

**Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex
S.P. 46) in Comune di Novate Milanese e Bollate (MI)**

PROGETTO DEFINITIVO

**Modifica del Progetto sottoposto a Verifica di
assoggettabilità a V.I.A. conclusa con Decreto MATTM
di esclusione n. 44 del 23/02/2017**

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs152/2006)**

1. Titolo del progetto

Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex S.P. 46) in Comune di Novate Milanese e Bollate (MI)
PROGETTO DEFINITIVO

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2	<p>Il Progetto Preliminare della Strada di collegamento in oggetto non è riconducibile alle tipologie specifiche di cui agli Allegati II e II-bis del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., ma è stato sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ministeriale, conclusasi con Decreto di esclusione dalla VIA n. 44 del 23/02/2017 della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM.</p> <p>La presente modifica non è riconducibile, come valutato per il Progetto Preliminare, alle tipologie specifiche di cui agli Allegati II e II-bis del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i..</p>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

A seguito di diversi tavoli di confronto svoltisi tra Regione Lombardia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Città Metropolitana di Milano, Comuni di Novate Milanese e di Bollate, Autostrade per l'Italia S.p.A., Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. e Milano Serravalle Engineering S.r.l. in merito alle possibili soluzioni alternative per l'innesto della nuova strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex Sp46) su via G. Di Vittorio, nel comune di Novate Milanese, si è giunti ad una proposta progettuale che migliora gli aspetti di funzionalità e di sicurezza dell'intersezione tra la strada complanare, la strada A52 e la viabilità locale, rispetto al progetto già sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA. Come si evince dalla documentazione prodotta, le ottimizzazioni proposte alla funzionalità e alla sicurezza dell'intersezione consistono in modifiche che migliorano le esigenze puntuali del territorio senza apportare impatti negativi significativi nuovi o diversi rispetto a quanto già valutato nell'ambito della procedura di Verifica VIA del Progetto Preliminare.

4. Localizzazione del progetto

Il tracciato stradale di progetto si estende nella porzione nord-occidentale del territorio comunale di Novate Milanese, tra la via Giuseppe Di Vittorio e la linea ferroviaria Milano – Saronno, in affiancamento a sud dell'asse della A52.

L'intervento si estende in aree di margine urbano, in un ambito territoriale caratterizzato a est e a sud dall'ampio deposito utilizzato da Trenord, a sud-ovest da insediamenti alberghieri e commerciali e aree verdi attrezzate, e ad ovest da aree verdi urbane.

A circa 150 m a ovest si estende il corso del Torrente Pudiga, ai cui lati si osserva la presenza di orti ed aree utilizzate per il deposito di materiali.

5. Caratteristiche del progetto

La soluzione progettuale sottoposta a procedura di Verifica VIA prevede il collegamento della Strada complanare nel tratto oggetto di analisi con la via G. Di Vittorio mediante la realizzazione di una intersezione a "T" con la possibilità di effettuare manovre di svolta in mano destra, recuperando le manovre di svolta in sinistra attraverso le rotatorie esistenti a diversa distanza sulla via G. Di Vittorio, a nord e a sud.

La proposta di modifica prevede invece di collegare la Strada complanare nel tratto oggetto di analisi con la via G. Di Vittorio mediante la realizzazione di una intersezione a rotatoria. L'intervento prevede inoltre, in uscita dall'A52 da ovest (direzione Monza), l'innesto diretto sulla via G. Di Vittorio svincolato dalla nuova rotatoria di previsione. Per i dettagli, si veda la planimetria di confronto allegata alla presente Lista di controllo.

La soluzione progettuale individuata comporta benefici in termini di fruibilità della viabilità da parte dell'utente stradale e di sicurezza e non genera alcun cambiamento sui volumi di traffico valutati nell'iter di compatibilità ambientale dell'intervento. Nel dettaglio, è stata sviluppata una approfondita verifica delle possibili ricadute viabilistiche conseguenti alle modifiche proposte rispetto al Progetto Preliminare al fine di quantificare i carichi attesi ed il livello di servizio sull'infrastruttura, oltre ai possibili effetti che gli interventi potrebbero determinare sulla rete viaria esistente sia di lunga percorrenza, nonché di breve-media percorrenza nell'intorno della complanare. Le analisi hanno evidenziato come i carichi di traffico risultino in riduzione in alcuni casi o comunque comportino variazioni quantitativamente non significative lungo la viabilità urbana esistente a margini o di attraversamento di tessuti residenziali (bilanciati da un incremento delle percorrenze lungo gli assi principali esistenti e previsti). Tale condizione permette di attendere in generale una sostanziale similarità tra i due scenari progettuali per quanto riguarda i fattori di pressione generati dal traffico, relativamente alle ricadute di inquinanti e di disturbo acustico, fatta salva l'attesa anche di alcuni tratti urbani che potranno beneficiare della soluzione proposta dal Progetto Definitivo.

Inoltre, le modifiche apportate non comportano modifiche in termini di occupazione del suolo, impegnando esclusivamente l'area già trasformata dal cantiere di demolizione del vecchio tracciato della Sp46 e di realizzazione della A52. Non variano, pertanto, la strategia di localizzazione delle aree di cantiere prevista nel progetto approvato, i presidi ambientali e le misure gestionali, già esaminate in sede di verifica VIA.

Il progetto non è soggetto alle Disposizioni di cui al Dlgs. 105/2015.

Per quanto riguarda le attività previste in fase di cantiere, non vi sono differenze sostanziali tra il progetto definitivo e quello preliminare. In merito all'occupazione temporanea di aree per la localizzazione del campo base e di quelli operativi, le stesse saranno localizzate in prossimità dell'opera in progetto e, per la maggior parte, in corrispondenza di aree destinate alla realizzazione di un bacino di infiltrazione delle acque e comunque di proprietà di Autostrade per l'Italia S.p.A. Le lavorazioni previste, da realizzarsi in 221 giorni lavorativi (pari a 308 giorni naturali e consecutivi), comprendono sinteticamente le seguenti attività: bonifica ordigni bellici, risoluzione interferenze presenti, demolizione e ricostruzione di strade e rilevati, opere di scavo e rinterro connesse alla mutata conformazione dei rami di svincolo, realizzazione di opere impiantistiche e relative alla illuminazione pubblica, realizzazione di strutture in c.a. rappresentate dal sottopasso ciclabile, da muri di sostegno e da opere fondazionali, opere di finitura e completamento della piattaforma stradale, realizzazione di opere a verde comprese nel progetto. È da sottolineare come non vi siano lavorazioni particolari che possano configurare condizioni di pressione ambientale sostanzialmente diverse da quanto già atteso. La gestione delle terre e delle rocce da scavo è stata definita secondo le

indicazioni del DPR m. 120 del 13 giugno 2017 allo scopo di definire le modalità di gestione e di utilizzo dei materiali da scavo prodotti nell'ambito dei lavori, basandosi sulla volontà di favorire il riutilizzo al posto dello smaltimento in un'ottica di maggior tutela dell'interesse ambientale e pubblico.

Al termine dei lavori, il sedime di occupazione previsto dal progetto infrastrutturale risulta pressoché parallelo e in affiancamento a quello della A52 Rho-Monza in comune di Novate Milanese, su aree prevalentemente di proprietà della concessionaria o pubbliche e comunque su aree già trasformate dai cantieri funzionali all'A52 attigua. Ciò è stato possibile grazie alla proposta di modifica del progetto della complanare in sede di redazione del progetto definitivo, dal momento che la soluzione prevista dal progetto preliminare prevedeva un'occupazione permanente di aree maggiore: infatti, la proposta progettuale dell'intersezione a "T" era posta più a sud rispetto all'attuale collocazione della soluzione con la rotatoria e si estende su aree libere (peraltro con elevata copertura arborea esistente). In aggiunta, la previsione di spostamento delle occupazioni permanenti di progetto nell'area di cantiere della A52 permette di evitare la perdita unità strutturali vegetazionali consolidate nella percezione locale, le quali venivano completamente interferite nella versione del progetto preliminare con conseguente eliminazione degli individui arborei esistenti, nonché di mantenere un importante elemento filtro tra le viabilità esistenti e di progetto e il parco pubblico esistente a est, oltre ad evitare di esporre la nuova viabilità alla diretta percezione dalle aree al contorno.

A tale proposito, si rimanda alla planimetria di confronto allegata al presente documento.

Con riferimento alla tematica dei beni sensibili, la porzione occidentale degli interventi infrastrutturali di progetto (sia del Progetto Preliminare, sia del Progetto Definitivo) ricada all'interno della fascia di tutela di 150 m applicata al Torrente Pudiga tutelato ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c, del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. Tuttavia, le modifiche progettuali proposte non interessano aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267 del 30 dicembre 1923 e del successivo regolamento di applicazione (R.D. n. 1126 del 16 maggio 1926), né aree alle quali sono associate specifiche condizioni di rischio idraulico dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino del Po (PAI) e dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA). Inoltre, il progetto non prevede lo smaltimento delle acque di piattaforma nel Torrente Pudiga. Suddette aree sono comunque interessate dalla realizzazione di interventi di inserimento eco-paesaggistico al fine di integrare le funzioni faunistiche e paesaggistiche dell'ambito prossimo al Torrente.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Decreto n. 44 del 23/02/2017 della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 ex D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.</p> <p>Parte dell'intersezione tra la Strada complanare e la via G. Di Vittorio (in entrambe le soluzioni progettuali) ricade all'interno del margine esterno della fascia di tutela paesaggistica di 150 m applicata ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c) del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. al Torrente Pudiga, presente a ovest.</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Regione Lombardia, ai sensi dell'art. 80, comma 3, let. a) della L.r. n. 12/2005 e s.m.i.</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti Zone umide di rilievo internazionale nelle aree di intervento e al loro contorno, foci di fiumi, né rilevanti sistemi ripariali. A ovest dell'area di intervento, a circa 150 m, è presente il corso del Torrente Pudiga, elemento idrografico fortemente artificializzato e banalizzato nella struttura ripariale dalla densa urbanizzazione del contesto. Gli interventi previsti non interessano il corso d'acqua, né si collocano in sua prossimità.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	E' interessato il contesto pianiziale padano lungo la fascia di conurbazione nord di Milano, lontano da contesti costieri e marini.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	E' interessato il contesto pianiziale padano lungo la fascia di conurbazione nord di Milano. Non sono presenti contesti forestali nelle aree di intervento.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non interessa né si colloca in prossimità di Siti Natura 2000 e Aree protette ai sensi della L.r. 86/1983 e s.m.i. Tali istituti di tutela sono presenti a notevole distanza dell'area di intervento: <ul style="list-style-type: none"> • ZSC IT2050001 "Pineta di Cesate", a circa 6,5 km a nord; • margine meridionale del Parco regionale delle Groane, a circa 1,2 km a nord; • porzione isolata del Parco regionale Nord Milano, a circa 1,2 km a est.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il contesto è densamente urbanizzato, posto all'interno della conurbazione nord di Milano, ove si può registrare il mancato rispetto degli SQA pertinenti al settore trasporto su strada. La soluzione progettuale individuata, sostenuta dagli Enti locali, comporta benefici in termini di fruibilità della viabilità da parte dell'utente stradale e di sicurezza e non genera alcun cambiamento sui volumi di traffico valutati nell'iter di compatibilità ambientale dell'intervento.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il più ampio contesto in cui si inserisce l'area è densamente urbanizzato, costituente la conurbazione nord di Milano. A dispetto del più ampio contesto, l'area di intervento si colloca in un ambito con scarsa presenza di tessuti residenziali. Si ribadisce che la soluzione progettuale individuata, sostenuta dagli Enti locali, comporta benefici in termini di fruibilità della viabilità da parte dell'utente stradale e di sicurezza e non genera alcun cambiamento sui volumi di traffico valutati nell'iter di compatibilità ambientale dell'intervento.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nell'area di intervento e al suo contorno non sono segnalate zone rilevanti da un punto di vista storico, culturale o archeologico.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il contesto è urbano; non risultano presenti produzioni agricole di particolare qualità e tipicità riconosciute ai sensi dell'art. 21 D.lgs. n. 228/2001.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non risultano presenti al contorno dell'area di intervento siti contaminati riconosciuti nell'elenco regionale aggiornato al 31/12/2021.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non interessa aree a rischio individuate dal PAI e/o dal PGRA.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Classificazione sismica al 31/03/2022, Recepimento da parte delle Regioni e delle Province autonome dell'OPCM 20 marzo 2003, n. 3274 e dell'OPCM 28 aprile 2006, n. 3519: Zona 4
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento, relativamente ai rami di connessione all'intersezione con l'A52, ricade nella fascia di rispetto stradale applicata al tracciato autostradale.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p>Rispetto al progetto sottoposto a Verifica VIA, la proposta di modifica prevede un lieve scostamento verso nord dell'intersezione tra la complanare e la viabilità locale ed il ramo di innesto collegato, occupando esclusivamente l'area già trasformata dal cantiere di demolizione del vecchio tracciato della Sp46 e di realizzazione della A52.</p>		<p>L'occupazione dei luoghi indotta dalla proposta di modifica progettuale si attesta in aree già trasformate dai cantieri dell'A52, peraltro in parte già occupate dalla pavimentazione stradale della ex Sp46. Il lieve spostamento verso nord dell'occupazione della complanare permette di evitare tra l'altro l'eliminazione di una densa fascia arborata (di querce e carpini) consolidata su un rilevato realizzato a margine del cantiere A52.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>E' previsto, come già nel Progetto Preliminare, l'uso di risorse (suolo, acqua, materiali e energia) per la realizzazione dell'opera.</p>		<p>Per la realizzazione della complanare non è atteso un uso di risorse idriche, di materiali e di energia sostanzialmente diverso da quanto già previsto dal Progetto Preliminare. Lo spostamento complessivo delle occupazioni permanenti di progetto nelle aree di cantiere A52 dell'intersezione e del tratto di complanare connesso nella nuova soluzione permette inoltre di evitare il consumo di unità vegetazionali consolidate.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>E' prevista l'attuazione di azioni connesse alla sola realizzazione di pavimentazioni stradali, come già previsto nel progetto oggetto di proposta di modifica.</p>		<p>Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>E' prevista l'attuazione di azioni connesse alla sola realizzazione di pavimentazioni stradali, come già previsto nel progetto oggetto di proposta di modifica.</p>		<p>Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p>La fase di cantiere non muta sostanzialmente rispetto al progetto originario; trattasi di realizzare una rotonda al posto di una intersezione a "T". In fase di esercizio la nuova configurazione dell'intersezione permette di migliorare la distribuzione dei flussi di traffico sulla rete stradale dell'ambito territoriale interessato (vd. Studio di Traffico allegato).</p>		<p>In fase di cantiere non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato. Dall'analisi dei dati relativi ai flussi veicolari simulati nei due scenari progettuali dallo studio di traffico allegato al Progetto Definitivo emergono carichi di traffico in riduzione in alcuni casi o variazioni quantitativamente non significative lungo la viabilità urbana esistente a margini o di attraversamento di tessuti residenziali. Tale condizione permette di attendere in generale una sostanziale similarità tra i due scenari per quanto riguarda i fattori di pressione generati dal traffico, relativamente alle ricadute di inquinanti, fatta salva, come evidenziato, l'attesa anche di alcuni tratti urbani che potranno beneficiare della soluzione proposta dal Progetto Definitivo.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p>Le opere da realizzare non presentano differenze tra i due scenari progettuali, tali da poter generare un quadro emissivo significativamente diverso.</p>		<p>Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato. Vedi considerazioni precedenti in merito ai flussi di traffico in fase di esercizio.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p>La proposta di modifica prevede un'implementazione del sistema di raccolta e gestione delle acque di piattaforma stradale.</p>		<p>Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	La tipologia di intervento (opera stradale) non rappresenta fattispecie riconducibile a opere che possano attendere condizioni di rischio rilevante per la salute umana e per le altre componenti ambientali sensibili in fase di cantiere o di esercizio.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Le modifiche previste non interessano, né interferiscono, zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Al contorno delle aree di intervento non sono presenti aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Il progetto originario e le modifiche proposte non interessano, né si collocano in prossimità, del corso del T. Pudiga, presenta a circa 150 m a ovest delle aree di intervento.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	La complanare si attesta a lato del tracciato della A52.		<p>Le analisi macro modellistiche sviluppate per il presente progetto proposto in modifica al progetto sottoposto a Verifica VIA hanno permesso di rilevare la distribuzione dei flussi di traffico atteso e le performance della rete stradale dell'area di studio per le due soluzioni progettuali. In particolare, i dati aggregati dei macro-indicatori considerati e il relativo raffronto tra le due soluzioni progettuali, evidenziano, per la soluzione progettuale proposta in modifica un incremento delle percorrenze e una riduzione dei tempi di circolazione, indice di una migliore distribuzione dei flussi di traffico sulla rete stradale oggetto di analisi (vd. Studio di Traffico allegato alla presente Lista di controllo).</p> <p>Per quanto attiene alle verifiche dei livelli di servizio svolte per appurare la funzionalità degli elementi infrastrutturali, le analisi effettuate hanno permesso di rilevare come l'inserimento della rotatoria tra la Strada complanare e la via G. Di Vittorio è in grado di supportare i flussi di traffico attesi all'interno di questo scenario di analisi. Le verifiche di dettaglio evidenziano valori di LOS pari ad A sulla nuova rotatoria di previsione, mentre sulle restanti intersezioni, i valori di perditempo e accodamenti risultano contenuti e del tutto accettabili anche in relazione al regime di traffico atteso in questo scenario di analisi.</p> <p>Si rimanda allo Studio di Traffico allegato alla presente Lista di controllo per i dettagli.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	L'area di intervento si colloca all'interno di un areale sottoposto a cantierizzazione dell'A52 intercluso tra il tracciato autostradale esteso in rilevato alto (a nord) e un dosso arborato (a sud) che non ne permette la percezione visiva diretta dalle diverse distanze.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Le modifiche strutturali proposte all'intersezione con la via G. Di Vittorio sono previste in corrispondenza dell'area già trasformata dal cantiere della A52, in parte precedentemente occupata dal sedime della ex Sp46.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Gli interventi previsti interessano "aree di non trasformazione urbanistica" definite dallo strumento urbanistico comunale del Comune di Novate M. Tale ambito è stato definito dal PGT comprendendo le porzioni di territorio interessate da fasce di rispetto stradali, che rendono tali aree inidonee agli usi urbanistici (contrariamente al progetto preliminare che interessava per la maggior parte della sua estensione aree per servizi destinate a verde urbano). Il Progetto si pone in coerenza con gli indirizzi regionali di contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica sia attraverso lo spostamento di parte del tracciato della complanare (che permette di evitare l'eliminazione di unità vegetazionali strutturate e quindi di alterazione di condizioni paesaggistiche consolidate), sia tramite la strutturazione eco-paesaggistica dei luoghi in un'ottica di incremento della		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	dotazione ecosistemica e di miglioramento dei caratteri di naturalità e percettivi della zona.			
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	L'intervento non si colloca in stretta prossimità di tessuti residenziali. Lo Studio di Traffico sviluppato per la presente proposta progettuale ha evidenziato un miglioramento della distribuzione dei flussi di traffico sulla rete stradale della zona rispetto al Progetto Preliminare, con conseguente beneficio per il quadrante interessato.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	L'intervento proposto in modifica al progetto sottoposto a Verifica VIA non si colloca in prossimità di ricettori antropici sensibili.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	A lato sud-est della complanare è presente una densa fascia arborata di querce e carpini, realizzata su un alto rilevato in terra.		La proposta di lieve spostamento verso nord del tratto di complanare di raccordo con l'intersezione con la via G. Di Vittorio permette di salvaguardare la fascia arborata esistente, che nella versione del Progetto Preliminare viene invece completamente interferita, con conseguente eliminazione degli individui arborei esistenti. Oltre alla tutela dell'unità arborata esistente, la proposta progettuale in modifica introduce diverse unità vegetazionali al contorno dell'intervento, incrementando la dotazione ecostrutturale della zona.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
L'area di intervento è collocata all'interno della conurbazione nord di Milano, ove si è registrato più volte il superamento dei limiti di legge relativi all'inquinamento atmosferico, anche di contaminanti derivanti dal traffico veicolare. Non risultano segnalazioni di inquinamento delle altre componenti ambientali (suolo, sottosuolo e acque) nelle aree di intervento e al contorno.		Lo studio di traffico sviluppato per il presente progetto ha evidenziato come la soluzione progettuale proposta in modifica è quella che produce i migliori effetti in termini prestazionali sui tratti stradali oggetto di analisi, con maggior fluidità del flusso veicolare. Dall'analisi dei dati relativi ai flussi veicolari simulati nei due scenari progettuali dallo studio di traffico allegato al Progetto Definitivo emergono carichi di traffico in riduzione in alcuni casi o variazioni quantitativamente non significative lungo la viabilità urbana esistente a margini o di attraversamento di tessuti residenziali. Tale condizione permette di attendere in generale una sostanziale similarità tra i due scenari per quanto riguarda i fattori di pressione generati dal traffico, relativamente alle ricadute di inquinanti, fatta salva, come evidenziato, l'attesa anche di alcuni tratti urbani che potranno beneficiare della soluzione proposta dal Progetto Definitivo.		
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	L'area di intervento non si colloca all'interno, né in prossimità, di ambiti soggetti a condizioni di rischio.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No/? – Perché?</i>	
	21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
L'intervento in modifica è proposto proprio per migliorare le relazioni di funzionalità complessiva del nodo infrastrutturale tra la Strada complanare e l'intersezione A52 in Comune di Novate Milanese.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.		
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	L'area di intervento non è posta a margine o in prossimità di confini provinciali, regionali o statali.		Non sono attesi effetti ambientali significativi in relazione a quanto dichiarato a lato.	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Relazione ambientale	-	VP_NovateM_All01_RelAMB
2	Studio di traffico	-	VP_NovateM_All02_RelTRAFF
3	Planimetria progetto escluso da VIA	1:1000	VP_NovateM_All03_Plan_preliminare
4	Planimetria progetto in variante	1:1000	VP_NovateM_All04_Plan_definitivo
5	Planimetria di confronto tra soluzioni progettuali	1:1000	VP_NovateM_All05_Plan_confronto

Il dichiarante

Luca Giacomini

Autostrade per l'Italia S.p.A.

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.