



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

UFFICIO SEGRETERIA



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2011 - 0002352 del 22/06/2011



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2011 - 0015336 del 24/06/2011

On.le Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale  
per le Valutazioni Ambientali  
c.a. dott. Mariano Grillo  
SEDE

Pratica N. ....

Rif. Mittente: .....

**OGGETTO: Istruttoria VIA Autostrada A4 Torino Trieste Potenziamento quarta corsia del tratto autostradale compreso tra gli svincoli di V.le Certosa e di Sesto S.Giovanni - Proponente: Autostrade per l' Italia S.p.A.**

**Trasmissione parere n. 722 del 10 giugno 2011.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007, per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 10 giugno 2011.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campitongo)

All.:c.s.



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-08  
CTVA-US-08\_2011-0262.DOC



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 722 del 10.06.2011

<b>Progetto:</b>	<b>Istruttoria VIA</b> <b>Autostrada A4 Torino Trieste</b> <b>Potenziamento quarta corsia del tratto</b> <b>autostradale compreso gli svincoli di</b> <b>V.le Certosa e di Sesto S. Giovanni</b> <i>W. Jelle</i>
<b>Proponente:</b>	<b>Autostrade per la Italia S.p.A.</b>

*Handwritten signatures and initials:*  
F.M.  
S  
M  
V  
y  
g  
m  
p  
h  
u  
s  
c  
h  
s

MINE  
VIA TUTEL  
omina  
Impar  
115

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

**VISTA** la domanda di VIA presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. in data 27/10/2010, concernente il progetto "Autostrada A4 Torino – Trieste: Potenziamento alla quarta corsia dinamica del tratto autostradale compreso tra lo Svincolo di Viale Certosa e lo Svincolo di Sesto San Giovanni" ricadente in provincia di Milano, nei Comuni di Milano, Novate Milanese, Cormano, Cusano Milanino, Bresso e Cinisello Balsamo;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

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

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTA** la Relazione Istruttoria;

**VISTO** il parere n. 358 del 30/09/2009 reso dalla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS che dispone l'assoggettamento a VIA dell'opera;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla richiesta di VIA ed il conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 28/10/2010 su il "Corriere della Sera" e "Il Giornale";

**VISTA** la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio di Impatto Ambientale, Sintesi non Tecnica e Progetto stradale definitivo fornito dalla Società Autostrade per l'Italia in data 27/10/10 ed acquisito al prot. DVA/2010/26311 del 02/11/10;
- integrazioni volontarie fornite dalla Società Autostrade per l'Italia in data 15/02/2011 ed acquisito al prot. n. DVA/2010/3997 del 18/02/2010;
- integrazioni volontarie fornite dalla Società Autostrade per l'Italia in data 25/03/2011 ed acquisito al prot. n. CTVA/2011/1142 del 29/03/2011;
- integrazioni volontarie fornite dalla Società Autostrade per l'Italia in data 27/05/2011 ed acquisito al prot. n. CTVA/2011/2090 del 01/06/2011;

**VISTE E CONSIDERATE** le osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii. dai soggetti di seguito elencati:

- Consorzio Città della Salute e della Ricerca: nota del 23/12/2010 acquisita al prot. CTVA/119 del 18/01/2011
- Città di Novate Milanese: Delibera di Giunta Comunale n. 3 del 10/01/11 acquisita al prot. DVA/2011/1438 del 25/01/11
- Comune di Cinisello Balsamo: nota del 18/01/11 acquisita al prot. DVA/2011/1672 del 27/01/11
- Città di Novate Milanese: nota del 18/03/11 acquisita al prot. DVA/2011/7060 del 24/03/11

**VISTO E CONSIDERATO** il contributo istruttorio della regione Lombardia per la richiesta di integrazioni (Prot. TI 2011 7433 del 20 marzo 2011) acquisito al prot. CTVA/1180 del 30/03/11

**CONSIDERATO CHE**

- L'intervento riguarda l'adeguamento funzionale dell'Autostrada A4 Torino-Venezia, dalla progressiva Km 1+450 alla progressiva 10+750, tra l'interconnessione con l'autostrada A8 e lo svincolo di Cinisello Balsamo-Sesto San Giovanni, mediante la realizzazione della 4° corsia "dinamica". La lunghezza complessiva è di 9,3 km ed interessa il tratto urbano di attraversamento della città di Milano dell'autostrada A4 ed in particolare i comuni di Milano, Novate Milanese, Cormano, Bresso, Cusano Milanino e Cinisello Balsamo.
- Tale tratto urbano ha perso la sua funzione a servizio del movimento e del transito sulle lunghe percorrenze sulla direttrice Torino-Venezia, assumendo sempre più una funzione di distribuzione e collegamento del traffico pendolare che gravita nell'hinterland nord milanese. Gli incrementi costanti di traffico pendolare hanno, quindi, portato alla presentazione del progetto, al fine di aumentare la capacità dell'autostrada e migliorare/regolarizzare le condizioni di deflusso e la conseguente sicurezza degli utenti. L'aumento dell'urbanizzazione della vasta area posta a nord della città di Milano, che si estende fino alle porzioni meridionali delle province di Varese, Como e Lecco, ha comportato questo incremento degli spostamenti, che si è sommato al trend di crescita del traffico di attraversamento (caratterizzato da un'incidenza superiore dei mezzi pesanti). In conseguenza ai due fenomeni sopra accennati sulla tratta in studio si registrano attualmente livelli di traffico notevoli, in media circa 180.000 veicoli/giorno nelle due direzioni, con punte orarie di circa 6.000 veicoli per senso di marcia.
- L'intervento, secondo quanto affermato dal Proponente, sarà prevalentemente attuato "in sede", ovvero senza ulteriore occupazione di suolo poiché risulta praticamente impossibile effettuare interventi di potenziamento che aumentino le dimensioni fisiche della sezione stradale causa la stretta vicinanza di edifici e altre infrastrutture stradali preesistenti, non eliminabili né ricollocabili. Le uniche eccezioni sono rappresentate dai locali ampliamenti per realizzare le opere finalizzate a

*[Area containing multiple handwritten signatures and initials]*

M.M.M.C.  
LA TUTELA  
Comuni  
all'imp

raggiungere un adeguato livello di sicurezza della circolazione (formazione di nuove piazzole per la sosta d'emergenza, accessi per i veicoli di soccorso) e quelle per mitigare l'impatto acustico del traffico circolante sull'autostrada (barriere acustiche, copertura antifonica). Il potenziamento dell'infrastruttura in esame mantiene pressoché invariato l'ingombro del pavimentato esistente, tranne nei seguenti casi:

- o tratto compreso tra la progr. km 1+903.91 e la progr. km 2+313.75: al fine di non demolire il cavalcavia su via Vialba, viene operata una variante planimetrica che comporta un disassamento massimo verso nord dell'asse di progetto, in corrispondenza dell'opera, di 1.95 m rispetto all'asse esistente;
- o tratto compreso tra la progr. km 3+034.94 e la progr. km 3+502.83: al fine di non demolire il cavalcavia su via Bovisasca, viene operata una variante planimetrica che comporta un disassamento verso sud dell'asse di progetto in corrispondenza dell'opera di 2.45 m;

**VALUTATO CHE** come documentato dal Proponente il ricorso all'utilizzo del sistema della "quarta corsia dinamica", in ipotesi – come nel caso in esame – di indisponibilità fisica degli spazi ha dimostrato in precedenti esperienze (Tangenziale di Mestre; sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna) la capacità di fluidificare il traffico, migliorando le condizioni di sicurezza e gli effetti sull'atmosfera. Il sistema consiste nel ricorso temporaneo (per una carreggiata o per entrambe) a una quarta corsia di marcia, ricavata dall'attuale corsia di emergenza e dalla redistribuzione della larghezza delle corsie di marcia, in situazioni di traffico intenso in cui si supera un prestabilito livello di servizio, previa installazione delle opportune dotazioni impiantistiche di segnaletica atte a garantire un adeguato livello di sicurezza ed il controllo della velocità (*Sistema Safety Tutor*).

**VISTE, VALUTATE E CONSIDERATE** le osservazioni pervenute dal Consorzio Città della Salute e della Ricerca – 23 Dicembre 2010:

- Prevedere nel documento di studio di impatto ambientale, in prossimità dell'area ove sorgerà il Consorzio Città della Salute e della Ricerca, le dovute opere di mitigazione dell'impatto acustico. Si è quindi inclusa la relativa prescrizione, così come definita dalla Regione Lombardia;

**VISTE, VALUTATE E CONSIDERATE** le osservazioni pervenute dal Comune di Novate Milanese – 13 Gennaio 2011 (con nota prot. 673);

- Riguardo alle aree di proprietà comunale individuate nella tavola del "Piano Particolare" e nel fascicolo "Elenco Ditte" con numero d'ordine 5, ovvero con estremi catastali di cui al Foglio 17 Mappali 66-69, Foglio 22 Mappali 10-30-33 e Foglio 23 Mappali 3-39 oggetto di occupazione temporanea ovvero da adibire a Cantiere/campo base (oltre che in parte ad esproprio), si rileva che alcune di esse sono state inserite in un procedimento urbanistico già avviato con delibera di G.C. n. 58 del 30/03/2010 di attuazione del previsto Programma Integrato di Intervento (P.I.I.) e ricomprese nel contempo nel "Piano triennale delle alienazioni immobiliari 2010-2012" approvato con delibera di C.C. n. 23 del 22/04/2010. L'Amministrazione ha già dato disponibilità all'occupazione da parte

delle Ferrovie Nord Milano di altre aree nelle immediate vicinanze per la realizzazione delle pareti fonoassorbenti della linea Milano-Saronno, non è possibile consentire un'ulteriore occupazione di tali aree da adibire sempre a cantiere. Le due aree comunali di Via Cesare Battisti sono le stesse già occupate come campo base dalla Soc. Autostrade nei precedenti lavori di ampliamento della III corsia e che ritornarono al comune invase di macerie e inerti. A titolo di collaborazione, si indicano delle aree alternative ubicate egualmente in prossimità del tracciato autostradale che possono essere concesse dall'A.C., a titolo gratuito, per i medesimi scopi, e più precisamente le aree al Foglio 21 Mappali 33-22, attualmente occupate da orti abusivi, il cui sgombero dovrà essere a totale carico del Proponente;

- area ex cava Scotti oggetto di intervento di messa in sicurezza: aree Foglio 18 Mappali 177-181-186-187, oggetto di occupazione temporanea ovvero in parte ad esproprio per l'allargamento del corpo autostradale (modifica corsia di incanalamento accesso Direzione di tronco), si rileva che dette aree sono state interessate da un intervento di messa in sicurezza permanente e che le stesse, ad eccezione dell'area del Mapp. 177 sono state nel frattempo cedute - con convenzione urbanistica sottoscritta avanti al Dott. Lucio Paolini notaio in Milano in data 03/12/2010 ed in corso di registrazione - ad operatori privati per l'attuazione del Piano Particolareggiato di Recupero (P.P.R.) 3B zona D3 Via Cavour.
- Le barriere antifoniche previste dovranno seguire le seguenti indicazioni. Sezioni trasversali dalla 53 alla 67, di cui alle tavv. AUA 127-128-129:
  - Sull'area di via Cornicione (ex CIFA) identificata con il numero d'ordine 26 all'Elenco Ditte del Piano Particellare, con estremi catastali di cui al Foglio 17 Mappale 392, si chiede - a fronte degli interventi in corso per l'edificazione del corposo nuovo insediamento residenziale - di modificare da tipo 5 (h 4 mt) a tipo 8 (4+2 mt) o 9 (5+2 mt) per un tratto di c.a. 147 mt, nonché realizzare lungo la fascia di rispetto autostradale una barriera antirumore mediante formazione di collinetta boscata di adeguata altezza tramite ingegneria naturalistica, da concordarsi in fase esecutiva con il ns. Ufficio Tecnico.
  - Via Leopardi, aree prospicienti le scuole elementari, di proprietà privata individuate come sopra al numero d'ordine 13, con estremi catastali di cui al Foglio 17 Mappali 397-398 oggetto di occupazione temporanea ovvero in parte ad esproprio: si chiede - così come per il precedente numero d'ordine 26 - di modificare da tipo 7 (h 6 mt) a tipo 8 (4+2 mt) o 9 (5+2 mt), realizzando altresì lungo la fascia di rispetto autostradale una barriera antirumore mediante formazione di collinetta boscata di adeguata altezza tramite ingegneria naturalistica, da concordarsi in fase esecutiva con il ns. Ufficio Tecnico. Si precisa che per tali aree attualmente di proprietà privata è in corso di perfezionamento un accordo bonario finalizzato all'acquisizione delle stesse al patrimonio comunale al fine di poterle attrezzare a verde, dando attuazione alle aspettative di Piano Regolatore.

- In corrispondenza dell'incrocio tra l'autostrada e la linea ferroviaria in via Piave, si chiede di verificare se sussista il rischio di interferenza acustica tra le barriere fonoassorbenti dell'autostrada e quelle previste lungo via Piave dalle Ferrovie Nord, così da provocare un ritorno del rumore dei treni sull'abitato; se così fosse, si richiede l'adozione di barriere tipo bifacciale.
- In Via Beltrami la prevista nuova strada di accesso per i mezzi di soccorso in direzione "Torino" invade l'area già destinata al "Nuovo Polo Ospedaliero regionale" – oltre che essere in contrasto con la nuova viabilità del P.G.T. in fase di adozione e della bozza del nuovo P.U.T.; si richiede lo spostamento della strada nell'area agricola adiacente posta ad est del cavalcavia Beltrami (in parte ex. Mappali 18,19,20,21 fg. 21 ed in parte ricadente sul territorio di Milano) ricalcando il vecchio tracciato della scomparsa Via Vialba (vecchio ponte autostradale demolito c.a. 20 anni or sono). In questo modo si eviterebbe anche il problema dell'accostamento al previsto nuovo alveo del torrente Pudega (spostamento necessario alla costruzione del nuovo ospedale – vedi tavolo di lavoro intercomunale sul reticolo idrico). Quanto sopra sostenuto è supportato dal fatto che la soluzione da proposta inciderebbe pesantemente a livello di impatto ambientale per il nostro territorio.
- Sempre in Via Beltrami, la nuova strada di accesso ai mezzi di soccorso alla corsia autostradale in direzione "Venezia" ripercorre un tratto della vecchia Via Vialba (attualmente strada comunale a fondo cieco); tale intervento non influisce sull'assetto viario, ma l'incrocio semaforico esistente con Via Lessona e Via Val Legarina fa parte di un programma di questa Amministrazione, oltre che inserito nella nuova viabilità di accesso al polo ospedaliero, con la realizzazione di una nuova rotatoria. Appare evidente che tale rotatoria dovrà comunque essere realizzata contestualmente alla Vs. nuova viabilità. Le suddette modifiche dovranno necessariamente essere concordate anche con il Comune di Milano (Settore Pianificazione, Mobilità, Trasporti e Ambiente), già dalla scrivente Amministrazione informato.
- L'autostrada A4 non è allacciata alla rete fognaria comunale e non risulta essere allacciata al collettore intercomunale del depuratore di Pero. Le acque meteoriche vengono convogliate e disperse direttamente nel terreno attraverso grossi pozzi perdenti. Purtroppo si rileva che nel progetto presentato vengono mantenuti gli scariche esistenti (vedi TAV. IDR 316). Alla luce della nuova normativa, non si ritiene accettabile che vengano riproposti/mantenuti siffatti scarichi esistenti. Tant'è che la situazione in essere è ulteriormente aggravata in corrispondenza del cimitero monumentale di Via Rimembranze; infatti, in quel tratto l'autostrada scarica le acque piovane direttamente nell'alveo abbandonato dell'ex fontanile Marianella, che risulta quasi completamente interrato. Il Proponente dovrà farsi carico di risolvere il problema riferito alle acque piovane, con realizzazione di manufatti che dovranno trovare la loro collocazione al di fuori della fascia di sicurezza dei pozzi acquedotto CAP di Via Rimembranze. È improrogabile l'individuazione di una

modalità risolutiva anche del problema delle infiltrazioni di acqua che l'autostrada percolano nel confinante cimitero di via IV Novembre.

- In Via Piave - Boccaccio il corpo autostradale, già esistente, attraversa il torrente Garbogera, che per la carenza di manutenzione e pulizia del tratto di competenza, ha provocato seri fenomeni di ritorno delle acque. Il torrente Garbogera ha necessità di essere completato nella sua sistemazione spondale. L'ANAS, oltre a non avere ultimato il manufatto, procura seri danni alla Vs. proprietà - mapp. 46 fg. 17. Si invita a voler prevedere in tale ambito una sistemazione a verde che consenta di mascherare l'attuale muro in calcestruzzo a vista: tale intervento si trova presso le vicinanze di una zona di villette residenziali.
- L'Amministrazione ha individuato le aree necessarie alla piantumazione di essenze ad alto fusto (es. Populus nigra Pyramidalis, Acer campestre, ecc.). Tale intervento consentirebbe di dare prosieguo agli interventi già avviati da questo Comune, restituendo in tal modo un luogo decoroso e mitigato.

**LETTA** la nota prot. 5689 del 18 marzo 2011 del Comune di Novate Milanese con la quale - a seguito di ulteriori approfondimenti e della disponibilità a venire incontro alle esigenze dell'Amministrazione - ha concordato con il Proponente alcune migliori soluzioni progettuali;

**RITENUTO** quindi che rispetto alle osservazioni del Comune di Novate Milanese appare avviato un percorso di composizione delle istanze presentate.

**VISTE, VALUTATE E CONSIDERATE** le osservazioni pervenute dal Comune di Cinisello Balsamo, con nota prot. 2310 del 20/01/2011:

- Il completamento del S.I.A. con l'analisi d'impatto dell'inquinamento luminoso e dell'inquinamento ottico - anche sotto l'aspetto della salute pubblica - in quanto il territorio comunale ricade nella fascia di rispetto di tre osservatori astronomici e pertanto è soggetto alle disposizioni della Legge Regionale 27-3-2000 n.17 «Misure urgenti in tema di risparmio energetico ad uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso».
- Preso atto che per la gestione di alcuni scarichi reflui saranno realizzati sistemi di dispersione sul suolo e/o in pozzi perdenti, si rileva che vari settori del tracciato autostradale rientrano nelle aree di rispetto di pozzi pubblici. Pertanto, ai sensi dell'art.94 del D.Lgs. n.152 del 2006 e s.m.i., il progetto dovrà essere modificato/integrato affinché si escluda la possibilità di "...dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade..." nelle aree di rispetto dei pozzi pubblici e in particolare nei seguenti tratti: (1) dal km.9+000 al km.9+300; (2) dal km.9+950 al km.10+440; (3) dal km.10+530 al km.10+900; e (4) dal km.11+660 al km.11+900 (pozzi a Sesto San Giovanni).
- La vasca interrata a dispersione situata al km.10+750 (lato carreggiata direzione ovest) - che ricade completamente nella zona di rispetto del pozzo pubblico di viale Matteotti (codice pozzo n.83) - dovrà essere modificata in modo tale che lo smaltimento dei reflui avvenga in fognatura attraverso la conversione dell'impianto alla modalità "vasca volano".



- La nuova viabilità prevista per l'accesso di servizio alla carreggiata ovest "LC-11" situata km.10+150, e la nuova piazzola di sosta al km.10+263 interferiscono con le "aree di tutela assoluta" dei pozzi pubblici di via Lincoln. Infatti l'art.94 del D.Lgs. n.152/2006 prescrive che la "zona di tutela assoluta" dei pozzi di acque sotterranee, avente un'estensione di almeno dieci metri di raggio dal punto di captazione, deve essere adibita esclusivamente a opere di captazione o presa e ad infrastrutture di servizio. È pertanto necessario che il progetto venga adeguato e integrato con una specifica planimetria nella quale siano indicati i nuovi interventi e le aree di tutela assoluta dei pozzi di via Lincoln (codice pozzi n.10-11-12-13).
- Relativamente alla nuova vasca a dispersione "V-2" in via Modigliani n.84 ang. via Fattori, che sarà realizzata in prossimità del km.8+050 (carreggiata direzione ovest), si evidenzia il futuro potenziale rischio di contaminazione (idrocarburi pesanti, piombo, zinco, ecc.) della falda in quanto la dispersione concentrata delle acque reflue è caratterizzata da un'area afferente di circa 4.400 mq. Sarà pertanto opportuno prevedere almeno il monitoraggio periodico dell'acquifero attraverso la realizzazione di n.2 idonei pozzi che, nel rispetto della direzione di flusso dell'acquifero, dovranno essere terebrati uno a monte e l'altro a valle della nuova vasca.
- Le mappe del documento "risultati delle simulazioni atmosferiche" (elaborato «MAM-QAMB-ATM-ALL.1») riportate da pag.21 in avanti, indicanti le differenze di concentrazione degli inquinanti tra i vari scenari (attuale e futuro), mettono in evidenza che nella fascia dei 200/300 metri situata a nord del tracciato autostradale sono previsti incrementi delle concentrazioni degli inquinanti: CO, NO2, PM10 e SO2. Considerato che nel territorio comunale la zona a nord adiacente al tracciato autostradale è quella con la maggiore presenza di popolazione, è opportuno attenuare gli effetti negativi dell'inquinamento interponendo delle "fasce boscate" messe a dimora nelle aree non ancora urbanizzate, come quelle comprese tra il km.7+930 e il km.8+230.
- Delocalizzare la nuova piazzola di sosta prevista al km.7+550 (carreggiata direzione est) in quanto una parte ricade in un'area inquinata da bonificare. In particolare le opere per la realizzazione della nuova piazzola di sosta si estendono anche su parte delle particelle catastali n.462 e n.506 entrambe del foglio n.40, che fanno parte di un sito contaminato soggetto alla normativa indicata nel titolo V° della parte quarta del D.Lgs. 152 del 2006. In tale area sono state accertate sostanze inquinanti in quantità superiore ai valori di "concentrazione soglia di contaminazione" (CSC), e a tutt'oggi si è in attesa di espletare le operazioni di caratterizzazione e di analisi di rischio sanitario e ambientale sito specifica, che permetteranno di determinare lo stato di contaminazione sulla base delle "concentrazioni soglia di rischio" (CSR). Tra l'altro, in fase di caratterizzazione, sarà anche necessario determinare il livello di contaminazione delle confinanti particelle n.452 e n.453 del foglio n.40 in quanto parte delle acque di dilavamento della zona contaminata sono state disperse nella cunetta autostradale. Considerato che fino a quando non saranno completate le operazioni di

A 9V

caratterizzazione e di bonifica non si potrà utilizzare nessuna porzione dell'area, riteniamo sia opportuno delocalizzare la nuova piazzola di sosta.

• É necessario che vengano stabilite nel progetto tutte le azioni di completamento del progetto ASPI «Piano di contenimento e abbattimento del rumore» (già approvato a Marzo 2009) comprendendo:

(1) gli interventi ai ricettori che già sappiamo avranno i livelli di rumore oltre i limiti di legge; (2) i tempi d'esecuzione, e (3) lo stanziamento delle risorse economiche necessarie (per misurazioni fonometriche post-operam, fornitura e posa di nuove finestre, ecc.). Infatti la indicazione generale a pag.120 del "quadro di riferimento ambientale" (elaborato «MAM-QPGT-R») e quella riportata anche a pag.35 della "sintesi non tecnica" (elaborato «MAM-SNT») è insufficiente, in quanto ci si limita a segnalare che per alcuni ricettori (141 edifici abitativi e 17 sensibili, ndr.), per i quali si è stimato il persistente superamento dei limiti massimi, si valuterà "...l'eventuale necessità di procedere con l'esecuzione di opportuni interventi diretti, che potranno essere realizzati tramite la posa di infissi ad alto potere fonoisolante o infissi silenti autoventilati...". A tale riguardo si evidenzia che attraverso il combinato disposto:

- dell'art.11 della Legge n.447 del 1995 «Legge quadro sull'inquinamento acustico»,

- dell'art.5 del D.M. 29-11-2000 «Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore»,

- dell'art.6 del D.P.R. n.142 del 2004 «Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare» ne deriva un obbligo d'intervento a cura e spese del gestore dell'infrastruttura, oltre che essere realizzati in tempi certi, al fine di "...assicurare il rispetto dei seguenti limiti: [a] 35 dB(A) Leq notturno per ospedali, case di cura e case di riposo; [b] 40 dB(A) Leq notturno per tutti gli altri ricettori di carattere abitativo; [c] 45 dB(A) Leq diurno per le scuole...". Relativamente al problema degli edifici che resteranno oltre i limiti del rumore previsto dalla legge, si evidenzia che nella categoria "edifici sensibili" (scuole, ospedali, case di cura e di riposo) il 100% (17 su 17) sono a Cinisello Balsamo, mentre per la categoria "edifici residenziali" sono il 55% (77 su 141).

• Correggere il progetto estendendo la nuova barriera antirumore fino al km.10+930 e adeguare il quadro riassuntivo a pag.49 e 52 del documento "quadro di riferimento progettuale" (elaborato «MAM-QPGT-R»). Infatti è stato rilevato che il progetto esecutivo di ASPI per il «Piano di contenimento e abbattimento del rumore» in corso di realizzazione, prevede l'esecuzione di una barriera antirumore più estesa fino al km.10+930 mentre nella tavola di progetto «AUA-116 ubicazione barriere antifoniche» viene indicato fino al km.10+909; inoltre, nelle note del quadro di sintesi riportate a pag.49 del documento "quadro di riferimento progettuale" (elaborato «MAM-QPGT-R») viene erroneamente indicato come un intervento non realizzato nell'ambito dei lavori per la "quarta corsia".

*[Area containing multiple handwritten signatures and initials]*

- Al km.11+380 è prevista la realizzazione del nuovo accesso di servizio carraio "LC-12" da via Gracchi alla carreggiata ovest, ma nella planimetria di progetto, in corrispondenza dell'intersezione, è indicata anche la barriera antirumore prevista nell'ambito dei lavori ASPI del «Piano di contenimento e abbattimento del rumore» in corso di realizzazione. È necessario che nel progetto per la "quarta corsia" si preveda, oltre alla possibile rimozione dei circa 32 metri di barriera antirumore, anche la realizzazione delle opere necessarie a garantire gli obiettivi acustici del «Piano di contenimento e abbattimento del rumore» predisposto da ASPI, o meglio, di realizzare il corridoio l'accesso con barriere antirumore e l'installazione di un portone antifonico con cancello carrabile.
- È necessario che lo studio d'impatto acustico adegui l'elenco dei recettori con quelli sotto riportati e ne determini i conseguenti effetti:
  - km.8+400 carreggiata direz. ovest: edif. residenziale - via per Bresso n.45;
  - km.8+400 carreggiata direz. ovest : edif. residenziale - via Segantini n.8, angolo via per Bresso;
  - km.9+400 carreggiata direz. est : scuola (Fondazione Paganelli) - via Gorki n.65 angolo via De Sanctis;
  - km.9+600 carreggiata direz. ovest : scuola (Università degli Studi di Milano-Bicocca) - via Martinelli n.23 - l'edificio è stato censito con il n.642 ma non è una residenza;
  - km.10+700 carreggiata direz. ovest : edif. residenziale - viale Matteotti n.57;
- Nel documento "quadro di riferimento ambientale" (elaborato «MAM-QAMBD») le tavole GEO-06 e GEO-007 non indicano le aree di rispetto e di tutela assoluta dei pozzi pubblici.
- Al Km.10+100, carreggiata direzione ovest, è stata programmata la realizzazione della barriera antirumore che però già risulta tra le opere di prossima realizzazione, l'intervento "6C-W", nell'ambito dei lavori ASPI del «Piano di contenimento e abbattimento del rumore». È necessario verificare la complementarità dei progetti.
- Preso atto che in tutto il tracciato sarà installata l'illuminazione stradale (ora non c'è) si osserva che, nonostante nel documento di analisi venga menzionata la Legge Regionale 27-3-2000 n.17 «Misure urgenti in tema di risparmio energetico ad uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso», non è stato predisposto il progetto illuminotecnico dell'opera da realizzare in base ai criteri della L.R. n.17 del 2000 e della Delibera di Giunta Regionale del 20-9-2001 n.7/6162 «Criteri di applicazione della l.r. 27 marzo 2000, n.17». A tale riguardo si evidenzia la necessità di integrare la documentazione anche con il progetto illuminotecnico affinché il Comune possa provvedere all'autorizzazione attraverso specifico decreto del Sindaco (art.4 L.R. n.17 del 2000).
- Il D.M. 29 novembre 2000 indica nel "Allegato 2 - Criteri di progettazione degli interventi di risanamento. - Barriere acustiche artificiali" l'introduzione di sistemi in grado di captare, utilizzare e convertire l'energia solare, anche mediante pannelli fotovoltaici da inserire nella struttura antirumore. Preso atto che il progetto per la "quarta corsia" non tratta tale l'argomento, ma considerato che le

barriere previste avranno una posizione favorevole alla raccolta dell'energia solare (sono tutte esposte a Sud), si chiede l'integrazione del progetto con la previsione di realizzare – almeno in via sperimentale – una parte delle strutture con l'inserimento di pannelli fotovoltaici nella struttura antirumore.

- Preso atto che non vengono indicate le tipologie dei materiali custoditi nella area di supporto prevista al km.11+350, si prescrive che il progetto determini le azioni di protezione ambientale che l'impresa dovrà attuare preventivamente e in funzione dei materiali depositati, oltre che stabilire le conseguenti azioni di ripristino ambientale.
- Relativamente alla “copertura transitabile” (ciclo-pedonale) della galleria antifonica è necessario che il progetto determini quali dispositivi saranno installati per rendere inaccessibile al pubblico la restante parte del tetto della galleria.
- È necessario stanziare le risorse economiche per fornire adeguata informazione alla cittadinanza, sia nella fase preliminare che in quella attuativa.
- Considerato che il progetto per la “quarta corsia” prevede l'installazione di manufatti fuori terra (barriere antirumore, pali per l'illuminazione e pannelli a messaggio variabile), si rileva che manca l'idonea documentazione per la verifica dei vincoli aeroportuali di cui alla Legge 04-02-1963 n.58 e s.m.i. A tale riguardo si segnala che l'autostrada ricade in due specifiche zone di vincolo: la zona di “inedificabilità” (dal km.8+030 al km.8+225) e la zona con “specificata altezza ostacoli” (dal km.7+430 al km.8+590) che ricadono nella “area compresa nel perimetro al confine dell'aeroporto”. Tali zone sono meglio indicate nelle tavole di “vincolo aeroportuale” allegate al P.R.G. vigente. Si evidenzia inoltre che in tali aree, per la realizzazione di nuovi interventi, serve acquisire l'esplicito parere favorevole al progetto rilasciato dall'ente di controllo aeroportuale (ENAC).
- È necessario che il nuovo accesso carraio alla carreggiata est – situato in prossimità dell'accesso di servizio pedonale “LC-08” (km.8+736) dell'area di servizio denominata “Lambro sud” – possa essere utilizzato anche dalle autoambulanze dirette e/o provenienti dal vicino Pronto Soccorso dell'Ospedale “Bassini”.
- Nel quadro di sintesi riportato a pag.49 del documento “quadro di riferimento ambientale” (elaborato «MAM-QPGT-R») è necessario rettificare l'indicazione chilometrica del micro intervento “FO-16E” in quanto viene indicato il km.6 anziché il km.7 .
- Nella tavola di progetto “AUA-148” l'intervento previsto al km.11+380 non è coerente in quanto viene riportata la previsione di barriera antirumore davanti alla nuova viabilità d'accesso di servizio per la carreggiata in direzione ovest.
- in vari documenti viene citata la “S.P. n.5” ma in realtà è tale solo la parte a sud del tracciato che interessa l'autostrada, mentre la metà verso nord è compresa nel tratto di competenza della “S.S.

n.36". È pertanto opportuno adeguare tutti i riferimenti citati nella documentazione progettuale compreso le considerazioni circa la concorsualità dell'inquinamento acustico.

- le attuali corsie di accelerazione e di decelerazione corrispondenti agli svincoli "interferiscono" con la futura quarta corsia: a Cormano si estende per circa 1,2 chilometri (dal km.4+050 al km.5+230) mentre a Cinisello Balsamo si estende per circa un chilometro (dal km.9+800 al km.10+800). Tale situazione diminuisce l'efficacia dell'intervento della quarta corsia oltre che determinare un negativo "effetto imbuto" alla circolazione stradale.
- in corrispondenza degli accessi di servizio carraio alle carreggiate autostradali dalle vie comunali, è necessario stabilire quali presidi dovranno essere attuati per garantire il persistente e libero passaggio dei mezzi di soccorso.

**VISTO, VALUTATO E CONSIDERATO** la richiesta di integrazioni della Regione Lombardia (Prot. TI 2011 7433 del 20 marzo 2011 – "*Contributo istruttorio regionale per la richiesta di integrazioni*") Si tratta, in effetti, di una richiesta di integrazioni che la Regione ritiene necessarie per l'espressione di un compiuto parere. Le integrazioni volontarie depositate dal proponente risolvono in parte le questioni poste. Di tali integrazioni e delle valutazioni della CTVIA si dà atto nel seguito..

Gli aspetti non risolti sono stati inseriti nel quadro prescrittivo al Parere, come più oltre sotto specificato.

Quadro programmatico e progettuale:

- Verifica della congruenza del progetto con le previsioni degli accordi di programma definiti e in corso di attuazione nel contesto territoriale di riferimento, con particolare riguardo alla "Città della Salute", e con gli aggiornamenti degli strumenti urbanistici comunali. Il Proponente precisa che "*Con nota 2151 del 2 febbraio 2011, ASPI ha richiesto al Consorzio Città della Salute la trasmissione degli elaborati progettuali piano volumetrici e le destinazioni dei singoli corpi di fabbrica per poter effettuare le necessarie verifiche in quanto in carenza di tali elementi risulta impossibile qualsiasi considerazione in merito all'osservazione. Sono in corso approfondimenti con il Consorzio per definire uno scenario progettuale che consenta nel breve ad ASPI di rispondere all'osservazione avanzata*". Si provvede a riportare la richiesta nel quadro prescrittivo del Parere, integrandola con la prescrizione specifica relativa all'istanza di Città della Salute, sopra riportata.
- Approfondimento delle ipotesi di evoluzione dei flussi di traffico, dalle quali discendono le successive valutazioni riguardo alle emissioni di inquinanti e alle loro concentrazioni in atmosfera. Rispetto a tale osservazione CTVIA precisa che dall'esame della documentazioni in atti – e dalle considerazioni svolte più sotto – gli effetti dell'infrastruttura sulla componente "aria" risultano favorevoli ed il livello di approfondimento presentato appare adeguato.
- Documentazione, mediante specifico elaborato grafico, della non interferenza del cantiere n. 1 (logistica e campo base) con le fasce di rispetto dei due cimiteri nel Comune di Novate Milanese. CTVIA osserva che la questione appare oggetto di approfondimenti tra il Proponente ed il Comune (cfr. già cit. nota prot. 5689 del 18 marzo 2011 del Comune di Novate Milanese).

Suolo, sottosuolo e idrogeologia:

- Definizione di un progetto di adeguamento della rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma, comprendente vasche di raccolta e trattamento [sedimentazione, disoleazione] delle portate di prima pioggia, nonché di laminazione delle portate eccedenti, individuando inoltre i rispettivi recapiti, tenendo conto della capacità di portata e del rischio di esondazione dei recettori, e definendo modalità di monitoraggio della qualità delle acque scaricate; a tali vasche si dovrà assegnare anche la funzione di accumulo degli sversamenti accidentali di sostanze inquinanti; Si provvede a riportare la richiesta nel quadro prescrittivo del Parere, pur integrando la prescrizione con la necessità di prendere atto della situazione di totale antropizzazione delle aree e della scarsa disponibilità di scelte localizzative rispetto a nuove vasche di trattamento.
- Verifica della non interferenza delle opere e degli scarichi di cui sopra con le zone di rispetto delle captazioni idropotabili, al fine dell'osservanza delle prescrizioni di cui all'art. 94 del d.lgs. 152/2006 e delle indicazioni sulle modalità costruttive di cui alla d.g.r. 7/12693 del 10/4/2003; Si provvede a riportare la richiesta nel quadro prescrittivo del Parere
- Definizione e adeguata rappresentazione negli elaborati progettuali delle modalità di gestione e recapito degli scarichi idrici delle aree di cantiere, compresa la gestione delle emergenze per scarichi accidentali; si tratta di informazioni già incluse negli elaborati progettuali, così come precisato nelle integrazioni volontarie
- Documentazione relativa alla campagna di indagine per la caratterizzazione dei terreni in sito svolta nel 2010, citata a pag. 78 del "Quadro di riferimento ambientale" dello studio di impatto ambientale, comprensiva di planimetria dei punti di indagine e dei referti analitici; si tratta di una richiesta di integrazioni alla quale il Proponente ha ottemperato con l'ultimo deposito documentale (27.5.2011)
- Verifica circa l'interferenza del progetto con le due aree di servizio sottoposte a procedimento di bonifica ["PV Total Fina Elf Lambro Nord" e "Total Lambro Sud" in territorio Cinisello Balsamo], per le quali si richiamano le disposizioni dell'art. 48 delle norme di attuazione del PTCP della Provincia di Milano, invitando il proponente al diretto confronto con i referenti dell'Area Qualità dell'Ambiente ed Energie dell'Amministrazione provinciale. Si provvede a riportare la richiesta nel quadro prescrittivo del Parere

Paesaggio, vegetazione, flora e fauna:

- Approfondimento delle misure di mitigazione e riqualificazione in rapporto agli elementi di valore paesaggistico del Parco regionale Nord Milano, del Parco locale (PLIS) "della Balossa" e di edifici residenziali ricadenti in comparti storici, valutando:
  - un maggiore sviluppo degli impianti arborei e arbustivi in affiancamento alle barriere acustiche, con specie autoctone e sesti di impianto coerenti con le indicazioni del Repertorio "B" del PTCP della Provincia di Milano;

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones along the margin.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones along the bottom margin.

- incremento della fase di vegetazione lungo il perimetro del campo base e dei cantieri logistici, come mitigazione nei confronti degli insediamenti e delle superfici libere adiacenti;
- esplicitazione delle modalità di riqualificazione delle aree di cantiere al termine dei lavori, in continuità con il contesto territoriale.

Si provvede a riportare la richiesta nel quadro prescrittivo del Parere

Agenti fisici:

- verifica delle valutazioni d'impatto acustico in prossimità dell'area del previsto insediamento del "Consorzio Città della Salute" – oggetto di accordo di programma [d.g.r. 8/4215 del 28/02/2007] e comportante variante al PRG – ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett. 1) del d.p.r. 142/2004; Si provvede a riportare la richiesta nel quadro prescrittivo del Parere.
- valutazione della possibilità e opportunità di estendere la realizzazione della galleria antifonica laddove le barriere acustiche non consentono di rispettare i livelli normativi di emissione, prevedendo gli interventi diretti sugli edifici come ultima istanza; Si provvede a riportare la richiesta nel quadro prescrittivo del Parere.
- integrazione dello s.i.a mediante analisi dell'inquinamento luminoso, e conseguenti proposte operative, con riferimento alle disposizioni della l.r. 17/2003 ("Misure urgenti in tema di risparmio energetico ed uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso"). Si provvede a riportare la richiesta nel quadro prescrittivo del Parere

Viabilità e sicurezza:

- Approfondimento del tema della sicurezza in riferimento all'eventualità di stazionamento di veicoli in coda sulle quattro corsie e al conseguente livello di rischio derivante dalla presenza di aziende a rischio di incidente rilevante lungo il tracciato [d.lgs. 334/1999]. Non risultano aziende a rischio di incidente rilevante (vv. oltre).

**RITENUTE, CONSIDERATE E VALUTATE** le considerazioni del Proponente rispetto all'effettiva necessità dell'intervento. Le analisi tecniche effettuate dal Proponente accertano che:

- la realizzazione e l'attivazione della quarta corsia dinamica consente di risolvere le situazioni critiche presenti nello scenario attuale sull'asse autostradale, riportando le situazioni di criticità e blocco attuali entro condizioni accettabili nel breve quanto nel medio-lungo periodo;
- sullo svincolo di Cormano si riscontrano evidenti miglioramenti rispetto a quello che si registra nell'ora di punta dello scenario attuale, con un aumento delle velocità medie pari al +30% al 2015 e +26% al 2025;
- per quanto riguarda lo svincolo di Viale Zara Sesto San Giovanni, l'intervento di progetto consente di recuperare livelli di funzionalità accettabili anche sulle rampe attualmente critiche, riportando i LOS nell'ora di punta della mattina entro condizioni accettabili.
- la situazione in corrispondenza degli ingressi e delle uscite dalle aree di servizio Lambro Sud, Lambro Nord e Novate Nord, presenti, le prime due nella tratta Cormano – Zara rispettivamente

EL MARE  
verifica  
/AS

sulla carreggiata in direzione di Trieste la prima e sulla carreggiata in direzione di Torino la seconda, mentre Novate Nord nella tratta Certosa – Cormano in direzione Torino, di per sé non critica nello scenario attuale (massimo LOS C per gli ingressi in autostrada), risente anche essa dei benefici nello scenario con quarta corsia dinamica, per via della fluidificazione del traffico nella tratta interessata dall'intervento.

**VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO** il quadro programmatico: trattandosi di un'opera già attiva, non si pongono questioni rispetto alla programmazione infrastrutturale. Può dirsi che il potenziamento non è concorrente con gli interventi previsti nell'attuale programmazione trasportistica a scala regionale (Pedemontana, Brebemi, TEM, Rho-Monza, ecc.), ma da considerarsi ad essi sinergico ai fini del miglioramento delle condizioni di deflusso sulla rete autostradale e ordinaria dell'Area urbana milanese. Rispetto alla realizzazione dell'EXPO 2015 l'intervento di potenziamento dell'autostrada A4 rientra tra le opere infrastrutturali ritenute "necessarie".

**VISTO E CONSIDERATO** il quadro di riferimento progettuale che prevede, quanto ai tempi di realizzazione, una durata dei lavori di 32 mesi. La suddivisione in fase dei lavori è stata studiata in modo da garantire tre corsie per senso di marcia (ad eccezione di alcuni limitati momenti nei quali, in periodo notturno, le corsie saranno ridotte a 2) e si articola:

- **Fase 0:** in questa fase è previsto, in periodo notturno, lo spostamento dello spartitraffico attuale, la fresatura e il rifacimento del pacchetto di pavimentazione sottostante e posizionamento della barriera *New Jersey* provvisoria. Ciò avverrà con riduzione del traffico su due sole corsie per entrambe le carreggiate.
- **Fase 1:** in questa fase viene cantierizzata la carreggiata in direzione Venezia (Est). Il traffico viene canalizzato su 3+3 corsie di larghezza ridotta, eliminando la corsia d'emergenza in direzione Venezia e "impacchettando" le stesse a partire dalla riga bianca dell'attuale emergenza (che mantiene la sua attuale larghezza).
- **Fase 2:** tale fase risulta analoga alla fase 1, ma viene cantierizzata la carreggiata in direzione Torino (Ovest) e la corsia di emergenza che viene soppressa è quella in direzione Torino. Tale fase presuppone, ovviamente anche lo spostamento dello spartitraffico provvisorio.
- **Fase 2bis:** in questa fase è previsto il risanamento della pavimentazione di parte dell'attuale corsia di marcia lenta in carreggiata direzione Torino, con soppressione dell'emergenza su entrambe le carreggiate e "impacchettamento" del traffico a 3+3 corsie di larghezza ridotta verso l'esterno della carreggiata in direzione Venezia.
- **Fase 2ter:** in questa fase è previsto, in notturna, il risanamento della corsia dell'attuale marcia lenta in carreggiata direzione Venezia, con riduzione del traffico su due corsie nella carreggiata interessata dai lavori.



- Fase 3: in questa si prevede di ricavare un nuovo cantiere centrale eliminando le corsie di emergenza e spostando le 3 corsie di ogni carreggiata verso l'esterno, per effettuare la bonifica e l'installazione dello spartitraffico definitivo.

**VISTO E CONSIDERATO** che, in funzione delle attività da svolgere e del personale medio presente in cantiere, sono state individuati due aree di cantiere.

- Cantiere n°1 – Campo base, cantiere operativo, area di supporto, impianto cls. e area per la caratterizzazione delle terre. Localizzato in Comune di Novate Milanese dopo il ponte sulla linea ferroviaria FNM Milano-Varese, lungo la carreggiata Venezia, il cantiere fungerà da campo base (7.500 mq), cantiere operativo (13.000 mq), area di supporto (1.800 mq), impianto di betonaggio per il confenzionamento dei calcestruzzi (4.000 mq) e area di caratterizzazione delle terre (3.800 mq). Nell'area del campo base sono stati inseriti monoblocchi prefabbricati ad uso abitazione, mensa, cucina refettorio, dispensa, spogliatoi, servizi, uffici e parcheggi. L'area adibita allo stoccaggio per la caratterizzazione sarà impermeabilizzata con apposito sistema di raccolta acque. L'accesso al campo operativo è previsto sia direttamente dall'autostrada (direzione Venezia) sia dalla viabilità locale (rotatoria di via Bovisasca); quest'ultima garantisce l'accesso anche a tutte le altre aree del campo. Le aree impegnate sono per lo più a destinazione agricola, ed è previsto il loro ripristino al termine dei lavori.
- Cantiere n°2 – Cantiere operativo, superficie pari a 2.100 mq., localizzata in prossimità dello svincolo di "Sesto S. Giovanni – Cinisello Balsamo" a sud dell'autostrada, poco oltre il termine dell'intervento di potenziamento. Attualmente l'area si presenta in parte come terreno incolto e in parte piazzale bitumato. Quest'area verrà utilizzata per lo più come supporto logistico e non sono previste specifiche lavorazioni.

**VISTO E CONSIDERATO**, sempre rispetto al quadro di riferimento progettuale, che il progetto prevede il solo potenziamento dell'infrastruttura in esame, lasciando pressochè invariato l'ingombro del pavimentato esistente, tranne nei seguenti casi:

- ✓ tratto compreso tra la progr. km 1+903.91 e la progr. km 2+313.75: al fine di non demolire il cavalcavia su via Vialba-, viene operata una variante planimetrica che comporta un disassamento massimo verso nord dell'asse di progetto, in corrispondenza dell'opera, di 1.95 m rispetto all'asse esistente;
- ✓ tratto compreso tra la progr. km 3+034.94 e la progr. km 3+502.83: al fine di non demolire il cavalcavia su via Bovisasca, viene operata una variante planimetrica che comporta un disassamento verso sud dell'asse di progetto in corrispondenza dell'opera di 2.45 m;
- ✓ zone di svincolo e aree di servizio, dove occorre necessariamente ampliare la sede stradale per ripristinare le corsie di immissione e diversione occupate nel progetto dalla quarta corsia dinamica.



**LETTO E VALUTATO** il Piano di Monitoraggio redatto e strutturato sulla base delle Linee Guida emanate dal Ministero dell'Ambiente, che tiene conto delle informazioni presenti nello Studio di Impatto Ambientale (SIA);

**RITENUTO**, quanto al quadro di riferimento ambientale, che:

**Atmosfera:** L'analisi dei livelli di qualità dell'aria, basata sui rilievi effettuati dalle stazioni di monitoraggio dell'ARPA Lombardia, evidenzia per l'intera area urbana e periurbana milanese una situazione di inquinamento atmosferico con significativi superamenti dei limiti normativi per il particolato (PM10 e Pm2,5), il biossido di azoto e l'ozono. L'obiettivo principale dell'intervento è il miglioramento delle condizioni di deflusso dei veicoli, attraverso una duplice azione: da una parte l'aumento di capacità dell'infrastruttura ottenuto con l'aggiunta di una corsia di marcia (per le ore a maggiore traffico), dall'altra la regolarizzazione del transito, tramite l'imposizione di severi limiti di velocità. A fronte di un aumento dell'impatto del progetto sulla viabilità locale e di attraversamento (aumenterà di fatto la capacità della tratta in oggetto e di conseguenza vi transiteranno un numero maggiore di veicoli), potranno emergere benefici indotti dalla fluidificazione del traffico della stessa A4, della Tangenziale Nord (A52) e della viabilità locale in generale. Il Proponente ha quantificato entrambi gli aspetti in termini d'impatto atmosferico, anche alla luce della prevedibile mitigazione indotta nel futuro dall'adozione di tecnologie motoristiche meno inquinanti. Per la fase di esercizio è stato sviluppato uno studio modellistico d'impatto atmosferico del potenziamento dell'Autostrada A4 implementato mediante simulazioni annuali per riprodurre, su scala locale, l'inquinamento atmosferico dell'opera e delle strade interferite in tre scenari emissivi: lo stato attuale, quello programmatico all'anno 2015 e quello progettuale all'anno 2015.

In conclusione e dopo un'analisi delle caratteristiche meteo-climatiche dell'area in studio e degli attuali livelli di qualità dell'aria, si è proceduto ad effettuare la stima delle emissioni inquinanti originate dal traffico stradale, applicando una metodologia ufficiale europea (COPERT).

In seguito al previsto rinnovamento del parco dei veicoli circolanti e nonostante l'aumento delle percorrenze, le emissioni complessive sono calcolate in diminuzione, mediamente del 16%, tra lo scenario attuale e quello programmatico al 2015, con punte di -72% per il benzene e - 61% per il monossido di carbonio, mentre si calcolano in aumento del 34% quelle di SO2 e CO2 per via dell'aumento d'incidenza del consumo di carburante diesel.

La variazione delle emissioni calcolate tra lo scenario programmatico ed il progettuale (mediamente -5%), essendo riferiti al medesimo anno 2015, è legata a differenze nelle percorrenze dei veicoli leggeri e pesanti introdotte dalla realizzazione del potenziamento della A4. Al fine di ridurre comunque ed ulteriormente le concentrazioni di inquinanti è stata introdotta nel Parere la prescrizione che impone l'uso di materiali "fotocatalitici". Lo stesso Proponente (*Autostrade per l'Italia*) nell'ambito di un'altra infrastruttura (la terza corsia della A14) sulla base di una precisa indicazione formulata in un parere VIA a suo tempo deliberato, ha depositato alcune ricerche che attestano la buona capacità di riduzione degli inquinanti, ottenuta attraverso l'utilizzo di materiali fotocatalitici.

*[Area containing multiple handwritten signatures and initials]*

MINISTERO DI  
TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL PAESAGGIO  
Commissione Ar  
11/09/2010

### Ambiente idrico

Gli interventi relativi al progetto stradale mantengono inalterati tutti i manufatti idraulici di scavalco, solo in alcuni casi vi è un trascurabile aumento delle portate scaricate nei corsi d'acqua.

Il Proponente dichiara che l'intervento di progetto non aggrava il deflusso nei corsi d'acqua presenti nè, conseguentemente, il livello di rischio idraulico oggi presente sul territorio. Per quanto riguarda il sistema di drenaggio e smaltimento delle acque di piattaforma si è rilevato che esso sarebbe, ad oggi, in equilibrio con le preesistenze idrauliche esterne (corsi d'acqua naturali, artificiali, fognature, ...), dato che l'infrastruttura autostradale è parte integrante di una realtà fortemente urbanizzata e caratterizzata da un reticolo di drenaggio fitto e ben consolidato. In particolare, sempre rispetto allo smaltimento delle acque di piattaforma, il Proponente sostiene che *"La tratta interessata dall'intervento è fortemente urbanizzata ed è caratterizzata dall'impossibilità di individuare nuovi punti di recapito; di conseguenza il progetto è stato sviluppato mantenendo invariato per quanto possibile il sistema di drenaggio, quello di dispersione (ampiamente utilizzato) e i recapiti preesistenti. Solo in pochi casi si prevede l'utilizzo di sistemi di dispersione di nuova realizzazione. La verifica del sistema di drenaggio di piattaforma è stata sviluppata con particolare attenzione per i tratti soggetti ad intervento per allargamenti (nuove piazzole, adeguamento rampe di svincolo, tratti con nuove opere di sostegno, ecc.) o per installazione di barriere acustiche con il nuovo muro di sostegno."*

Tuttavia le tavole alle quali si riferisce il Proponente (la MAM-QAMB-IDR-001-007) appaiono insufficiente a fornire un quadro (neppure) riepilogativo della situazione. Si ritiene quindi di condividere la Prescrizione già richiesta sul punto dalla Regione Lombardia.

Sempre a dire del Proponente la creazione della quarta corsia dinamica, non imponendo allargamenti od ampliamenti significativi (l'aumento della superficie pavimentata è pari solo al 5,7%), non altera di fatto l'assetto esistente quindi lo scarico da piattaforma rimane sostanzialmente invariato, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo. Tuttavia il Proponente ha apportato alcune modifiche per migliorare localmente le condizioni idrauliche. Per questo motivo il Proponente ritiene che l'impatto aggiuntivo specifico del progetto sulla componente acque sia trascurabile, e che non sia necessario apportare alcun adeguamento o riassetto al sistema di drenaggio autostradale esistente.

### Suolo e sottosuolo

Il consumo di suolo è assolutamente marginale, trattandosi di una infrastruttura preesistente, che viene modestamente ampliata.

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

1. il consumo diretto di suolo, dovuto alla presenza dell'opera in progetto sul territorio, sia di tipo temporaneo (aree di cantiere), che di tipo permanente (ingombro della piattaforma e dei manufatti);
2. le modifiche dell'assetto morfologico dei siti, con riferimento alle problematiche di stabilità dei pendii di scavi o riporti;

3. l'alterazione dei regimi estrattivi di cave e discariche in relazione alle esigenze progettuali.

Si prevede un esproprio di 42.822 mq, pari all'incirca a 2m per lato per ciascuna carreggiata. In realtà, sottraendo le aree espropriate per realizzare le viabilità connesse ai lavori di ampliamento e che resteranno poi come viabilità per gli accessi di emergenza significativi, si perviene a un valore pari a circa 1,7m medi di ulteriore occupazione per carreggiata.

Il fabbisogno di terre e materiali per la realizzazione dell'opera è modesto dato che l'ingombro dell'autostrada di progetto è sostanzialmente analogo a quello dell'autostrada attuale. Il quadro generale delle quantità è il seguente:

- Totale scavi 255.798 mc
- Totale approvvigionamenti da cava e per rivestimenti 10.623 mc
- Totale materiale disponibile 266.421 mc
- Totale sistemazione per preparazione 12.050 mc
- Totale sistemazione a rilevato 62.804 mc
- Totale sistemazione a verde 11.459 mc
- Totale materiale riutilizzato 86.313 mc
- Materiale in esubero da destinare a deposito di smaltimento inerti 180.108 mc

E' prevista la caratterizzazione in cumuli di tutto il materiale proveniente dai lavori autostradali, mentre per le opere sul territorio, in particolare la viabilità di servizio e la viabilità locale può essere prevista una caratterizzazione nel sito di origine e per i cantieri anche una caratterizzazione sul sito di destinazione finale, una volta posto in opera il ripristino. L'area di caratterizzazione è dotata di un piano di impermeabilizzazione del fondo ed un sistema perimetrale di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento prima dello scarico al recapito finale. La gestione dei materiali appare progettata in coerenza con la specifica normativa per le "terre e rocce da scavo", che prevede precisi adempimenti e controlli sulle caratteristiche dei materiali movimentati, sulle modalità di reimpiego all'interno del progetto stesso e sulle destinazioni finali.

#### Ambiente naturale

Il territorio interessato dal tratto in studio dell'autostrada A4 è completamente antropizzato.

Uniche eccezioni sono rappresentate da modesti appezzamenti agricoli presenti ad ovest tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Cormano e dal Parco Nord Milano, in Comune di Cinisello Balsamo.

Le prime sono aree residuali della campagna irrigua nord milanese, presente in forma un po' più consistente oltre la prima fascia extraurbana (Comuni di Novate Milanese e di Bollate), prive di quelle strutture a valenza paesistica e naturalistica, quali canali di irrigazione, filari, ecc.

Le aree del Parco Regionale Nord Milano sono le uniche che presentano interessanti valenze naturalistiche ed ecosistemiche. In realtà l'intervento lambisce il Parco, è posto esattamente al suo confine, a nord, per cui anche in questo caso l'impatto è modesto. Il Parco è "protetto" sia rispetto alle problematiche acustiche e sia rispetto agli aspetti paesaggistici, da una serie di dunette realizzate a suo tempo.

Il Proponente ha previsto la realizzazione di interventi di mitigazione ambientale che hanno l'obiettivo non solo di inserire l'intervento in progetto nel contesto ambientale interessato, ma anche di recuperare, nella misura possibile in base agli spazi disponibili, gli elementi vegetazionali presenti nei margini interessati dai lavori.

### **Rumore**

E' già in fase di realizzazione il Piano di risanamento acustico dell'area, approvato con decreto del Ministro dell'ambiente GAB/DEC/34/2011 dell'11 marzo 2011.. Gli interventi di mitigazione acustica sono conformi ai contenuti del cit. Piano di risanamento. Il Proponente, quanto al territorio di Cinisello Balsamo (dal km 7+326 a fine intervento) ha recepito il progetto acustico approvato dalla conferenza dei servizi, verificandone l'adeguatezza progettuale in caso di realizzazione della 4a corsia dinamica. Sono stati modificati/integrati i soli tratti nei quali il progetto di potenziamento apporta leggere modifiche alla piattaforma autostradale esistente (nuove piazzole di sosta, varchi di accesso per i mezzi di soccorso, portali per l'installazione dei Pannelli a Messaggio Variabile). Questi ultimi interventi verranno realizzati nell'ambito dei lavori per la 4a corsia dinamica, mentre gli altri interventi saranno realizzati da parte di Autostrade per l'Italia nell'ambito della Convenzione con l'Amministrazione comunale di Cinisello Balsamo.

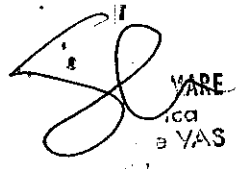
Oltre a queste barriere è stata inserita in progetto una galleria artificiale antifonica lunga 435 mt. e posta subito prima dello svincolo di Sesto San Giovanni.

Rispetto alla realizzazione di detta galleria va notato che essa si pone come ricucitura della frattura alla città di Cinisello creata dall'A4, considerato anche che su entrambe i lati dell'autostrada sono presenti delle piccole aree a verde, destinate (tra l'altro) al gioco dei bambini. Appare quindi opportuno non solo che la galleria funga da base per l'attraversamento, pedonale e ciclabile, già previsto in progetto, ma che il Proponente si faccia carico di presentare un progetto architettonico – da sottoporre a successiva verifica d'ottemperanza, previa acquisizione del parere del Comune di Cinisello Balsamo - per ricomporre detta frattura, valutando la possibilità di realizzare un giardino pensile intorno all'attraversamento e/o di arricchire i lati del camminamenti di elementi di arredo urbano.

Quanto al territorio dei Comuni di Milano, Novate Milanese, Cormano, Cusano Milanino e Bresso (da inizio intervento al km 7+326): lo studio acustico costituisce l'approfondimento e la revisione del Piano di risanamento. Lo studio acustico stima che allo stato attuale (già parzialmente mitigato) il numero di abitanti esposto a livelli superiori a 55 dBA nel periodo notturno sia pari a 35.711, pari all'87% della popolazione residente nei ricettori considerati.

I risultati del progetto acustico prevedono la posa di 12.219 m circa di barriere antirumore corrispondenti a circa 61.987 mq di superficie, 6.780 m di barriere con aggetti inclinati corrispondenti a 15.701 mq. Viene prevista anche (come già detto) la realizzazione di una copertura fonoassorbente per una lunghezza di 435 m e 14.355 mq di superficie.

Complessivamente quindi il progetto prevede barriere acustiche per il 67,5% circa dell'estensione dell'intervento (considerando l'estensione delle due carreggiate).

  
Il numero di edifici residenziali che presentano tutti o alcuni piani fuori limite passa dal 92% al 22% per quanto riguarda il limite esterno notturno (-76%), e dal 67% al 8% per quello interno notturno (-89%). La riduzione è leggermente più elevata se si considerano i singoli piani invece degli edifici: - 83% per i ricettori con esuberanti del limite esterno notturno, -91% per i ricettori con esubero del limite interno notturno. Per questi ricettori (141 edifici abitativi e 17 sensibili) sarà necessario verificare il rispetto del limite interno notturno in fase post operam e l'eventuale necessità di procedere con l'esecuzione di opportuni interventi diretti, che potranno essere realizzati tramite la posa di infissi ad alto potere fonoisolante o infissi silenziosi autoventilati. Nel Parere si è conseguentemente inclusa una prescrizione che prevede, a distanza di 3 mesi dal completamento dell'intervento, la presentazione di uno studio *post-operam* che identifichi le singole situazioni di sfioramento e definisca i migliori interventi per rispettare i parametri normativi.

### Vibrazioni

Dai risultati riportati nello Studio di Impatto si evincono effetti derivanti dal fenomeno vibratorio di livello molto basso ed assai inferiori ai valori limite indicati dalle norme di riferimento. Le vibrazioni non costituiscono quindi, per i casi esaminati, un problema rilevante.

In particolare sono state alcune indagini proprio presso alcuni ricettori posti a brevissima distanza dall'autostrada A4 e anche queste indagini hanno evidenziato l'assenza di impatti.

### Salute pubblica

Rispetto al tema dell'incidentalità stradale appaiono condivisibili le considerazioni del SIA nella parte in cui affermano la diminuzione della probabilità che si verifichi un evento incidentale. Va poi accennato che le analisi condotte da autostrade su altri tratti ove è già operativa la 4<sup>a</sup> corsia "dinamica" comprovano gli effetti favorevoli dell'intervento (con una riduzione del 25,2% del tasso di incidentalità globale).

Quanto al rischio incidenti rilevanti (Seveso) è stata effettuata, sulla base dell'Inventario nazionale redatto dal Ministero dell'Ambiente - Divisione VI Rischio industriale, prevenzione e controllo integrato dell'inquinamento, in collaborazione con APAT - Servizi Rischio Industriale (aggiornamento agosto 2010), una verifica sulla presenza di stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti ai sensi dell'Art.15 comma 4 del D.Lgs. 334 del 17.08.1999. All'interno della fascia di studio di 500 m, nei comuni interessati dall'intervento, non è stata rilevata la presenza di aziende a rischio di incidente rilevante (artt. 6 e 8 del D.Lgs. 334/99).

### Paesaggio e beni culturali

Allo stato non risulta sia stato presentato il parere del MiBBAACC.

Come detto più volte si tratta di aree quasi totalmente antropizzate e di un intervento infrastrutturale che non prevede il consumo di ulteriore suolo (se non marginalmente).

Il territorio in studio è privo di significative emergenze architettoniche, archeologiche o ambientali. L'emergenza più significativa è la bellezza di insieme denominata "Sobborgo-giardino di Milanino e del quartiere Regina Elena" nei comuni di Cinisello e Cusano, classificata come area di notevole interesse

pubblico ai sensi del comma 2) art. 138 D.Lgs. 42/2004. Questa particolare area urbana è separata da diversi palazzi, che ne impediscono la visuale.

Gli impatti sulla componente paesaggio sono limitati alle interferenze visive determinate dagli elementi complementari all'autostrada a sviluppo verticale: barriere acustiche, portali per pannelli a messaggi variabile e pali per illuminazione. Le barriere acustiche inserite in progetto presentano altezze significative.

La seconda tipologia di opere complementari all'intervento di ampliamento alla quarta corsia è rappresentata dai portali per il sostegno dei Pannelli a Messaggio Variabile e, in generale, dell'impiantistica di gestione e controllo del sistema dinamico di apertura e chiusura delle corsie (telecamere e Tutor). Per garantire la funzionalità del sistema è prevista la realizzazione di 22 portali, composti da strutture reticolari a cavalletto di luce pari a 9m. Sulla parte trasversale del portale sono alloggiati i Pannelli a Messaggio Variabile per fornire informazioni all'utenza e i pannelli di tipo "freccia/croce" che indicano l'apertura o la chiusura delle corsie.

L'ultimo elemento aggiuntivo all'infrastruttura rispetto alla configurazione attuale è rappresentato dai pali per l'illuminazione di tutto il tratto in progetto. L'illuminazione dell'autostrada sarà realizzata con l'installazione di 550 pali (spesso integrati con le barriere acustiche) ed è finalizzata all'aumento delle condizioni di sicurezza nel periodo notturno.

**VALUTATO CHE** la realizzazione dell'intervento riduce gli attuali impatti sull'ambiente dell'infrastruttura:

- **Atmosfera:** riduzione dei valori di concentrazione tra lo stato attuale e quello di progetto, conseguenti alla fluidificazione del traffico, ancorchè ci si aspetta un maggior numero di veicoli che attraverseranno l'infrastruttura; previsione comunque di una Prescrizione che dispone l'utilizzo di materiale foto-catalitico;
- **Ambiente idrico** (superficiale e sotterraneo): assenza di interferenze dirette con i corpi idrici intersecati dal nuovo tracciato, per i quali sono previste modesti aumenti delle portate scaricate, tali da non modificarne il regime idraulico. Quanto alle acque di piattaforma i dati forniti non appaiono completi. Accogliendo la richiesta della Regione si è quindi inclusa la relativa prescrizione;
- **Suolo e sottosuolo:** il consumo diretto di suolo è limitato e riguarda quasi esclusivamente aree ricadenti in zone "Residenziali", "Insediamenti industriali", "Strade", in qualche caso sono occupate aree a destinazione agricola ("Seminativi") o verdi ("Prati"). Non sono interessate aree boscate. È stata posta attenzione alla normativa in tema di terre e rocce da scavo, massimizzando il riutilizzo dei terreni e marginalizzando la qualificazione come "rifiuto". Inclusione delle Prescrizioni disposte dalla Regione Lombardia (terreno oggetto di bonifica).
- **Rumore:** in conseguenza degli interventi di mitigazione è certo il miglioramento della condizione di grave disagio acustico. Tuttavia è necessario inserire una prescrizione che preveda una verifica *ex post* sui ricettori con possibili sforamenti e la realizzazione delle relative opere.

- **Paesaggio:** non vi è alterazione del contesto paesaggistico, l'infrastruttura resta immutata. Tuttavia degli impatti ci sono poiché gli aspetti percettivi e visuali subiranno modifiche in seguito alla realizzazione delle opere complementari al potenziamento (mitigazioni acustiche, pali per l'illuminazione, portali per pannelli a messaggio variabile). Si tratta tuttavia di interventi i cui benefici sono ben maggiori rispetto agli effetti negativi. Per garantire la ricucitura del territorio è stata inserita una prescrizione relativa alla porzione di copertura che si trova in corrispondenza della passerella ciclopedonale esistente, con onere a carico del proponente di realizzare un giardino pensile e/o elementi di arredo urbano. Quanto agli ulteriori interventi di mitigazione, consistenti in opere a verde, essi appaiono idonei a raggiungere l'obiettivo di inserire l'intervento autostradale in progetto nell'ambiente interessato dall'opera, sia dal punto di vista paesaggistico che ambientale, andando a mitigare soprattutto le strutture - esistenti e di progetto - che si sviluppano in elevazione verticale (muri in cemento armato, barriere acustiche).
- **Impatti in fase di cantierizzazione:** il Proponente ha depositato un Piano di Monitoraggio redatto e strutturato sulla base delle Linee Guida emanate dal Ministero dell'Ambiente; tiene conto inoltre delle informazioni presenti nello Studio di Impatto Ambientale (SIA), nell'ambito del quale è stata condotta un'analisi dettagliata di tutte le componenti ambientali potenzialmente impattate dai lavori di realizzazione dell'intervento in oggetto.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

**Parere favorevole** circa la compatibilità ambientale del progetto "Potenziamento alla quarta corsia dinamica del tratto Svincolo di Viale Certosa - Svincolo di Sesto San Giovanni Autostrada (A4): Torino - Trieste, con le seguenti prescrizioni:

- 1- Si provveda alla verifica della congruenza del progetto con le previsioni degli accordi di programma definiti e in corso di attuazione nel contesto territoriale di riferimento, con particolare riguardo alla "Città della Salute", e con gli aggiornamenti degli strumenti urbanistici comunali, esaminando in particolare gli impatti acustici sulle opere eventualmente già autorizzate in detti accordi;
- 2- Valutata la situazione esistente, si provveda a presentare un progetto di adeguamento della rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma, comprendente, ove vi sia la disponibilità di spazi adeguati, vasche di raccolta e trattamento [sedimentazione, disoleazione] delle portate di prima pioggia, nonché di laminazione delle portate eccedenti, individuando inoltre i rispettivi recapiti, tenendo conto della capacità di portata e del rischio di esondazione dei recettori, e definendo modalità di monitoraggio della qualità delle acque scaricate; a tali vasche si dovrà assegnare anche la funzione di accumulo degli sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;

*[Area containing multiple handwritten signatures and initials]*



MINISTERO  
DELLA TUTELA  
DELL'AMBIENTE  
E DEL TERRITORIO

- 3- Si provveda ad accertare la non interferenza delle opere e degli scarichi di cui sopra con le zone di rispetto delle captazioni idropotabili, al fine dell'osservanza delle prescrizioni di cui all'art. 94 del d.lgs. 152/2006 e delle indicazioni sulle modalità costruttive di cui alla d.g.r. 7/12693 del 10/4/2003 ovvero alla normativa nel frattempo intervenuta;
- 4- Si provveda ad accertare l'eventuale interferenza del progetto con le due aree di servizio sottoposte a procedimento di bonifica ["PV Total Fina Elf Lambro Nord" e "Total Lambro Sud" in territorio Cinisello Balsamo], eventualmente indicando aree maggiormente idonee;
- 5- Si approfondiscano le misure di mitigazione e riqualificazione in rapporto agli elementi di valore paesaggistico del Parco regionale Nord Milano, del Parco locale (PLIS) "della Balossa" e di edifici residenziali ricadenti in comparti storici, valutando:
  - un maggiore sviluppo degli impianti arborei e arbustivi in affiancamento alle barriere acustiche, con specie autoctone e sestri di impianto coerenti con le indicazioni del Repertorio "B" del PTCP della Provincia di Milano;
  - l'incremento della fase di vegetazione lungo il perimetro del campo base e dei cantieri logistici, come i mitigazione nei confronti degli insediamenti e delle superfici libere adiacenti;
  - l'esplicitazione delle modalità di riqualificazione delle aree di cantiere al termine dei lavori, in continuità con il contesto territoriale.
- 6- Si valuti la possibilità e opportunità di estendere la realizzazione della galleria antifonica laddove le barriere acustiche non consentono di rispettare i livelli normativi di emissione, prevedendo gli interventi diretti sugli edifici come ultima istanza;
- 7- Si integri il progetto con l'analisi dell'inquinamento luminoso, e conseguenti proposte operative, con riferimento alle disposizioni della l.r. 17/2003 ("Misure urgenti in tema di risparmio energetico ed uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso");
- 8- Si utilizzino vernici fotocatalitiche;
- 9- Si provveda a depositare un progetto architettonico - previa acquisizione del parere del Comune di Cinisello Balsamo - per il passaggio pedonale/ciclabile sopra la galleria antifonica, valutando la possibilità di realizzare un giardino pensile intorno all'attraversamento e/o di arricchire i lati del camminamenti di elementi di arredo urbano;
- 10- Si provveda, a distanza di 3 mesi dal completamento dell'intervento, a presentare uno studio *post-operam* che identifichi le singole situazioni di sfioramento dei limiti acustici e definisca i migliori interventi per rispettare i parametri normativi, da realizzarsi a cura e spese del Proponente;
- 11- Durante l'esercizio dell'infrastruttura - con riferimento alla situazione a quel momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria - dovrà essere periodicamente aggiornata la valutazione della

qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAL. Dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia e Proponente. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del Proponente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al collegamento autostradale rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE. I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, eventualmente integrata per quanto necessaria alla valutazione, da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Proponente. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Lombardia la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda il Proponente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.

La verifica di ottemperanza delle prescrizioni dalla n. 1 alla n. 7 dovrà essere presentata e disposta dalla Regione Lombardia. Alle verifiche di ottemperanza residue provvederà il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.

- Presidente Claudio De Rose
- Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)
- Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)
- Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

*[Signature]*  
.....  
**ASSENTE**  
.....  
*[Signature]*  
.....

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

*Sandro Campilongo*

Prof. Saverio Altieri

*Saverio Altieri*

Prof. Vittorio Amadio

*Vittorio Amadio*

Dott. Renzo Baldoni

*Renzo Baldoni*

Prof. Gian Mario Baruchello

*Gian Mario Baruchello*

Dott. Gualtiero Bellomo

*Gualtiero Bellomo*

**ASSENTE**

Avv. Filippo Bernocchi

*Filippo Bernocchi*

Ing. Stefano Bonino

**ASSENTE**

Ing. Eugenio Bordonali

*Eugenio Bordonali*

Dott. Gaetano Bordone

**ASSENTE**

Dott. Andrea Borgia

*Andrea Borgia*

Prof. Ezio Bussoletti

**ASSENTE**

Ing. Rita Caroselli

**ASSENTE**

Ing. Antonio Castelgrande

*Antonio Castelgrande*

Arch. Laura Cobello

*Laura Cobello*

Prof. Carlo Collivignarelli

*Carlo Collivignarelli*

Dott. Siro Corezzi

*Siro Corezzi*

Dott. Maurizio Croce



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

Cesare Donnhauser (ASTENUTO)

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Ing. Filippo Dadone  
(Rappresentante Regione Lombardia)

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

La presente copia fotostatica composta  
di No 14 (quattordici) fogli è conforme al  
suo originale.

Roma, li 22/06/2014

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impianto Ambientale - VIA e VAS  
*[Signature]*  
Segretario della Commissione