



*Ministero della Transizione Ecologica*

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

**\* \* \***

**Parere n. 138 del 23 luglio 2021**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><b><i>Parere ex art. 9 D.M. 150/2007.</i></b></p> <p><b><i>Progetto "Riqualifica con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza dal termine della tangenziale nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza".</i></b></p> <p style="text-align: center;"><b><i>Proroga dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale</i></b></p> <p><b><i>D.M. 274 del 17/11/2014 di integrazione del D.M. n. 2 del 7/01/2014, ai sensi dell'art. 25, co. 5 del d.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.</i></b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP 4949</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia</b></p>

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

**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 e in particolare l’art. 5, comma 2, lettera e) dello stesso;

### **PREMESSO che:**

- Con istanza di cui alla nota prot. 9303 del 03/09/2012 (e successive note integrative prot 9482 del 10/09/2012 e prot 6886 del 16/07/2013) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l’Emilia Romagna (d’ora innanzi, Proponente) ha presentato istanza di Valutazione di Impatto ambientale del progetto di “*Riqualfica con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza dal termine della tangenziale nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), corrispondente alle tratte 1 e 2 del "Progetto viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho-Monza"*”, relativo alla riqualfica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho-Monza, dalla tangenziale nord (A52) al ponte sulla linea ferroviaria MI-VA corrispondente alle tratte 1-2 del progetto della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 RHO/MONZA.
- Con DM n. 2 del 07/01/2014, il Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali ha accertato la compatibilità ambientale del progetto, subordinata all’esito del tavolo tecnico per l’individuazione di ipotesi progettuali migliorative dal punto di vista ambientale nel tratto compreso nel Comune di Paderno Dugnano.
- Lo stesso D.M. n. 2/2014 ha previsto che il progetto “*dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso detto periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata*”.
- A seguito dello svolgimento del prescritto Tavolo Tecnico, con DM n. 274 del 17 novembre 2014, integrativo del DM n. 2 del 07/01/2014, sono state individuate le ipotesi progettuali ambientalmente migliorative nel Comune di Paderno Dugnano, ed è stata pertanto dichiarata la compatibilità ambientale del progetto.
- Il D.M. n. 274/2014 è stato pubblicato in G.U., parte seconda n. 152 del 27 dicembre 2014.

### **DATO ATTO che:**

- Con nota prot. 20588 del 22/10/2019, acquisita al prot. DVA-27753 del 22/10/2019, il proponente ha formulato istanza motivata di proroga ai sensi dell’art. 27, co. 1 d.lgs 152/2006 e s.m.i. dell’efficacia del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. 274 del 17/11/2014 per “*ulteriori cinque anni [...]*” dalla data di concessione della proroga, per

ragioni a sé non imputabili (fermo del cantiere determinato dalla crisi aziendale della mandataria e dai conseguenti mancati trasferimenti, alla Società Consortile, dei fondi necessari per far fronte ai pagamenti dei crediti vantati da subappaltatori e fornitori) e ha trasmesso quietanza del versamento degli oneri dovuti;

- Con nota n° 28803 del 04/11/2019 la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) ha chiesto al proponente, a perfezionamento dell'istanza di proroga, di meglio specificare se, allo stato attuale, nel contesto territoriale ed ambientale in cui l'opera insiste, siano intervenuti cambiamenti significativi da cambiare il quadro di riferimento ambientale, e perciò l'affermazione contenuta nell'istanza di proroga secondo cui *"nell'area oggetto non sono intervenute modifiche o variazioni né dello stato infrastrutturale, trasportistico e di contesto attuale né di quello del progetto assentito"*, nonché di produrre il parere del Ministero per i Beni e le attività Culturali;
- Con nota PEC prot. 20/171 del 17/01/2020 avente a oggetto: *"Commessa 146 – "Riqualfica con caratteristiche autostradali della SP 46 Rho-Monza". CIG: 0573530BEA CUP D51B08000460005. Riscontro nota INF: Registro ufficiale U.0023412.25.11.2019"* la Milano Serravalle Engineering ha trasmesso la *"Relazione integrativa che descrive il contesto ambientale attuale rispetto a quello analizzato in attuazione di impatto ambientale"*;
- Con nota prot. 1260 del 24/01/2020, acquisita al prot. MATTM-4969 del 28/01/2020, recante *"Riqualfica con caratteristiche autostradali della SP46 RHO-MONZA, dal termine della tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), corrispondenti alle tratte 1 e 2 del "Progetto della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 RHO-MONZA" – CIG 0573530BEA – CUP D51B08000460005. Istanza di PROROGA del provvedimento di VIA - D.Lgs 152/2006 e s.m.i. Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale n. 274 del 17/11/2014, integrativo del Decreto n. 2 del 7/01/2014. Integrazione atti"*, il proponente, a riscontro della richiesta di cui al punto 7 che precede ha trasmesso alla Divisione:
  - la documentazione attestante l'avvenuto perfezionamento del versamento dei ricordati oneri istruttori del pagamento integrativo del contributo dovuto per la proroga;
  - la *"Relazione Tecnica"* del contesto ambientale attuale rispetto a quello analizzato in sede di valutazione di impatto ambientale;e ha comunicato di aver inoltrato la relativa documentazione al Ministero per i beni e le attività culturali;

#### **DATO ATTO che**

- Con nota prot. MATTM n. 18385 del 10 marzo 2020, acquisita con prot. CTVA 0000788 dell'11 marzo 2020, la Divisione ha chiesto alla Commissione insediata prima dell'attuale di conoscere *"se, alla luce degli aggiornamenti forniti dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia Romagna con la citata nota del 24/01/2020, si possa concedere la richiesta proroga dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 274 del 17/11/2014"*;
- L'istanza è esaminata dal G.I. 3 dell'attuale Commissione insediatasi in data 26 maggio 2020 nei tempi consentiti dalla circostanza che *la Commissione continua a operare, a oltre un anno dal suo insediamento, in mancanza di tutti i commissari che la compongono (38 su 40) e senza il supporto del comitato tecnico-istruttorio che per legge deve garantire*

*l'istruttoria della procedura, lasciando alla Commissione solo la fase valutativa. Il mancato supporto determina pertanto un oggettivo aggravio di lavoro sulla Commissione e l'inevitabile rallentamento nella conclusione tempestiva delle relative istruttorie.*

- I dati, compresi quelli tabellari e cartografici, posti a base della presente istruttoria, sono quelli tratti dalla Relazione esplicativa allegata all'istanza di proroga in oggetto, recante consultabile sul portale delle valutazioni ambientali del MITE all'indirizzo <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/460>, cui il presente parere espressamente rinvia.

## **CONSIDERATO:**

L'intervento in esame riguarda un' infrastruttura che si sviluppa per circa 6 km con andamento prevalente Est-Ovest, consistente nella riqualificazione/potenziamento con caratteristiche autostradali prevalentemente in sede dell'attuale itinerario della Strada Provinciale n. 46 "Rho-Monza", per la tratta compresa tra l'innesto con la Strada Statale n. 35 "dei Giovi" a Paderno Dugnano, ed il ponte sulla Linea Ferroviaria Milano- Varese (compreso) e conseguente realizzazione:

- di un nuovo tracciato parallelo al tratto di ex Strada Statale 35, compreso tra gli svincoli con la Strada Provinciale n. 46 stessa, e con la A52 Tangenziale Nord di Milano, ipotizzato al fine di dare continuità all'itinerario tangenziale a Nord dell'area milanese e dell'Autostrada A4, stabilendo una connessione diretta tra la A52 e la "Rho-Monza", che ne rappresenta la naturale prosecuzione verso il sistema autostradale ad Ovest (A8 dei Laghi, A4 Milano-Torino ed A50 Tangenziale Ovest di Milano);
- di viabilità ad andamento prevalentemente complanare all'asse principale, finalizzate a garantire le connessioni di tipo locale per le aree attraversate dal collegamento autostradale.

Il presente parere ha ad oggetto la valutazione se, alla luce della documentazione fornita, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura conclusasi col decreto di compatibilità ambientale n. 274 del 17 novembre 2014, integrativo del DM n. 2 del 07/01/2014, e se via siano quindi le condizioni per la concessione della proroga richiesta;

## **ESAMINATA**

La relazione relativa al "*PROG. 5025 - Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 RHO-MONZA, dal termine della tangenziale Nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano-Varese (compreso), corrispondenti alle tratte 1 e 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 RHO-MONZA"*, ha fornito "*il quadro comparativo sintetico tra la situazione attuale e quella considerata "esistente" in fase di istruttoria VIA di cui al progetto approvato*", incentrato sui due profili:

- della Componente infrastrutturale ed è diretto a evidenziare l'invarianza degli aspetti specifici della tipologia di opera che possono influire sulle componenti ambientali analizzate;
- e del Contesto territoriale ed ambientale ed è diretto a evidenziare l'invarianza, dalla data di approvazione a oggi, del contesto in cui l'opera si inserisce;

### **1. Componente infrastrutturale**

Dal punto di vista infrastrutturale la Relazione riporta una tabella comparativa del quadro infrastrutturale considerato "esistente" in fase di istruttoria VIA, tratto dalle foto aeree 2014, e il

quadro infrastrutturale attuale tratto dalle foto aeree 2019, da cui si evince che non vi sono stati cambiamenti, se non relativi al cantiere in corso.



**Quadro infrastrutturale considerato “esistente” in fase di istruttoria VIA - Rif. Stato di fatto rev.2014 – tav 1di 3**



**Quadro infrastrutturale considerato “di progetto” in fase di istruttoria VIA - Rif. Stato di fatto rev.2014 – tav 1di 3**

*Progetto Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello-Incisa. Tratto Firenze Sud-Incisa. Variante San Donato (Lotto2).*

*Proroga del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 11 del 21/01/2015 successivamente modificato con D.M. 143 del 27/05/2016 - Parere ex art. 9 D.M. 150/2007*



**Quadro infrastrutturale attuale - Rif. Foto aerea Google Earth edizione 05/01/2019 – tav 1di 3**



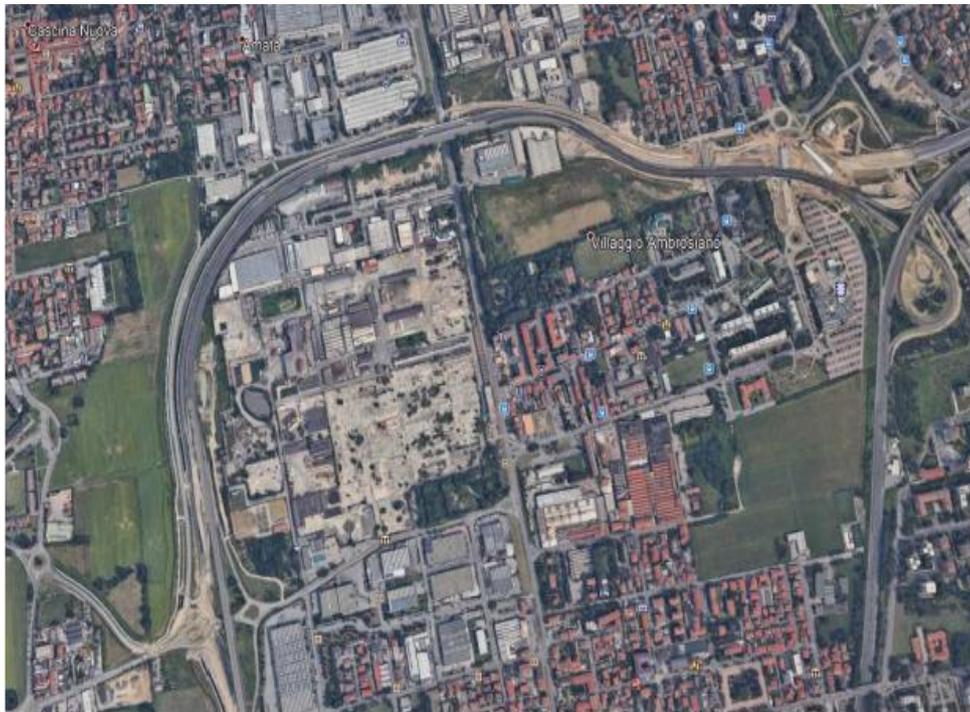
**Quadro infrastrutturale considerato “esistente” in fase di istruttoria VIA - Rif. Stato di fatto rev.2014 – tav 2di 3**

*Progetto Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello-Incisa. Tratto Firenze Sud-Incisa. Variante San Donato (Lotto2).*

*Proroga del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 11 del 21/01/2015 successivamente modificato con D.M. 143 del 27/05/2016 - Parere ex art. 9 D.M. 150/2007*



**Quadro infrastrutturale considerato “di progetto” in fase di istruttoria VIA - Rif. Stato di fatto rev.2014 –  
tav 2 di 3**



**Quadro infrastrutturale attuale - Rif. Foto aerea Google Earth edizione 05/01/2019 – tav 2 di 3**

*Progetto Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello-Incisa. Tratto Firenze Sud-Incisa. Variante San Donato (Lotto2).*

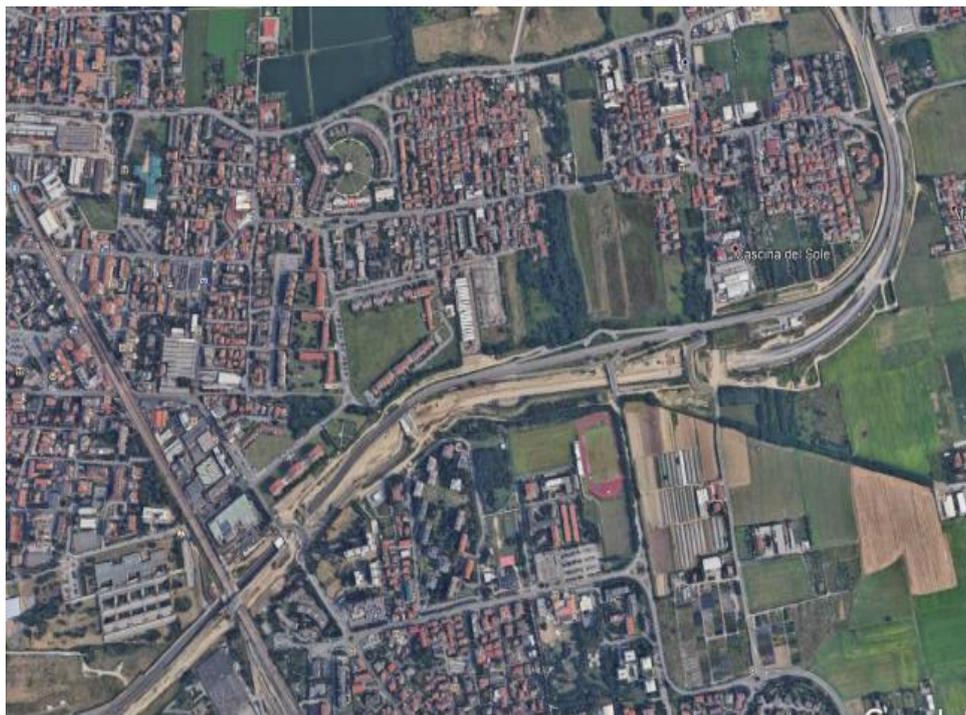
*Proroga del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 11 del 21/01/2015 successivamente modificato con D.M. 143 del 27/05/2016 - Parere ex art. 9 D.M. 150/2007*



**Quadro infrastrutturale considerato “esistente” in fase di istruttoria VIA - Rif. Stato di fatto rev.2014 – tav 3 di 3**



**Quadro infrastrutturale considerato “di progetto” in fase di istruttoria VIA - Rif. Stato di fatto rev.2014 – tav 3 di 3**



**Quadro infrastrutturale attuale - Rif. Foto aerea Google Earth edizione 05/01/2019 – tav 3di 3**

## **2. Contesto territoriale ed ambientale**

Per verificare che il contesto territoriale ed ambientale in cui l'opera si inserisce non si è modificato, la Relazione ha riportato i riferimenti degli elaborati agli atti, sulla invarianza del sistema insediativo originariamente analizzato raffrontati con il contesto attuale; in particolare ha verificato

- le "Planimetrie posizione e destinazione d'uso dei ricettori" di progetto rispetto allo stato attuale, come riferimento al contesto insediativo
- l'evoluzione del contesto territoriale ed ambientale nella zona in cui si inserisce l'opera attraverso le sfoto aeree di Google Earth negli anni 2014-2016-2019.

Dalla comparazione delle foto aeree degli anni 2014-2016-2019 si evince come il contesto territoriale ed ambientale non sia variato nella zona in cui si inserisce l'opera.

## **3. Analisi conclusive**

In conclusione il Proponente riporta la matrice che rappresenta in forma sintetica il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e quello originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale e successivamente approvato, al fine di evidenziare se siano intervenuti o meno cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato.

La matrice di sintesi rappresentata visualizza:

- l'insieme delle componenti ambientali prese in esame, ciascuna delle quali descritta mediante l'utilizzo di specifici macro-indicatori;
- i livelli di cambiamento tra contesto attuale- contesto considerato "esistente" in fase di VIA attraverso indicatori grafici di sintesi. (👉) – cambiamento nullo o non significativo tra contesto attuale - contesto originario di VIA; (👎) – cambiamento peggiorativo dal punto di

vista ambientale tra contesto attuale - contesto originario di VIA; 🖐 – cambiamento migliorativo dal punto di vista ambientale tra contesto attuale - contesto originario di VIA)

COMPONENTE	Macroindicatore	Annotazioni	Cambiamento
Atmosfera	Qualità dell'aria dispersione degli inquinanti in atmosfera	Il contesto infrastrutturale è rimasto invariato. Dalle misurazioni del PMA in corso d'opera, non ci evince un peggioramento degli inquinanti, diverso da quello riscontrato nella pianura Padana, soprattutto nei periodi invernali, per inversione termica.	
Ambiente idrico superficiale	- Qualità delle acque superficiali - Assetto idrografico superficiale	Il contesto infrastrutturale, il contesto antropico e quello della naturalità è rimasto invariato. Non vi è pertanto alcun cambiamento con la componente relativa alle acque superficiali, come indicato anche dai valori riscontrati dalle misurazioni del PMA in corso d'opera	
Ambiente idrico sotterraneo	- Assetto idrogeologico - Qualità delle acque Sotterranee - Assetto idraulico idrologico	Il contesto infrastrutturale ed il contesto antropico e quello della naturalità è rimasto invariato. Non vi sono modifiche rispetto alle analisi condotte, come indicato anche dai valori riscontrati dalle misurazioni del PMA in corso d'opera	
Suolo e sottosuolo	- Assetto geomorfologico - Qualità del suolo - Consumo di suolo	Il contesto infrastrutturale ed il contesto antropico e quello della naturalità è rimasto invariato. E' possibile affermare che non siano intervenute variazioni delle caratteristiche geomorfologiche e di qualità del suolo del territorio interessato dalla realizzazione delle opere.	
Naturalità e agricoltura	- Vegetazione: compromissione o riduzione di aree boscate; - Fauna: modifiche degli habitat faunistici, interruzione di reti ecologiche, - compromissione di suolo agricolo	Il contesto infrastrutturale ed il contesto antropico e quello della naturalità è rimasto invariato. E' possibile affermare che non siano intervenute variazioni sulle componenti naturalità e sulla componente agricoltura, con riferimento ai macroindicatori.	
Sistema insediativo ed infrastrutturale	- Assetto urbanistico e territoriale; - Sistema della mobilità,	Il contesto infrastrutturale è rimasto invariato. Il sistema insediativo è rimasto invariato, come indicato nei paragrafi precedenti.	
Rumore	- Qualità del clima acustico - Annoyance e disturbo alla popolazione, - Interferenze con strutture edilizie	Il contesto infrastrutturale è rimasto invariato. Dalle misurazioni effettuate in corso d'opera del PMA si riscontra che i valori sono generalmente in linea con quanto misurato in ante opera.	
Archeologia	rischio archeologico	Il contesto infrastrutturale ed il contesto antropico e quello della naturalità è rimasto invariato. Non vi sono modifiche rispetto alle analisi condotte.	

Il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato.

**Considerata e Valutata** l'invarianza delle condizioni ambientali preesistenti, come risulta dalla relazione acquisita a questo fine

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

**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 PARERE**

ai sensi dell'art. 9 D.M. 150/2007

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere una proroga di 5 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n. D.M. 274 del 17/11/2014 di integrazione del D.M. n. 2 del 7/01/2014, avente durata quinquennale dalla data del 27 dicembre 2014 di pubblicazione dello stesso D.M. n. 274/2014 in G.U., parte seconda n. 152 del 27 dicembre 2014, ai sensi dell'art. 27 comma 1 del d.Lgs 152/2006.

**Il Presidente della Commissione  
Cons. Massimiliano Atelli**