



*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 - 0002364 del 22/06/2011

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



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

E.prot DVA - 2011 - 0015352 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

**OGGETTO: Istruttoria VIA - Autostrada A8- A/52 Rho-Monza -Riquifica e potenziamento della SP 46 da Paderno a Rho Lotto 3 Variante di Baranzate - Proponente: Società Autostrade per l'Italia S.p.A..**

**Trasmissione parere n. 733 del 17 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 17 giugno 2011.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-08  
CTVA-US-08\_2011-0309.DOC

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione



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

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

Parere n. 733 del 17.06.2011

<b>Progetto:</b>	<b>Istruttoria VIA</b> <b>Autostrada A8- A/52 Rho-Monza - Riqualifica e potenziamento della SP 46 da Paderno a Rho Lotto 3 Variante di Baranzate</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Società Autostrade per l'Italia S.p.A.</b>

*[Handwritten signatures and initials]*

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

**VISTA** la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. in data 3/08/2010 prot. ASPI/21890 acquisita con prot. DVA/19600 del 5/08/2010 concernente il progetto "Autostrada A8- A/52 Rho-Monza -Riqualfica e potenziamento della SP 46 da Paderno a Rho Lotto 3 Variante di Baranzate" da realizzarsi nel Comune di Milano;

**VISTI** gli esiti del perfezionamento atti in data 16/09/2010 prot. ASPI 24250 acquisito prot. DVA/22280 del 21/09/2010 e in data 13/10/2010 prot. ASPI 27763 acquisita al prot. DVA/24931 del 19/10/2010

**VISTA** la nota prot. DVA/2010/25442 del 22/10/2010, acquisita con prot. n. CTVA/2010/3734 del 25/10/2010, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato l'esito positivo della verifica di procedibilità dell'istanza;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii;

**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;

**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;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto definitivo, dello studio di impatto ambientale e della sintesi no tecnica per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 7/12/2010 sui quotidiani "Il Corriere della Sera" ed "Il Giorno";

**VISTI** gli esiti delle riunioni e del sopralluogo effettuati nel corso dell'istruttoria;

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

- studio di impatto ambientale, sintesi non tecnica e progetto stradale definitivo della Società Autostrade per l'Italia S.p.A. in data 3/08/2010 prot. ASPI/21890 acquisita al prot. n. DVA/2010/19600 del 5/08/2010;
- integrazioni spontanee della Società Autostrade per l'Italia S.p.A., in data 25/02/2011 prot. ASPI/4256,acquisite al prot. CTVA/2011/698 del 3/03/2011, relative alla richiesta integrazioni della procedura regionale (prot. T2.2010.0026939 del 16/12/2010)
- integrazioni spontanee della Società Autostrade per l'Italia S.p.A., in data 15/03/2011 prot. ASPI/5850, acquisite al prot. CTVA/2011/987 del 21/03/2011 relative alla procedura regionale (prot. T2.2010.0026939 del 16/12/2010);

- approfondimenti progettuali relativi ai temi idraulici, a seguito della riunione del 26/05/2011, che ottemperano alle osservazioni trasmesse dalle Regione Lombardia dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., prot. ASPI/12395, con nota acquisita al prot. n. CTVA/2011/2129 del 7/06/2011.

**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:

- Città di Bollate del 6/09/2010 ed acquisita al prot. DVA/2010/21070 del 7/09/2010;
- Società Esso S.r.L. del 30/09/2010 ed acquisita al prot. DVA/2010/23451 del 4/10/2010;
- Società Bruno S.p.A. acquisita al prot. DVA/2010/23537 del 5/10/2010;
- Signori Guazzetti acquisita al prot. DVA/2010/24761 del 18/10/2010;
- Sig. Marcello Doniselli acquisita al prot. DVA/2010/24656 del 15/10/2010;
- Ing. Giovanni Radice Fossati il 13/10/2010 ed acquisita al prot. DVA/2010/25258 del 20/10/2010;
- Signori Franca di Gianantonio ed Umberto Morandi acquisita al prot. DVA/2010/25137 del 20/10/2010;
- Ing. Giovanni Radice Fossati acquisita al prot. DVA/2010/25498 del 22/10/2010;
- Associazione "Amici Madonna di Campagna" acquisita al prot. DVA/2010/25505 del 22/10/2010;
- Soc. Eurotranciatura S.p.A. acquisita al prot. DVA/2010/25437 del 22/10/2010;
- Associazione "all'ombra dell'albero" Onlus acquisita al prot. DVA/2010/25595 del 25/10/2010;
- Delibera del Consiglio Comunale di Branzate n. 42 del 13/10/2010 inviata in data 19/10/2010 con prot. n. 16456 ed acquisita al prot. DVA/2010/25790 del 26/10/2010;
- Delibera del Consiglio Comunale di Bollate n. 68 del 19/10/2010 inviata in data 21/10/2010 con prot. n. 38373 ed acquisita al prot. DVA/2010/25739 del 26/10/2010;
- Delibera di Giunta Comunale di Novate Milanese n. 159 del 14/10/2010 acquisita al prot. DVA/2010/25651 del 25/10/2010;
- Unacoop Cooperativa Edilizia inviate il 30/09/2010 con prot. n. 178/4-2 ed acquisite al prot. n. DVA/2010/25717 del 26/10/2010;
- Sig. Fiorentino Meroni ed altri inviate l'11/10/2010 ed acquisite al prot. DVA/2010/25679 del 25/10/2010;
- A.C. Baranzatese acquisite al prot. n. DVA/2010/26152 del 29/10/2010;
- Città di Bollate prot. 45139 del 22/12/2010 acquisite al prot. CTVA/2010/4515 del 23/12/2010,
- Delibera di Giunta Comunale di Baranzate n. 66 del 03/05/2011 inviata in data 4/05/2011 prot. n. 6806 acquisite al prot. CTVA/2011/1724 del 10/05/2011

**VISTA** la nota di richiesta integrazioni della Regione Lombardia prot. T1.2010.0026939 del 16/12/2010 acquisito al prot. CTVA/2010/4449 del 17/12/2010;

**PRESO ATTO** che non risulta agli atti della Commissione il parere dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, espresso ai sensi del art. 24 comma 3;

Parere Autostrada A8- A/52 Rho-Monza

3 di 1

**MINISTERO DELL'AMBIENTE, TERRITORIO E TURISMO**  
**COMMISSIONE TECNICA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE - VIA ...**  
**UFFICIO DEL COORDINATORE**

**PRESO ATTO** che non risulta agli atti della Commissione il parere della Regione Lombardia, espresso ai sensi del art. 24 comma 2.

**VISTE** le osservazioni trasmesse dalla Regione Lombardia con mail del 19/05/2011.

**CONSIDERATO** che il proponente abbia compiutamente contro dedotto le osservazioni pervenute;

*Relativamente al quadro di riferimento programmatico:*

**PREMESSO** che il 31 marzo 2008 il Bureau International des Expositions (BIE) ha designato la città di Milano a sede dell'Esposizione Universale 2015 (Expo). L'intervento in esame risulta elencato al punto "3 - Rho-Monza" tra le Opere Connesse incluse nel dossier di candidatura Expo 2015 per il quadro generale dell'accessibilità alla esposizione.

**CONSIDERATO E VALUTATO** che l'opera è coerente con il **Piano Territoriale Regionale** - approvato con deliberazione del 19/01/2010, n. 951 dal Consiglio Regionale della Lombardia - poiché il piano cita il completamento della tangenziale Nord di Milano (Rho-Monza), quale elemento necessario per la realizzazione del Sistema Autostradale Regionale e per lo sviluppo di una rete viaria a servizio del territorio e connessa con i grandi assi di scorrimento.

**CONSIDERATO** che per quanto alla proposta di **Piano Paesaggistico Regionale** - PPR (gennaio 2008), che costituisce un aggiornamento ed una integrazione del quadro di riferimento paesistico e degli indirizzi di tutela ad oggi contenuti nel vigente Piano Territoriale Paesistico Regionale - PTPR (marzo 2001) - l'intervento ricade all'interno dell'ambito del "sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturata.

**VISTO** che, per quanto alla **pianificazione comunale**

- nei comuni di Novate Milanese e Bollate il tracciato attuale è protetto da una adeguata fascia di rispetto, non sempre di eguale sezione, con episodi sporadici di edifici inclusi nella sua delimitazione, tra cui un distributore di carburante); il potenziamento dell'attuale sede stradale, quindi utilizza prevalentemente tali aree di rispetto;
- nel comune di Baranzate, poiché il progetto prevede la realizzazione di un tracciato completamente nuovo, non esiste nessuna previsione urbanistica al riguardo; il tratto in variante attraversa un ambito a destinazione agricola, effettivamente coltivato a produzioni orticole.

**CONSIDERATO E VALUTATO** che, esaminando l'area interessata dall'intervento oggetto dello studio, si evidenzia come non sussistano particolari problemi di interferenze con il sistema ambientale, ad eccezione del vincolo definito dalla **fascia di rispetto dei fiumi** (art 142 del D.Lgs 42/2004), che vede coinvolti sia il torrente Pudiga che il torrente Merlata.

*Relativamente al quadro di riferimento progettuale:*

**PREMESSO** che l'istanza presentata dal Proponente ha per oggetto il progetto definitivo di "Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52, nel tratto compreso tra il ponte sulla linea ferroviaria MI-VA (escluso) e lo svincolo SS 233 Varesina (compreso), e "Nuova viabilità di collegamento tra Via Piave in Comune di Bollate e SS 233 Varesina".

**VISTO e CONSIDERATO** che:

- l'asse principale della SP46 è stato progettato con riferimento alla categoria A - Autostrade in ambito urbano del D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".
- l'intervento si sviluppa per circa 2,4 km con andamento prevalente est-ovest andando, ad interessare direttamente i territori dei comuni di: Novate Milanese; Bollate; Baranzate; Milano.
- l'opera comporta la dismissione del tracciato esistente (in trincea) compreso tra la via Piave e la

rotatoria sulla ex-SS233 Varesina.

**CONSIDERATO** che nello **Studio Trasportistico** le stime sulla domanda sono state ottenute mediante l'utilizzo di un modello di simulazione dei flussi di traffico implementato con il software VISUM, uno strumento di modellazione del traffico riconosciuto unanimemente dalla comunità scientifica come riferimento per tale tipo di simulazioni. Il modello di simulazione dei flussi di traffico, riferito all'intero territorio regionale lombardo, è descritto in termini di offerta da un grafo stradale derivato dalla base dati NavTeq, mentre in termini di domanda si fa riferimento alle matrici origine/destinazione (O/D) relative agli spostamenti compiuti, nell'ora di punta della mattina, da persone e merci.

**CONSIDERATO E VALUTATO** che le risultanze della simulazione sono tali che:

- le percorrenze complessive (km percorsi dai veicoli nell'area di studio) aumentano nello scenario programmatico ed ancor più in quello progettuale;
- le velocità medie aumentano significativamente negli scenari progettuali;
- negli scenari progettuali si riduce il tempo totale speso dai veicoli sulla rete.

**CONSIDERATO** che in merito il proponente conclude: *"Si ritiene che l'intervento renda fruibile l'intera Rho-Monza che oggi non è in grado di sfruttare la propria capacità a causa del collo di bottiglia presente nella tratta da Baranzate a Bollate."*

**VISTO e CONSIDERATO** che la finalità dell'intervento è quella di risolvere le problematiche di congestione dovute alla sovrapposizione dei flussi di traffico differenti, predisponendo un itinerario alternativo alla A4 che risulti il più possibile fluido, non solo in termini di caratteristiche planimetriche, ma, soprattutto in termini di numeri di svincoli presenti lungo il tracciato.

**PRESO ATTO** che, per quanto alla **valutazione delle alternative**, la prima ipotesi di progetto, prevedeva il potenziamento in sede della S.P. 46 nel tratto oggi individuato come Lotto 3. Successivamente la Provincia di Milano ha illustrato un ben più ampio progetto che copre la tratta tra l'intersezione con la S.S. 233 e la A52, quindi comprensivo anche della suddetta tratta esaminata da ASPI. Dopo vari confronti ANAS, Regione Lombardia e Provincia di Milano hanno richiesto ad ASPI la disponibilità ad attuare il progetto proposto dalla Provincia di Milano limitatamente al Lotto 3, mentre i Lotti 1 e 2 sarebbero stati sviluppati dalla Società Milano Serravalle.

**CONSIDERATO** che:

- il Proponente ha stimato che il potenziamento in sede comporterebbe maggiori impatti delle cantierizzazioni sul traffico, è stata studiata una soluzione in variante plano-altimetrica all'attuale tracciato, soluzione adottata nel progetto in valutazione.
- per iniziativa della Regione Lombardia il progetto è stato oggetto di una pre-Conferenza dei Servizi, svolta in data 20/11/08 ai fini di condividere l'impostazione progettuale complessiva e di recepire le indicazioni e i suggerimenti dei comuni coinvolti, oltre che della Provincia di Milano (attuale gestore della SP46).

**CONSIDERATO**, in merito alla Soluzione Progettuale Adottata, che:

- superata la linea ferroviaria inizia la tratta relativa al lotto 3;
- l'opera di scavalco ricade all'interno della tratta precedente di competenza di Milano Serravalle, pertanto nell'ubicazione della progressiva iniziale si è assunta la configurazione del ponte sulla ferrovia come da progetto preliminare;
- il tracciato presenta inizialmente una curva in destra di raggio 555 m, quindi un rettilineo di circa 300 m, seguito da una curva in sinistra di raggio 500m ed una in destra di raggio 500m, fino a raccordarsi nuovamente sull'esistente Rho-Monza, in corrispondenza del tratto già a doppia carreggiata alla

progressiva m.2+220,05;

- dal punto di vista altimetrico la variante si sviluppa in trincea, con alcuni tratti di galleria artificiale, poiché il proponente afferma che "l'approfondimento della livelletta autostradale rispetto al piano campagna rappresenta l'unica soluzione che consente di ottemperare contestualmente alle seguenti esigenze:

- riduzione dell'impatto acustico e visivo
- mantenimento della funzionalità del reticolo idrografico superficiale
- mantenimento della viabilità di collegamento trasversale (nord-sud) senza interferire con il territorio
- condivisione del tracciato con gli Enti Locali interferiti."

**VISTO e CONSIDERATO** che l'opera si connette con:

- Strada Baranzate/Novate, di interconnessione con la via Piave, oltre che con la nuova viabilità complanare;
- SS233 Varesina, a Baranzate, di interconnessione con le due tratte nord e sud della prevista variante alla ex-SS233 e con l'asse storico.

**CONSIDERATO** che:

- il tracciato di progetto è stato interessato da una campagna di indagine per la caratterizzazione ambientale dei terreni in sito, svolta nel periodo che va da fine Luglio a inizio ottobre 2008;
- i risultati analitici hanno evidenziato, per i campioni di terreno prelevati, un totale rispetto dei limiti vigenti della D.Lgs. 152/2006, Parte Quarta, Titolo V, Allegato 5, Tabella 1;
- è prevista la caratterizzazione in cumuli di tutto il materiale proveniente dai lavori autostradali;
- per le opere sul territorio, in particolare la viabilità di servizio e la viabilità locale è 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;
- il proponente ha provveduto alla individuazione preliminare delle discariche presenti nelle zone limitrofe all'area d'intervento e delle cave individuate dal Piano Cave della Provincia di Milano.

**VISTO e CONSIDERATO** che, per il **traffico indotto** dall'approvvigionamento e dalla movimentazione dei materiali:

- sono prevedibili al massimo 105 transiti giornalieri distribuiti sulle 10 ore lavorative e sull'intero itinerario;
- il progetto non prevede il transito dai centri abitati ma utilizza la viabilità principale (l'attuale Rho-monza o la Varesina).

**VISTO e CONSIDERATO** che il bilancio terre è di seguito riportato:

- Totale scavi (volume teorici)= 1.196.956 mc
- Totale approvvigionamenti da cava e per rivestimenti= 92.802 mc
- Totale materiale disponibile= 1.289.758 mc
- Totale sistemazione a rilevato= 480.182 mc

- Totale sistemazione e rimodellamenti= 57.632 mc
- Totale riempimenti e ritombamenti= 64.789 mc
- Totale materiale riutilizzato= 602.603 mc
- Materiale da destinare ad interventi sui Lotti 1 e 2, viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente= A8-A52 687.155 mc

**CONSIDERATO E VALUTATO** che l'analisi costi-benefici (o analisi economica) del progetto ha determinato i:

- costi economici (anche di gestione e di investimento);
- costi economici esterni: costo per la collettività dell'inquinamento (acustico, ambientale e gas serra) ed energetico, ad esclusione di quello relativo all'incidentalità;
- benefici esterni: ed es il valore del tempo risparmiato;

e quindi il Proponente ha concluso che "Le performance economiche ottenute sono in linea con quelle previste per l'intero intervento: la maggiore redditività stimata (11% contro 9%) è dovuta al fatto che il Lotto 3 permette di risolvere il punto più critico dell'intera Rho-Monza, cioè il "collo di bottiglia" rappresentato dal restringimento da 4 a 2 corsie che avviene proprio in corrispondenza dell'inizio del Lotto 3."

**Relativamente al quadro di riferimento ambientale:**

**VISTO e CONSIDERATO** che, in conformità alle richieste della regione Lombardia, il proponente ha presentato un piano di monitoraggio ambientale che prevede:

• **Atmosfera**

Metodiche di rilevamento:

- A1- Rilievo qualità aria con mezzo mobile strumentato

Il piano prevede una stazione di monitoraggio nel comune di Bollate.

• **Rumore**

Metodiche di rilevamento:

- R2 Misure di 24 ore, postazioni semi-fisse parzialmente assistite da operatore per rilievi attività di cantiere.
- R3 Misure di 7 giorni, postazioni fisse non assistite da operatore, per rilievi di traffico veicolare.
- R4 Misure di breve periodo in ambiente abitativo per la verifica del limite differenziale
- R4bis Misure di breve periodo in ambiente abitativo per la verifica degli interventi di mitigazione diretti sui ricettori.

Il piano prevede 8 stazioni di monitoraggio nel comune di Bollate, 7 in quello di Baranzate e 2 in quello di Novate.

• **Vibrazioni**

Metodiche di rilevamento:

- V1 Misure di breve periodo finalizzate al disturbo;
- V2 Misure di breve periodo finalizzate al danno.

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*



Il piano prevede 6 stazioni di monitoraggio nel comune di Baranzate.

- *Acque*

Metodiche di rilevamento:

- Indagini quantitative: misure di portata e livelli idrometrici;
- Indagini qualitative: specifici parametri chimico-fisici, chimici e batteriologici;

Il piano prevede 4 stazioni di monitoraggio nel comune di Baranzate sui torrenti Pudiga e Merlata ed in corrispondenza delle trincee di progetto.

**VISTO e CONSIDERATO** che, per quanto concerne l'ambiente idrico:

- è stato implementato un modello concettuale tridimensionale del flusso idrico sotterraneo dell'area interessata dalle gallerie artificiali previste in progetto e dai tratti in trincea. I dati di riferimento per la progettazione dell'infrastruttura provengono dalla campagna di monitoraggio effettuata all'uopo;
- il codice di calcolo utilizzato per l'implementazione del modello di flusso è il MODFLOW (Modular Groundwater Flow Model);
- le variazioni indotte in termini di innalzamento e di abbassamento dei livelli piezometrici si aggirano intorno ad 1,2 m ed hanno un'estensione massima di 100 m in direzione nord (innalzamenti) e 200 m in direzione sud (abbassamenti);

**CONSIDERATO** che le **acque drenate dalla falda nella zona di trincea** (totale portate sollevate pari a 62 l/s nel caso critico) sono ripartite a mezzo di impianti di sollevamento, su due scarichi ed, a detta del proponente, non paragonabili alle portate dei corpi ricettori.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto alle **interferenze con il reticolo idrografico superficiale:**

- *torrente Guisa*

nel tratto immediatamente a monte delle interferenze il corso d'acqua presenta già una sezione rivestita in parte in calcestruzzo; il torrente interseca il nuovo tracciato della SP 46 in corrispondenza del precedente tracciato (verrà realizzato un prolungamento di 2m del manufatto attuale) ed in corrispondenza del nuovo svincolo verso la SS n. 233 (verrà realizzato un nuovo manufatto di lungh. 28m con un franco idraulico di almeno 1 metro come prescritto nella Direttiva Infrastrutture del PAI approvato dall'Autorità di Bacino del Fiume Po).

- *torrente Merlata*

All'intersezione con la strada in progetto il bacino del torrente Merlata ha un'estensione di 40.2 km<sup>2</sup> ed attraversa la zona industriale di Baranzate con una sezione trapezia in cls con larghezza del fondo alveo di circa 3.70 metri e altezza 3.00 metri. Sarà sufficiente un riprofilatura dell'alveo attuale, il dimensionamento è stato fatto per la portata centennale con un franco minimo di 1 m.

- *torrente Pudiga*

Alla sezione di chiusura in corrispondenza della SP n. 46 il bacino ha un'estensione di 18.40 km<sup>2</sup> Esso viene deviato di circa 30 metri verso ovest per circa 250 metri al fine di garantire continuità al corso d'acqua e consentire l'attraversamento della sede stradale sopra la soletta superiore della galleria in corrispondenza di via Piave, e per mantenere le pendenze entro i limiti normativi. Nel tratto di raccordo con il tracciato del torrente esistente, in conformità alle richieste della Regione Lombardia, verranno impiegati massi sciolti e non materassi metallici tipo Reno per il rivestimento delle sponde. Al fine di minimizzare la tombatura del corso d'acqua il proponente afferma che nei tratti dello stesso fra le due

rotatorie "si potrà prevedere una sezione a U" e nel tratto entro la rotatoria di via Piave si "propone una parziale apertura con grigliati metallici". Il dimensionamento delle opere è per la portata centennale con un franco minimo di 1 m.

- fontanile in comune di Baranzate

L'attraversamento avviene per mezzo di due scatolari posti all'interno delle travi a cassone costituenti la soletta della galleria

- Canali n°6 e 8 del Consorzio di Bonifica Ticino Villoreasi

Per il diramatore 8 si prevede una re inalveazione per un tratto di circa 120 metri a cavallo del tracciato stradale. La sezione del canale in questo tratto è prevista in cls con sezione trapezia per i tratti a cielo aperto e scatolari in c.a. per gli attraversamenti della viabilità secondaria, posta a quota leggermente superiore all'attuale piano campagna e che pertanto consente l'attraversamento a gravità. In corrispondenza dell'asse viario principale, in trincea, si prevede la realizzazione di un ponte canale con sezione aperta scatolare di dimensioni 1.50 m x 1.00 m con un'estensione di circa 76 metri in ombra alla soletta superiore della galleria G1 di progetto. Il canale 6 deriva parte della portata del canale 8. L'opera di presa viene mantenuta dov'è posizionata attualmente (a nord dell'intersezione tra SP46 e 88233) mantenendo il tracciato esistente fino alla galleria Baranzate 2 in corrispondenza della quale sarà riprofilato e deviato il tracciato rispetto a quello esistente (linea tratteggiate blu) per una lunghezza di circa 120 m tramite una canaletta trapezia in calcestruzzo con pendenza dello 0.1 % e base di 1.50 m. Il parere espresso dal Consorzio conferma che le soluzioni costruttive e dimensionali sono coerenti con le caratteristiche richieste dal Consorzio e sono idraulicamente funzionali.

**CONSIDERATO** che l'opera è munita di un sistema di raccolta delle acque ed eventuali sversamenti pericolosi potranno essere trattiene nelle vasche di trattamento.

**CONSIDERATO** che per quanto attiene allo smaltimento delle acque di piattaforma, il proponente ha valutato l'ipotesi di disperdere nel suolo le acque provenienti dal sistema di drenaggio mediante la realizzazione di fossi drenanti ed a tal proposito afferma che "Dallo studio idrogeologico effettuato a supporto della progettazione definitiva, emerge che la falda freatica nell'area oggetto di intervento è soggetta a rapide oscillazioni con escursioni variabili da un minimo di 3,4 metri ad un massimo di 8,4 metri. La realizzazione delle opere correlate con Expo 2015 potrebbe alterare ulteriormente l'attuale assetto della falda." Per questi motivi ha previsto di scaricare nei corsi d'acqua superficiali previa laminazione ai limiti di cui alle leggi regionali - 20l/s per ettaro di superficie scolante impermeabile - limitando la realizzazione di fossi drenanti ai tratti in cui l'apporto di acqua risulta estremamente esiguo e tale da non ritenersi potenzialmente pericoloso per l'equilibrio naturale della falda.

**CONSIDERATO** che i recapiti previsti sono (le portate di piena ed i volumi di laminazione sono stati calcolati imponendo uno scarico nei ricettori finali di 20 l/s\*ha):

- sul torrente Guisa:

1. recapito R3\_1 a monte dell'attraversamento secondario, portata di piena: 28l/s, volume da laminare di 797mc;
2. recapito R3\_2 a valle dell'attraversamento secondario; portata di piena: 32 l/s e volume da laminare di 911mc;
3. recapito R2\_1 proveniente dalla vasca di laminazione V2 con la nuova condotta in pressione da 143 l/s.

- torrente Pudiga:

1. recapito R1\_1 proveniente dalla vasca di laminazione V1;

2. recapito R1\_2 afferente al drenaggio della rotatoria 5 e della complanare A; portata di piena: 10l/s, volume da laminare di 285mc;
  3. recapito R1\_3 afferente al drenaggio della rotatoria 4 e della complanare B; portata di piena: 13.2l/s, volume da laminare di 376mc.
- Alcuni scarichi inizialmente previsti, in conformità alle richieste della Regione Lombardia, non saranno realizzati:
    1. R3\_3 sul torrente Guisa: verrà sostituito da un fosso drenante;
    2. R2\_2 e R2\_3 nel diramatore 8 e R2\_1 nel diramatore 6: non possono essere realizzati perché causerebbero gravi pericoli idraulici a valle in quanto entrambi i canali attraversano zone densamente urbanizzate e sono a servizio di poche aree agricole che già adesso implicano un'attenta sorveglianza durante l'utilizzo per l'irrigazione. Essi verranno realizzati, mediante appositi sollevamenti, rispettivamente nei recapiti sul torrente Guisa e Pudiga.

**VISTO** che, per ottenere i volumi di laminazione necessari senza ricorrere ad ulteriori espropri, verranno realizzati dei canali rettangolari in calcestruzzo dotati di luce di fondo attrezzata con regolatore di portata.

**CONSIDERATO** che al fine di verificare gli effetti dei recapiti è stata effettuata un'apposita analisi idraulica mediante il codice di calcolo Hec-Ras:

- torrente Guisa: la portata di piena con i recapiti R3\_1 ed R3\_2 subisce un incremento dello 0,26% ed è pari a 23,46 mc/s; il proponente afferma: *"già a circa 40 m a valle del nuovo attraversamento sul corso d'acqua i livelli [idraulico di piena] di stato di fatto e progetto coincidono perfettamente per cui non si modificano le condizioni di deflusso di valle e non sussiste alcun rischio per le aree Expo e Cascina Merlata. Il volume totale dell'esonazione a monte dell'attraversamento esistente, calcolato sulla base dei dati reperiti nello "Studio Lambro-Olona" dell'AdBPo è circa 54'000 mc; con l'allargamento della sede stradale vengono sottratti circa 750 mc che in percentuale rispetto al volume totale rappresentano una diminuzione dell'1,4% che si traduce in un incremento di livello si ottiene un possibile innalzamento dell'ordine di 1 - 1,5 cm. Evidentemente tale incremento non rappresenta una significativa alterazione delle condizioni attuali di deflusso."*
- torrente Pudiga: la portata di piena con i recapiti R1\_1, R1\_2, R1\_3 ed R2\_1 subisce un incremento dello 0,94% ed è pari a 28,97 mc/s; il proponente afferma: *"la riprofilatura del corso d'acqua dà luogo ad un abbassamento dei livelli nel tratto compreso tra i due attraversamenti riducendo di conseguenza il rischio idraulico delle aree di monte. Inoltre l'incremento di portata dovuta agli scarichi del sistema di drenaggio è tale da non influenzare il deflusso verso valle in quanto l'innalzamento dei tiranti idrici è da ritenersi nullo."*

**CONSIDERATO** che dal punto di vista geologico, l'area del progetto è costituita prevalentemente da depositi quaternari di età compresa tra il Pleistocene inferiore e l'Attuale. Sono state svolte delle indagini geognostiche in più fasi tra il 2008 ed il 2009;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che :

- La soluzione in variante comporta evidentemente un sensibile **consumo di suolo** ad oggi destinato prevalentemente all'attività agricola: l'occupazione definitiva per la realizzazione delle nuove opere sarà pari a circa 300.000 mq e 245.000 mq saranno necessari per i cantieri. Tale consumo di suolo viene però parzialmente compensato dall'abbandono dell'attuale sedime della SP46: la trincea esistente verrà colmata fino a raggiungere il piano campagna ed è prevista la realizzazione di adeguate opere a verde.
- Per quanto riguarda gli impatti sulla **componente Biodiversità, Flora e Fauna**, il tratto in variante

in Comune di Baranzate provoca la frammentazione dell'ambito agricolo situato nella parte settentrionale del territorio comunale, definito anche dal PTCP come "ambito destinato all'attività agricola", ovvero come un'area tuttora caratterizzata da produttività agricola e con l'ulteriore funzione di connessione ecologica tra gli ambiti agricoli residui in questa parte di pianura irrigua, ormai quasi completamente urbanizzata. La soluzione progettuale scelta di un tratto di galleria, permette il mantenimento della continuità dell'ambito e del passaggio per favorire la coltivazione e la cura dei fondi. Le azioni da attuare per minimizzare gli impatti sulla componente consistono in: bagnature periodiche, posa di reti mobili per la tutela di individui arboreo/arbustivi più prossimi, tempistica di svolgimento dei lavori al fine di evitare il disturbo della fauna, espianto e reimpianto in altro sito della pianta.

- L'ambito attraversato dall'attuale SP 46 nella tratta da Novate Milanese a Rho è situato nella porzione centro-settentrionale della provincia di Milano, fra l'alta pianura irrigua del Villoresi e la media pianura irrigua dei fontanili. Il territorio interessato dalla realizzazione del tratto oggetto dello studio non evidenzia particolari emergenze dal punto di vista architettonico. I principali impatti indotti dal progetto sulla componente **paesaggio** sono:
  - in comune di Baranzate, compromissione e alterazione della morfologia di un ambito agricolo compatto, che rappresenta una linea di connessione fra il verde del nucleo centrale metropolitano e il Parco Regionale delle Groane;
  - interferenza con il torrente Pudiga e aree residue di naturalità al suo intorno, che il PTCP caratterizza quale ambito di rilevanza paesistica, su cui attivare progetti di riequilibrio ecologico e naturalistico.

Quali interventi di mitigazione paesaggistica si prevede di realizzare:

- Filare arboreo;
  - Siepe arboreo - arbustiva;
  - Siepe arbustiva;
  - Fascia di vegetazione tratto in trincea;
  - Verde urbano;
  - Sistemazioni rotatorie;
  - Prato.
- Per quanto concerne la componente **archeologia**, nel comune di Bollate sono stati individuati dal proponente in località via Piave un Paleosuolo, e, tra via Piave e via Don Ubaldi e la SP46, delle strutture non meglio identificabili, entrambe di età romana. La carta del rischio archeologico è stata redatta dal proponente sulla base dei dati ottenuti dalla ricerca archivistica, essa identifica lungo il tracciato dell'opera anche aree ad alto rischio. Nel merito, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia - con nota prot. 774 del 22.10.2010, ha espresso specifiche prescrizioni che vengono riprese nel presente parere.
  - In merito alle **vibrazioni**, il proponente, per quanto agli impatti in fase di cantiere, afferma che nelle aree di possibile influenza per la componente vibrazioni non sono presenti ricettori, e, per gli impatti in fase di esercizio, che questi ultimi saranno trascurabili per le seguenti motivazioni:
    - Dati disponibili in letteratura confermano che le vibrazioni indotte da traffico leggero sono al di sotto della soglia di percezione ad una decina di metri di distanza ed i ricettori ad elevata lungo la nuova autostrada sono molto limitati e posti a distanze significative dal tracciato.
    - I livelli di traffico, saranno comunque ridotti rispetto ad altre autostrade, per le quali non si sono registrate problematiche connesse alle vibrazioni derivanti dal transito dei veicoli.

*[Area con diverse firme e sigle manoscritte]*

- Il contesto geologico locale, caratterizzato sostanzialmente da materiali sciolti, è sfavorevole alla propagazione delle vibrazioni.
- Gran parte del tracciato è in trincea e, quindi, la distanza tra sorgente e ricettore è superiore rispetto a alle configurazioni a raso.
- Per quanto riguarda gli **impatti in fase di cantiere sulla componente atmosfera** si è proceduto sommando ai valori massimi simulati il valore della concentrazione media annua di PM10 relativa alla stazione di qualità dell'aria di Meda (anno 2008) pari a 44 µg/m<sup>3</sup>. Sommando il contributo medio annuo del PM10 rilevato nella stazione di Meda, le concentrazioni risultanti in corrispondenza dei ricettori individuati sia sempre al di sopra del valore limite di 24 ore per la protezione della salute umana pari a 50 µg/m<sup>3</sup> da non superare più di 7 volte all'anno.
- Per la valutazione degli **impatti in fase di esercizio sulla componente atmosfera** si sono utilizzati gli scenari Programmatico e Progettuale dello Studio del traffico ed i metodi Copert4 e Farm. Sia nei valori medi annuali sia nei percentili si stimano per l'NO<sub>2</sub> e il PM10 incrementi localizzati in corrispondenza dell'opera tra Paderno e Rho. Le variazioni positive sono più marcate lungo il lotto 3 in quanto questo tratto è stimato meno carico di traffico nello scenario programmatico. Si osservano di contro importanti riduzioni lungo l'asse dell'A4 (lungo praticamente tutto il tracciato che ricade nel dominio di calcolo scelto) e in parte della SS35, grazie alla redistribuzione del traffico dall'A4 all'opera. Uno studio specifico è stato effettuato per il complesso scolastico ITCS "Erasmus da Rotterdam" nel Comune di Bollate ove è prevista l'installazione di una barriera antirumore sul lato Nord della strada. Il proponente conclude che: *"La presenza di barriere antirumore, seppure progettate e costruite per altri scopi costituisce, come si evince dalle simulazioni, un potenziale effetto di mitigazione per l'impatto al suolo delle emissioni stradali della Rho-Monza su distanze fino a poche centinaia di metri. La modifica dei pattern di concentrazione prodotti dall'inserimento delle barriere mostra infatti consistenti aree con significative diminuzioni percentuali dei valori relativamente elevati di concentrazione che arrivano fino ad oltre il 25%. Occorre però rilevare che è possibile la presenza di aree caratterizzate da nessuna diminuzione al di là della barriera o addirittura di parziale aumento a causa della presenza di più elevate concentrazioni di inquinante emessi dalla strada che rimangono 'comprese' nella zona interna alla barriera e che costituiscono una potenziale sorgente più elevata in caso di svalicamento, come osservato attraverso alcuni dei risultati delle simulazioni."*
- Lo SIA è munito di un **censimento dei ricettori sensibili alla componente rumore**. Le simulazioni degli **impatti in fase di cantiere** hanno evidenziato la presenza di superamenti sia del limite di emissione che del limite di immissione. In particolare presso i ricettori entro la fascia di 250 m dal cantiere base non si registrano superamenti. Presso i 38 ricettori entro la fascia di 250 m dal cantiere operativo si verificano 25 superamenti del limite di emissione e 23 superamenti del limite di immissione.
- Per gli **impatti in fase di esercizio**, a detta del proponente, le aree per le quali sono attesi miglioramenti del clima acustico dovuto alla presenza della variante alla Rho-Monza sono significative e corrispondono con gli ambiti edificati più consistenti: per tutto il fronte edificato che ora si affaccia sulla Rho-Monza si prevedono riduzioni dei livelli in facciata di oltre 10 dBA, mentre l'area dove si prevedono miglioramenti dei livelli acustici interessa buona parte degli edifici posti nel quartiere a nord dell'attuale Rho-Monza.
- Si prevede di utilizzare **barriere acustiche** con materassini fonoassorbenti, non sono state impiegate vernici foto catalitiche perché, a detta del proponente, la loro efficacia è dubbia ed in genere limitata entro qualche decina di metri dalle strutture trattate e nell'opera in esame, i ricettori sono posti tutti a distanze maggiori dall'opera. L'impiego di pannelli fotovoltaici verrà valutato per aree all'interno del progetto che non siano le barriere acustiche, per le quali l'integrazione potrebbe non essere energeticamente fruttuosa. Specifiche barriere acustiche sono state previste per le seguenti strutture:

- case di riposo poste in Comune di Bollate interessate principalmente dalle emissioni acustiche derivanti dal traffico previsto sulla nuova strada di collegamento tra Bollate e Baranzate (residenza San Martino in Via Don Ubaldi, 40/42, ricettore E194 e residenza Città di Bollate, Via Piave 26, ricettore E192). Le barriere inserite in progetto permettono di ridurre in modo significativo i livelli su tutti i piani delle due case di riposo in esame, anche se comunque non sono sufficienti a garantire il rispetto dei limiti previsti per i ricettori sensibili (50 dBA nel periodo diurno e 40 dBA nel periodo notturno).
- complesso scolastico ITCS "Erasmus da Rotterdam" nel Comune di Bollate: la barriera prevista (anche se allungata di 40m verso ovest a seguito di richiesta della Regione Lombardia) non permette il soddisfacimento del limite diurno specifico per le scuole (50 dBA), ma comunque riconduceva il livello diurno stimato al di sotto dei 55 dBA ca..

VALUTATO INOLTRE che le eventuali compensazioni di ordine economico del proponente nei confronti degli enti locali non rientrino tra competenze di questa Commissione;

**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 "Autostrada A8- A/52 Rho-Monza - Riqualfica e potenziamento della SP 46 da Paderno a Rho Lotto 3 Variante di Baranzate" presentato da AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.a., a condizione che in fase di progetto esecutivo e comunque prima della gara, siano ottemperate le seguenti prescrizioni:**

1 In merito all'osservazione n43 di cui alla nota TI.2010.0026939 del 16/12/2010 della regione Lombardia - *scarichi incompatibili perché i canali su cui avvengono attraversano zone densamente urbanizzate, a prescindere dal limite di scarico regionale di 20l/s per ha di superficie scolante, la portata di acque scaricabile dovrà tenere conto della effettiva capacità idraulica dei corpi idrici di smaltire le portate scaricate- ed all'osservazione della stessa Regione di cui alla mail del 19/05/2011*

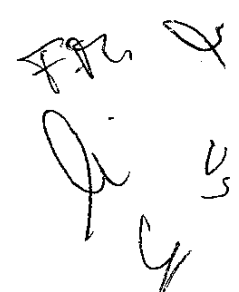
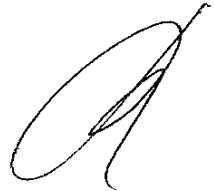
1. la capacità di riferimento del corso d'acqua è stabilita dalle portate smaltibili dalla tombinatura del corso d'acqua in Comune di Milano; 2. la portata scaricabile dovrà tenere conto degli scarichi già presenti tra il punto di scarico e la tombinatura posta a valle; se del caso gli scarichi in oggetto dovranno essere disattivati al raggiungimento di detto limite-, dovrà essere predisposto, concordato con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviato alla Commissione, uno studio di approfondimento delle problematiche concernenti l'interferenza dell'opera col reticolo idrografico superficiale che:

- 1.1 Valuti le portate smaltibili dalla tombinatura dei corsi d'acqua in Comune di Milano e le prenda a riferimento quali effettiva capacità degli stessi;
- 1.2 Calcoli la portata di acque scaricabile, e conseguentemente i volumi di laminazione da prevedere, tenendo conto della effettiva capacità dei corsi d'acqua e degli scarichi già presenti tra il punto di scarico e la tombinatura posta a valle;
- 1.3 Verifichi i manufatti realizzati in corrispondenza degli attraversamenti del reticolo idrografico preesistente e dimensioni i manufatti di laminazione delle portate da scaricare per tempi di ritorno non inferiori a 300 anni;
- 1.4 Tenga conto che i canali diramatori 8 Garbagnate e 6 Garbagnate, gestiti dal Consorzio Est Ticino-Villoresi, sono classificati di bonifica, con funzioni irrigue, e non vi sono ammessi recapiti d'acque dal territorio; eventuali richieste di immissioni non possono quindi essere accettate;

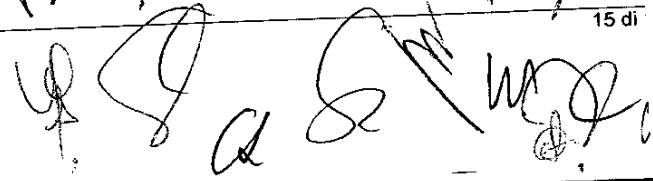
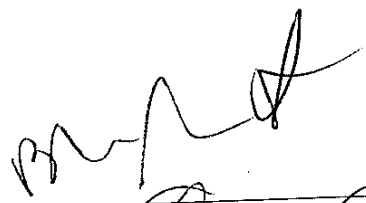
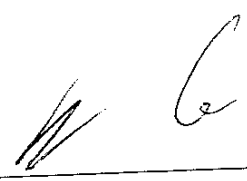

- 1.5 contenga un'apposita analisi idraulica che valuti gli effetti dei recapiti sulla tombinatura dei corsi d'acqua in Comune di Milano;
  - 1.6 chiarisca più approfonditamente l'affermazione *"Il volume totale dell'erosione a monte dell'attraversamento esistente [per il torrente Guisa], calcolato sulla base dei dati reperiti nello "Studio Lambro-Olona" dell'AdBpo è circa 54'000 mc; con l'allargamento della sede stradale vengono sottratti circa 750 mc che in percentuale rispetto al volume totale rappresentano una diminuzione dell'1,4% che si traduce in un incremento di livello si ottiene un possibile innalzamento dell'ordine di 1 - 1,5 cm. Evidentemente tale incremento non rappresenta una significativa alterazione delle condizioni attuali di deflusso."*;
  - 1.7 dimensiona gli impianti di sollevamento previsti a monte dei recapiti e chiarisca le modalità di funzionamento degli stessi in condizioni di piena e di emergenza;
- 2 il proponente, in considerazione dei siti archeologici rilevati, dovrà ottemperare alle prescrizioni espresse dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia con nota prot. 774 del 22.10.2010, e di seguito elencate:
- 2.1 Durante la fase di cantiere tutti i lavori di scavo di qualsiasi entità dovranno essere condotti con assistenza archeologica continuativa da parte di ditta/società archeologica specializzata, che operi sotto la direzione tecnico-scientifica della Soprintendenza per i Beni archeologici della Lombardia, al fine di identificare e salvaguardare presenze di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso dei lavori.
  - 2.2 Nelle zone già individuate come ad alto rischio (colore rosso), il mezzo meccanico dovrà avere benna liscia e i lavori dovranno procedere con "sterro cauto", con passare regolari sotto il controllo di operatore archeologico specializzato; qualora operino più mezzi meccanici, dovrà essere programmata l'assistenza di un operatore archeologo per ogni mezzo.
  - 2.3 Se durante i lavori dovessero essere ritrovati resti antichi o manufatti o strati archeologici, i lavori dovranno richiedere, qualora se ne ravvisi la necessità, l'ampliamento delle indagini per consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti archeologici individuati, preliminarmente a qualsiasi successivo intervento.
  - 2.4 Tutte le operazioni di scavo e di post-scavo dovranno essere effettuate secondo il Capitolato Integrativo per lo scavo archeologico e per il restauro di beni archeologici della Soprintendenza per i Beni archeologici della Lombardia.
  - 2.5 la Società proponente preveda nel Quadro economico del progetto esecutivo che, oltre alle somme necessarie per tutte le operazioni sopraindicate, siano accantonate anche somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari in caso di ritrovamenti di siti o contesti archeologici allo stato attuale non conosciuti;
- 3 il proponente è comunque tenuto alla realizzazione di tutte le **opere di mitigazione e compensazione** individuate nello Studio di Impatto Ambientale; inoltre, il proponente è tenuto ad individuare e porre in atto tutti i possibili accorgimenti al fine di minimizzare l'impatto acustico in fase di cantierizzazione dell'opera ed ad individuare e realizzare interventi a tutela dei ricettori sensibili presso cui le simulazioni hanno restituito dei superamenti dei limiti normativi; il dettaglio degli interventi ed opere di mitigazione e compensazione dovrà essere sviluppato in sede di Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto; qualora in tale sede emerga l'opportunità di modificare le opere compensative - ad es. in funzione degli esiti dell'istruttoria regionale, tali modifiche dovranno comunque configurare almeno un pari valore economico e beneficio ambientale;

4 Il proponente, in conformità all'art 186 del Dlgs 152/06, dovrà redigere un progetto di reimpiego dei 690 mila mc di materiale che risultano eccedenti dal bilancio terre e che verranno smaltiti nella realizzazione dei lotti 1 e 2. Tale progetto dovrà:

- 4.1 dimostrare la certezza dell'integrale riutilizzo del materiale indicandone le modalità ed i tempi;
- 4.2 contenere un cronoprogramma degli interventi di scavo e di riuso del materiale;
- 4.3 indicare dei tempi di deposito dei materiali in attesa di utilizzo .



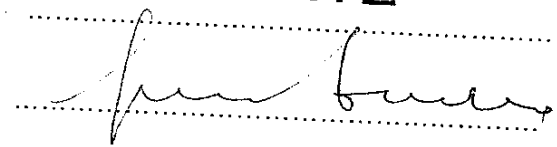
Welle



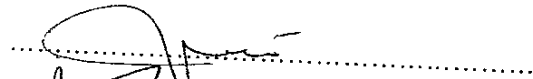


**ASSENTE**

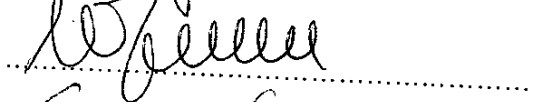
Presidente Claudio De Rose



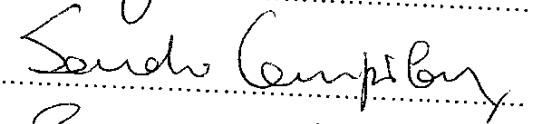
Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



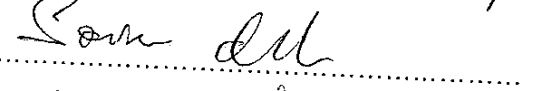
Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



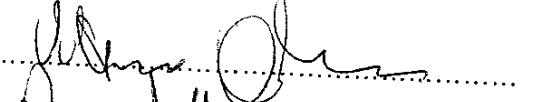
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



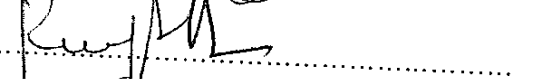
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



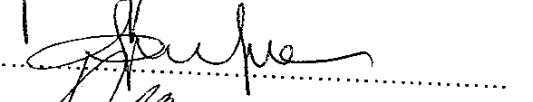
Prof. Saverio Altieri



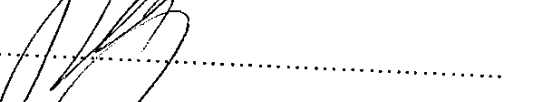
Prof. Vittorio Amadio



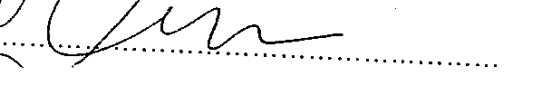
Dott. Renzo Baldoni



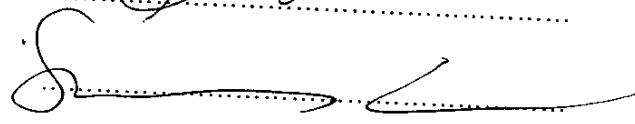
Prof. Gian Mario Baruchello



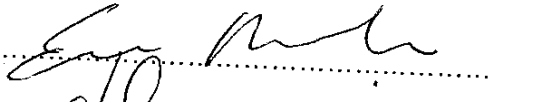
Dott. Gualtiero Bellomo



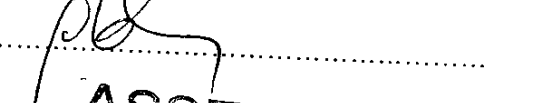
Avv. Filippo Bernocchi



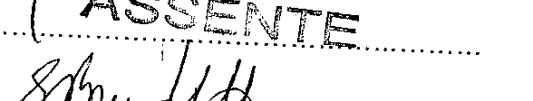
Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali



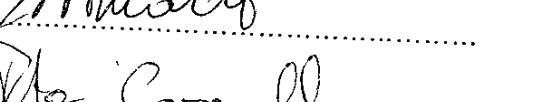
Dott. Gaetano Bordone



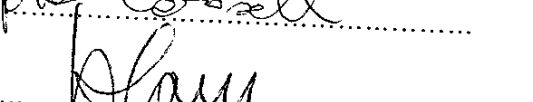
Dott. Andrea Borgia

**ASSENTE**

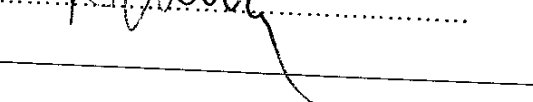
Prof. Ezio Bussoletti



Ing. Rita Caroselli



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

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

ASSENTE

ASSENTE

La presente copia fotostatica corrisponde fedelmente all'originale  
di n. ....  
Roma, li .....

Ing. Francesco Montemagno

*F. Montemagno*

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

*R. Panetta*

Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

Ing. Mauro Patti

*M. Patti*

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

*F. Quercia*

Dott. Vincenzo Ruggiero

*V. Ruggiero*

Dott. Vincenzo Sacco

*V. Sacco*

Avv. Xavier Santiapichi

*X. Santiapichi*

Dott. Franco Secchieri

*F. Secchieri*

Arch. Francesca Soro

*F. Soro*

Ing. Roberto Viviani

*R. Viviani*

Ing. Filippo Dadone  
(Rappresentante Regione Lombardia)

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di n° 9 fogli è conforme a:  
suo originale.  
Roma, li 22/06/2011