



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 10149] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. Modifiche proposte dal Progetto Definitivo al Progetto Preliminare della Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex S.P. 46) in Comune di Novate Milanese e Bollate (MI).
Nota tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. n. ASPI/RM/2023/0014037/EU del 25/07/2023 acquisita al prot. acquisita al prot. MASE-125548 del 31/07/2023, la Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativa alle modifiche proposte dal Progetto Definitivo al Progetto Preliminare della Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex S.P. 46) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (MI) già oggetto di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ed escluso dalla VIA con Decreto MATTM di esclusione n. 44 del 23/02/2017, identificato con codice procedura ID 3326, presentato da altro soggetto proponente, Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A..

A corredo dell'istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici della Lista di Controllo”.

L'intervento, come descritto nell'istanza e nella lista di controllo, si configura come modifica progettuale che migliora gli aspetti di funzionalità e di sicurezza dell'intersezione tra la strada complanare, la strada A52 Rho-Monza e la viabilità locale comunale rispetto al progetto preliminare già sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA conclusasi con Decreto MATTM di esclusione n. 44 del 23/02/2017.

Rispetto al Progetto Preliminare, con il Progetto Definitivo dell'opera è stato previsto un miglioramento funzionale dell'intersezione della complanare con la via G. Di Vittorio a Novate M. (appartenente al tratto di competenza di Autostrade per l'Italia) tramite sostituzione dell'intersezione a “T”, con una rotatoria. In aggiunta, la proposta progettuale prevede l'innesto diretto sulla via G. Di Vittorio svincolato dalla nuova rotatoria di previsione per i veicoli provenienti da ovest in uscita dalla strada A52, i quali utilizzeranno il sedime già esistente.

Le modifiche sopra indicate generano, rispetto al Progetto Preliminare sottoposto a Verifica VIA, un lieve scostamento verso nord della nuova intersezione e del primo tratto connesso della complanare. Le modifiche apportate non comportano variazioni 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.

Il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto c) denominata "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale"

Il progetto è localizzato nella periferia nel Comune di Novate Milanese e Bollate nella Città Metropolitana di Milano nella Regione Lombardia

Analisi e valutazioni

La Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha in progetto la realizzazione della Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex S.P. 46) in Comune di Novate Milanese e Bollate (MI) Figg. 1 e 2.



Fig. 1 – localizzazione area degli interventi (Fonte: Allegato alla Lista di controllo “Relazione ambientale”)

Come indicato in premessa, l'intervento consiste nella realizzazione della nuova strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex Sp46) su via G. Di Vittorio, nel comune di Novate Milanese. Rispetto al Progetto Preliminare, la proposta progettuale, presentata con l'istanza oggetto della presente valutazione, migliora gli aspetti di funzionalità e di sicurezza dell'intersezione tra la strada complanare, la strada A52 e la viabilità locale, in quanto l'intersezione a “T” del Progetto Preliminare è stata sostituita con l'inserimento 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.

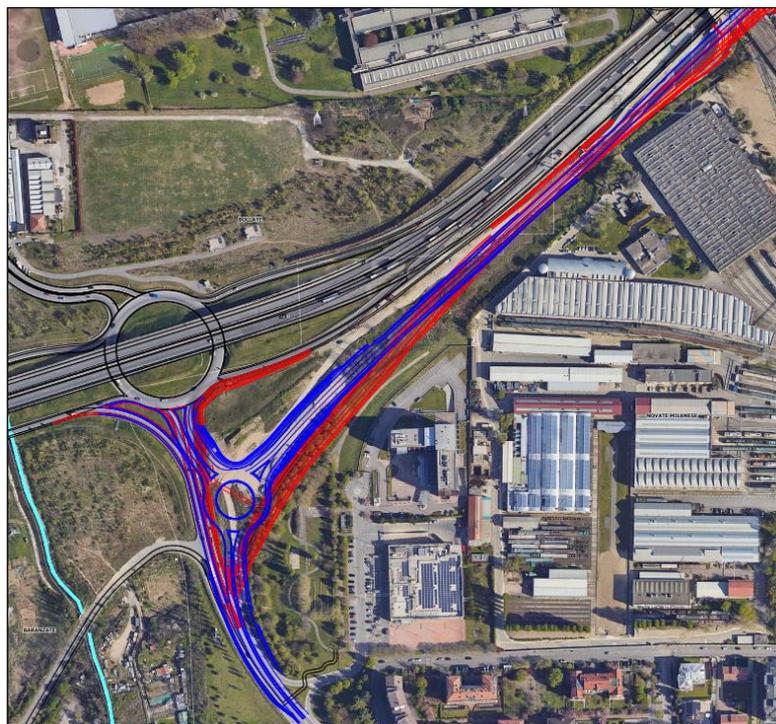


Fig. 2 – Inquadramento dell’area degli interventi Planimetria di confronto tra Progetto Preliminare - tratto in colore rosso- e Progetto Definitivo -tratto in colore azzurro- (Fonte: Allegato alla Lista di controllo “Planimetria di confronto tra soluzioni progettuali”)

Come indicato dal Proponente, 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.

L’analisi delle possibili ricadute viabilistiche conseguenti alle modifiche proposte rispetto al Progetto Preliminare, 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.

Come rappresentato nella *Lista di controllo*, 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.

Il Proponente evidenzia che 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.

Per quanto riguarda le attività previste in fase di cantiere, non vi sono differenze sostanziali tra il progetto definitivo e quello preliminare. Inoltre, 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.

Brevemente, le lavorazioni previste consistono in: 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.

La gestione delle terre e delle rocce da scavo avverrà secondo i dettami del DPR m. 120 del 13 giugno 2017.

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo "Iter autorizzativo del progetto proposto" la Società ANAS S.p.A., il Proponente ricorda che il progetto è già stato sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, conclusasi con il Decreto n. 44 del 23/02/2017 di esclusione dalla VIA.

Il progetto ricade, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c) del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i., in parte all'interno della fascia di tutela paesaggistica di 150 m delle sponde del Torrente Pudiga, presente a ovest. Pertanto, dovrà essere acquisita Autorizzazione paesaggistica rilasciata dalla Regione Lombardia.

Con riferimento al punto 8 della "Lista di controllo", "Aree sensibili e/o vincolate", il proponente afferma che:

- al punto 1 "Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi", il progetto non ricade nell'ambito di tali zone;
- al punto 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)", il sito è fuori da aree naturali protette che sono a distanza tale da non poter essere interessate in alcun modo dai lavori in progetto.

Il Parco regionale delle Groane, si colloca a circa 1,2 km a nord; il Parco regionale Nord Milano, a circa 1,2 km a est, mentre la ZSC IT2050001 "Pineta di Cesate", a circa 6,5 km a nord

- Al punto 6 "Zone a forte densità demografica", il progetto si inserisce all'interno della conurbazione nord di Milano, densamente urbanizzata; A dispetto del più ampio contesto, l'area di intervento si colloca in un ambito con scarsa presenza di tessuti residenziali.
- al punto 7 "Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica" il sito ricade in aree vincolate ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c) del D.lgs. n. 42/2004, in quanto le opere interferiscono con la fascia di rispetto di 150 m del Torrente Pudiga, Fig. 3;

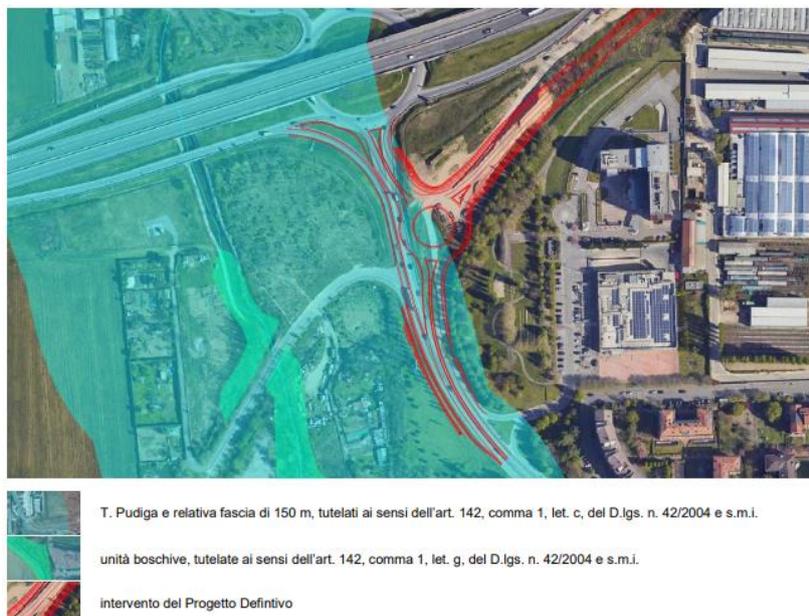


Fig. 3 – Intervento di progetto e beni paesaggistici interessati (Fonte: Allegato alla Lista di controllo “Relazione ambientale”)

- al punto 9 “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)”, le opere in progetto ricadono all’esterno di siti identificati come contaminati;
- al punto 10 “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)”, il sito non ricade neppure parzialmente in aree sottoposte a vincolo idrogeologico;
- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”, il proponente evidenzia che l’area di intervento non interessa aree a rischio individuate dal PAI e/o dal PGRA. Pur se L’alveo inciso del Torrente Pudiga, appartenente al reticolo idrico principale, è indicato come “Area a potenziale rischio significativo (APSFR)” di livello Distrettuale del PGRA, lungo cui è riconosciuto uno scenario di pericolosità frequente, Fig . 4;

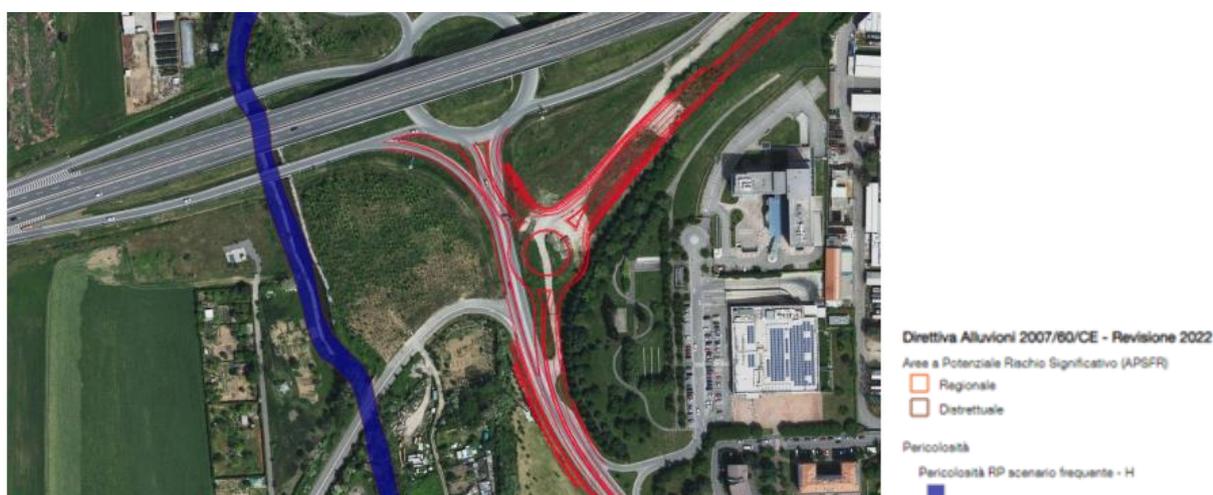


Fig. 4 – Estratto della cartografia del PGRA (Fonte: Allegato alla Lista di controllo “Relazione ambientale”)

- al punto 12 “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 4;
- al punto 13 “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù”, L’area di intervento, relativamente ai rami di connessione all’intersezione con l’A52, ricade nella fascia di rispetto stradale applicata al tracciato autostradale.

Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo, “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, il Proponente afferma che 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 Sp 46 e di realizzazione della A52. 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.

Rispetto alle emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell’atmosfera, la Società nella *lista di controllo* rappresenta che in fase di cantiere non sono attesi effetti ambientali significativi; inoltre, rispetto a quanto valutato con il Progetto Preliminare, dall’analisi dei dati relativi ai flussi veicolari simulati 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.

Il Proponente evidenzia che, la proposta di modifica prevede un’implementazione del sistema di raccolta e gestione delle acque di piattaforma stradale, per cui non sono attesi effetti ambientali

In merito alla produzione di materiale generato e movimentato, il proponente, nella *Lista di controllo*, indica che 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, pur se nella documentazione fornita a corredo della istanza, non si dia evidenza di quanto asserito, non fornendo indicazioni in merito al volume di materiali prodotti e/o necessari alla realizzazione delle opere, né i siti di eventuale smaltimento e/o approvvigionamento.

Pertanto, nella presente valutazione si è fatto riferimento alla documentazione allegata alla istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, presentata dalla Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. con nota acquisita al prot. DVA-8563 del 30/03/2016, conclusasi con decreto DVA n. 44 del 23/02/2017, che prevede una movimentazione di terre e rocce da scavo pari ad oltre 40.000 mc.

La Società Proponente afferma che l’area oggetto di intervento 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, né interferiscono, zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro.

Considerazioni e conclusioni

La Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativa alle modifiche proposte dal Progetto Definitivo al Progetto Preliminare della Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex S.P. 46) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (MI) (modifica del Progetto sottoposto a Verifica di assoggettabilità a V.I.A. presentato dalla Società Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A., conclusa con Decreto MATTM di esclusione n. 44 del 23/02/2017)

I lavori previsti consistono nella realizzazione della Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex S.P. 46) nei Comuni di Novate Milanese e Bollate (MI), mediante la realizzazione dell'innesto con rotatoria, in luogo dell'innesto a "T" previsto con il Progetto Preliminare.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione allegata, considerata la finalità degli interventi, e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

In ordine alla gestione dei materiali prodotti nel corso delle demolizioni, questi dovranno essere gestite secondo la normativa di settore.

Resta fermo il quadro prescrittivo indicato all'articolo 1 del decreto n. DVA-44 del 23/02/2017.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

