 all'interno dell'attuale sedime autostradale. Il maggior consumo di suolo è imputabile alla realizzazione della nuova rampa di uscita dalla carreggiata ovest (provenienza Venezia) destinandola ai soli flussi diretti verso Nord.

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.

Per la componente suolo e sottosuolo, in fase di realizzazione dell'intervento i potenziali impatti sono principalmente legati a:

- occupazione temporanea di suolo (area fissa di cantiere);
- produzione dei materiali di scavo ed approvvigionamento di terre per la realizzazione delle opere;
- variazione dello stato di qualità del suolo e sottosuolo imputabile al potenziale inquinamento di sorgenti puntuali (mezzi di cantiere);
- possibile interferenza con la falda con conseguente eventuale dispersione degli inquinanti nel sottosuolo.

I lavori di realizzazione delle opere previste per l'intervento in progetto produrranno materiali di risulta, derivanti principalmente dallo scavo della nuova galleria sub parallela a quella esistente, che dovranno essere correttamente gestiti secondo la normativa vigente in materia.

Il Proponente, per la sensibilità di alcune aree, ritiene che saranno adottate specifiche cautele nella realizzazione degli interventi, con particolare riferimento alla realizzazione della nuova galleria che verrà posizionata al di sotto della rotatoria di connessione tra le Vie Gracchi, Galilei e Bettola. Nello specifico in fase di cantiere dovranno essere tenuti in considerazione:

- interferenza delle opere con la falda, in qual caso dovranno essere previsti adeguati accorgimenti;
- rischio di inquinamento potenziale del suolo e delle acque sotterranee nel caso non venissero adottati, durante i lavori, gli idonei accorgimenti atti a prevenire tale evenienza.

In fase di esercizio, le principali interferenze tra le azioni di progetto e la componente suolo e sottosuolo in fase di esercizio riguardano, in linea generale:

- il consumo diretto di suolo, dovuto alla presenza dell'opera in progetto sul territorio, di tipo permanente (ingombro delle nuove piattaforme stradali);
- modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento collegato all'impermeabilizzazione del suolo;
- la variazione dello stato di qualità del suolo e sottosuolo imputabile alle acque meteoriche di dilavamento delle pavimentazioni stradali;
- le modifiche dell'assetto geomorfologico ed idrogeologico dei siti.

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 m² 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 m² 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.

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

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 Villoresi, 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

Per quanto riguarda l'impatto delle attività di cantiere, seppur il progetto sia inserito in un ambiente antropizzato, possono essere riconosciute delle perturbazioni alle specie avifaunistiche che frequentano gli ambienti circostanti l'area di intervento, causata dal rumore generato dalle attività di cantiere. Il Proponente riporta che le classi faunistiche degli uccelli potenzialmente presenti nell'intorno sono generalmente caratterizzate da una elevata capacità di spostamento che consente loro, in caso di fenomeni perturbativi, di spostarsi con velocità verso i siti più favorevoli presenti nelle vicinanze e ritornare nella zona frequentata al termine dei lavori. Infine, scrive che le attività di cantiere non avranno un'incidenza negativa sulle aree naturali e semi-naturali presenti nell'intorno (Parco Nord di Milano, Parco Grugnotorto – Villoresi, Parco della Media valle del Lambro) in quanto lo svincolo dista dalle stesse più di 700 m e tra l'area di intervento e gli ambiti meritevoli di tutela si interpone il territorio consolidato che funge da barriera alla propagazione del rumore generato dai macchinari che verranno impiegati durante i lavori di adeguamento dello svincolo.

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".

Per quanto riguarda la fase di esercizio la realizzazione dell'adeguamento dello svincolo:

- non interferisce con i Siti della Rete Natura 2000 e con gli elementi chiave di questi, ovvero habitat di interesse comunitario, in quanto l'area di intervento risulta esterna ad essi ed i Siti Rete Natura 2000 distano più di 11 Km;
- l'ambito di intervento non è localizzato all'interno del perimetro di Parchi naturali nazionali e regionale e di Riserve Naturali;
- l'intervento prevede un contenuto consumo di suolo limitatamente alla realizzazione della nuova rampa di uscita dalla carreggiata ovest (provenienza Venezia). L'ambito interessato dalle nuove trasformazioni è a verde e, essendo intercluso in un contesto

fortemente urbanizzato, risulta scarsamente o per nulla idoneo a supportare una presenza stabile nel tempo di specie faunistiche che prediligono in generale aree con un livello di perturbazione minore.

Paesaggio

Per quanto riguarda la fase di costruzione dell'opera, gli impatti sul paesaggio sono dovuti essenzialmente alla presenza delle aree di cantiere e delle macchine operatrici ed allo stoccaggio dei materiali. Si tratta quindi di impatto non significativo e reversibile nel medio termine.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, il progetto può incidere su due diversi aspetti del contesto in cui si inserisce:

- Trasformazioni fisiche dello stato dei luoghi, cioè trasformazioni che alterino la struttura del paesaggio esistente, i suoi caratteri e descrittori ambientali (modifica della morfologia, modifica della compagine vegetale, modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica, ecc.);
- Alterazioni nella percezione del 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.

In ordine al Piano di Monitoraggio Ambientale

Non presentato per lo specifico intervento. Esiste il PMA relativo all'intero progetto in cui si inserisce la presente variazione

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni e pareri, espressi ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Comune di Milano, osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/22551 in data 04/03/2021;
- Sig. Luigi Andrea, osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/12170 in data 05/02/2021;
- Sig. Giancarlo Dalla Costa, osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/12160 in data 05/02/2021;
- MIBACT, osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/14937 in data 12/02/2021;
- Comune di Cinisello Balsamo, osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/7956 in data 27/01/2021;
- Provincia Monza Brianza - Settore Territorio, osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/4719 in data 19/01/2021;

TENUTO CONTO in particolare che:

1. **Comune di Milano:** le osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/22551 in data 04/03/2021 vertono su aspetti progettuali legati alle potenziali interferenze del progetto

con la costruenda galleria della linea metropolitana M1 facente parte del prolungamento M1 Sesto FS – Cinisello/Monza; a tal fine vengono allegate prescrizioni generali da rispettare, per quanto applicabili;

2. **Sig. Luigi Andrea:** con le osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/12170 in data 05/02/2021 si chiede di eseguire uno studio preliminare per quantificare i benefici, in termini di minor congestione veicolare del comparto P11 Bettola;
3. **Sig. Giancarlo Dalla Costa:** con le osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/12160 in data 05/02/2021 chiede che *“sia effettuato uno studio specifico sulla capacità attrattiva di traffico del nuovo capolinea M1 che sorgerà all’interno del centro commerciale per valutare, e quindi evitare, potenziali congestioni e crisi veicolari del comparto interessato dal nuovo svincolo della A4”*;
4. **MIBACT:** nelle osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/14937 in data 12/02/2021 il MIBACT valuta, che *“in riferimento ai profili di propria competenza, non ravvede motivi per l’assoggettabilità a VIA del progetto in esame; tuttavia, qualora non venisse assoggettato a VIA ai sensi del D.Lgs.152/2006, si individuano le seguenti condizioni, finalizzate ad evitare e prevenire i potenziali impatti sul paesaggio e sul patrimonio archeologico:*

sotto il profilo paesaggistico, nelle aree individuate per l’inserimento di opere a verde siano messi a dimora il maggior numero possibile di alberi ad alto fusto, previo l’approfondimento progettuale necessario a livello esecutivo;

sotto il profilo archeologico si richiama comunque al rispetto del disposto dell’art.90 del D.Lgs.42/2004 e s.m.i., che prevede la comunicazione immediata alla Soprintendenza competente in caso di ritrovamento di strutture, stratificazioni o reperti di interesse archeologico in corso d’opera”;

5. **Comune di Cinisello Balsamo:** nelle osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/7956 in data 27/01/2021 vengono riepilogate in sintesi le richieste di integrazione del progetto in essere e finalizzate alla risoluzione delle criticità rilevate:

“- esclusione della previsione di utilizzo delle aree a cantiere definite come prima area alternativa e localizzata a sud della rotatoria di via Pellizza da Volpedo, nonché della seconda area alternativa a sud della via Galileo Galilei per le motivazioni citate in premessa;

- estendere la progettazione/realizzazione del peduncolo di collegamento tra la A4 uscita e la via Galileo Galilei attraverso la realizzazione di una nuova strada di arroccamento al fine di non precludere le previsioni urbanistiche e realizzative dell’area a sud della via Galileo Galilei;

- potenziamento dell’attuale sede viaria di via Galileo Galilei nel tratto compreso tra la via Biagi e via Valtellina in Cinisello Balsamo;

- valutazione del traffico derivante dal nuovo svincolo su via Galileo Galilei e dalla nuova viabilità dell’ambito, nel tratto di via Valtellina compreso tra la rotonda di quest’ultima via e la rotonda in corrispondenza del Cavalcavia Vulcano di Sesto San Giovanni, prendendo in considerazione l’eventuale riassetto delle corsie del tratto interessato;

- estensione e ampliamento/rifacimento di tutta la sede stradale della rampa di collegamento tra le corsie di collegamento alla SS.36 e la rotatoria dei Gracchi;

- in considerazione delle complessità generale dello svincolo una volta ultimati i lavori di adeguamento, è necessario rivedere le competenze attuali dei tratti stradali esistenti interessati dalla nuova viabilità in un'ottica di cessione da parte del Comune di quei residui stradali facenti parte dell'attuale svincolo, per i quali non è realisticamente eseguibile la relativa gestione e manutenzione;

- si rammenta infine che, con deliberazione di Consiglio Comunale n° 35 del 05.10.2020, è stato approvato il documento semplificato del rischio idraulico per le attività inerenti il drenaggio urbano ai sensi del Regolamento Regionale n° 7 del 23.11.2017, contenente i criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica e idrologica;

- trattandosi di aree residuali non fruibili si chiede una soluzione di progetto che contempli un basso impatto manutentivo. La soluzione ottimale sarebbe quella di creare ampie superfici a prato evitando la messa a dimora di alberi, arbusti e siepi;

- si propone quali aree di cantierizzazione il Parco pubblico di via Caldara che dovrà essere reso all'Amministrazione Comunale a fine intervento opportunamente bonificato;

- si chiede di prevedere che le aree oggetto del presente parere vengano mantenute dalla stessa Società Autostrade per l'Italia S.p.A.;

- si chiede un intervento di mitigazione ambientale lungo il bordo che costeggia la nuova strada;

- lo Studio Preliminare Ambientale NON ha considerato né valutato l'inquinamento luminoso regolamentato dalla Legge Regionale Lombardia del 05 ottobre 2015 n.31 (che ha sostituito la precedente L.R. 27 marzo 2000 n.17);

- preso atto che il Piano di Risanamento Acustico – in corso di attuazione – NON ha considerato l'area dello svincolo autostradale e considerato che “...vi è stata un'evoluzione dei flussi di traffico nel tratto di autostrada A4 compreso tra lo svincolo di Sesto San Giovanni e la barriera di Milano Est, determinando l'aumento dei flussi di traffico in uscita da Sesto San Giovanni...” e che conseguentemente il progetto prevede anche la realizzazione di nuove strade per una lunghezza complessiva di circa 700 metri è necessario che il progetto – ai sensi dell'art.8, comma2 della Legge 26 ottobre 1995 n.447 – venga integrato con una specifica documentazione di impatto acustico che analizzi gli effetti all'ambito edificato in via Gracchi e via Cornaggia;

- il bacino di laminazione e infiltrazione acque stradali previsto nell'area verde in via Labriola, non è coerente con le regole previste nella “carta di fattibilità geologica” (novembre 2013) in quanto prevede che nelle aree stradali in trincea – compreso anche una fascia di 10 metri di rispetto del ciglio scarpata – è esclusa ogni possibilità di dispersione sul suolo e nel sottosuolo;

- il bacino di laminazione e infiltrazione acque stradali previsto in via Cornaggia è troppo vicino (20 metri) dalle abitazioni e le esalazioni provenienti dall'impianto sarebbero causa di molestia. Si chiede di realizzare l'impianto sul lato opposto dell'autostrada (a sud in via Cantù) in quanto gli edifici sono più lontani e sono a uso industriale.”;

6. **Provincia Monza Brianza - Settore Territorio:** con le osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/4719 in data 19/01/2021 si chiede di voler tenere in debito conto di quanto di seguito segnalato e descritto, sia in termini di ricadute sulla viabilità contermine sia sotto il profilo della sicurezza stradale:

“Il progetto individua due possibili ipotesi per l’ubicazione dell’area di cantiere principale (costituito da campo base, cantiere operativo, deposito); si ritiene che quella individuata in via Pellizza da Volpedo sia sicuramente da preferire rispetto alla localizzazione, alternativa, di via Galileo Galilei, in quanto quest’ultima costituisce un itinerario di primo livello nella gerarchia della rete stradale rappresentata in tav. 12 del vigente PTCP.

Gli elementi forniti per la valutazione degli effetti indotti sull’ambiente dall’opera non sono del tutto sufficienti per consentire a Provincia di esprimersi compiutamente per quanto attiene l’aspetto della fase di cantierizzazione: le ipotesi di localizzazione delle aree (non ancora definita con precisione), non sono accompagnate da valutazioni dell’impatto sulle componenti mobilità e aria, così come non è stata definita la movimentazione dei mezzi di cantiere in termini di itinerari. Inoltre, non è stata presentata la viabilità eventualmente alternativa che potrebbe rendersi necessaria per incanalare i flussi di traffico esistenti durante le fasi di cantiere, anche per valutarne gli eventuali impatti sulla rete di competenza e sugli assi portanti della rete gerarchizzata rappresentata nella tav. 12 del PTCP.

Per quanto riguarda gli effetti sulla mobilità, gli esiti dello Studio di Traffico appositamente sviluppato mostrano che, con il raddoppio del numero di corsie in uscita (che diventano tre nell’ultima tratta della rampa di svincolo), le velocità medie si incrementano in modo significativo, anche a fronte dell’aumento di traffico indotto dalla realizzazione della quarta corsia dinamica lungo la A4, dunque con un miglioramento apprezzabile in termini di minore accodamento e di riduzione dei perditempo.

Tuttavia, si segnala che l’aggiunta della corsia di immissione (doppia corsia) in SS36 Nuova Valassina, che fluidifica senz’altro 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 SS36, 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 con l’introduzione di una ulteriore corsia. Si invita pertanto a porre particolare attenzione alla questione nelle successive fasi di sviluppo progettuale.

Per quanto riguarda gli effetti dell’opera, una volta realizzata, sulle emissioni inquinanti, si condivide quanto affermato nel Rapporto Preliminare, vale a dire che “dal momento che l’infrastruttura rimane per lo più invariata e non sono previsti incrementi dei flussi di traffico dovuti all’intervento, le emissioni di inquinanti in atmosfera non presenteranno variazioni significate tra lo scenario senza intervento (stato attuale e di previsione del progetto di quarta corsia dinamica) e quello con intervento (adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni). È anzi possibile prevedere, come evidenziato poc’anzi, alcuni limitati effetti positivi derivanti dal miglioramento delle condizioni di deflusso. L’aumento delle velocità di percorrenza e la limitazione dei fenomeni di perturbazione del traffico (accodamenti, stopandgo) permetteranno di contenere le emissioni di inquinanti atmosferici negli intervalli orari di maggiore congestione” (Rapporto Preliminare, pagg. 53, 75).”;

VALUTATO che:

- Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., esse non sono state controdedotte dal Proponente. Sono state tenute in considerazione nella valutazione
- Con riferimento alle osservazioni relative a sistemazione di ulteriori viabilità si rinvia agli enti competenti per le opportune valutazioni

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 precedenti.

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

che il progetto denominato "Autostrada A4 Torino Venezia - Adeguamento dello svincolo di Sesto San Giovanni" non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., fatti salvi l'ottenimento delle autorizzazioni, e le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale	1
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale specifico per l'intervento, ovvero integrato il PMA già esistente per il progetto generale nel quale si inserisce il presente intervento, prevedendo una campagna Ante Operam e una o più campagne di misura in Corso d'opera in fase di cantiere, e, in particolare,

Condizione ambientale	1
	<p>durante le lavorazioni ritenute più impattanti ed in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti.</p> <p>Il Piano dovrà contenere anche le indicazioni delle misure mitigative che si intendono adottare.</p> <p>Il PMA dovrà essere conforme alle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) – agg. 2014 e dovrà essere trasmesso alla CTVA prima dell'approvazione del progetto esecutivo.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo.
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	

Condizione ambientale	2
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Vegetazione
Oggetto della prescrizione	<p>Con riferimento alla realizzazione di opere a verde previste dal progetto, si richiede che nella successiva fase di progettazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si scelgano preferibilmente specie vegetali autoctone e provenienti da vivai certificati; - si valuti l'utilizzo di alberature di alto fusto - 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". <p>Il progetto dovrà definire le modalità di gestione e manutenzione a carico del gestore autostradale al fine di evitare situazioni di degrado per le aree di</p>

Condizione ambientale	2
	pertinenza e intercluse dallo svincolo
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo.
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Lombardia - Dip

Condizione ambientale	3
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Progettazione esecutiva - Preliminarmente all'avvio del cantiere (PMA) e durante le lavorazioni più critiche
Ambito di applicazione	Monitoraggio: Rumore e vibrazioni - Atmosfera
Oggetto della prescrizione	<p>Per quanto riguarda la componente rumore, il PMA dovrà prevedere un monitoraggio acustico in corso d'opera e post operam.</p> <p>Considerati gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore rispetto al piano ex DM 29/11/2000 di Autostrade per l'Italia già attuati che andranno ad essere modificati, è richiesta la 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.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo. Durante il cantiere ed all'entrata in esercizio
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	

Condizione ambientale	4
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Gestione terre
Oggetto della prescrizione	<p>In sede di progettazione esecutiva dovranno essere definiti gli eventuali riutilizzi delle terre scavate e predisposto il relativo PUT nelle modalità e termini di cui al D-P.R. 120/2017.</p> <p>Prima dell'inizio dei lavori, si dovrà provvedere a</p>

Condizione ambientale		4
		comunicare all'Autorità competente la nomina del responsabile del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo insieme alla comunicazione di inizio attività ed alla versione finale del PUT medesimo.
Termine avvio Verifica Ottemperanza		Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante		MITE - CTVA
Enti coinvolti		ARPA Lombardia (autorità competente per il PUT in assenza di VIA)

Condizione ambientale		5
Macrofase		Ante operam
Fase		Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Cantiere
Oggetto della prescrizione		<p>Prima dell'avvio dei lavori il Proponente dovrà predisporre un Piano ambientale di cantierizzazione (PAC) definendo la scelta definitiva delle aree di cantiere da utilizzare tra quelle proposte e nel quale siano riportati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attraverso una o più planimetrie le informazioni riferite al contesto ambientale locale: la distribuzione interna dell'area di cantiere; la localizzazione e la dimensione degli impianti fissi di lavoro; la localizzazione e la dimensione degli impianti di abbattimento degli inquinanti; la localizzazione e la dimensione dei luoghi di deposito delle materie prime e rifiuti; la localizzazione delle reti di raccolta delle acque meteoriche e di lavorazione; - Attraverso apposita e dettagliata relazione: la descrizione precisa per dimensionamento e modalità di gestione degli impianti fissi di lavoro; la tipologia dei rifiuti prodotti e la loro gestione (deposito e/o stoccaggio, recupero e/o smaltimento); la descrizione precisa per dimensionamento e modalità di gestione degli impianti di trattamento e smaltimento controllato degli inquinanti provenienti dalle diverse lavorazioni; una valutazione tecnica finalizzata a garantire la verifica di capacità di trattamento di tali impianti e la loro efficacia nel tempo, con indicazione delle attività di manutenzione previste; una valutazione tecnica che sviluppi soluzioni atte a

Condizione ambientale	5
	minimizzare l'impatto associato alle attività di cantiere (comprese eventuali limitazioni delle attività) in particolare per quanto riguarda le emissioni di polveri, l'inquinamento acustico e l'inquinamento delle risorse idriche
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Lombardia
Enti coinvolti	

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
Avv. Paola Brambilla**