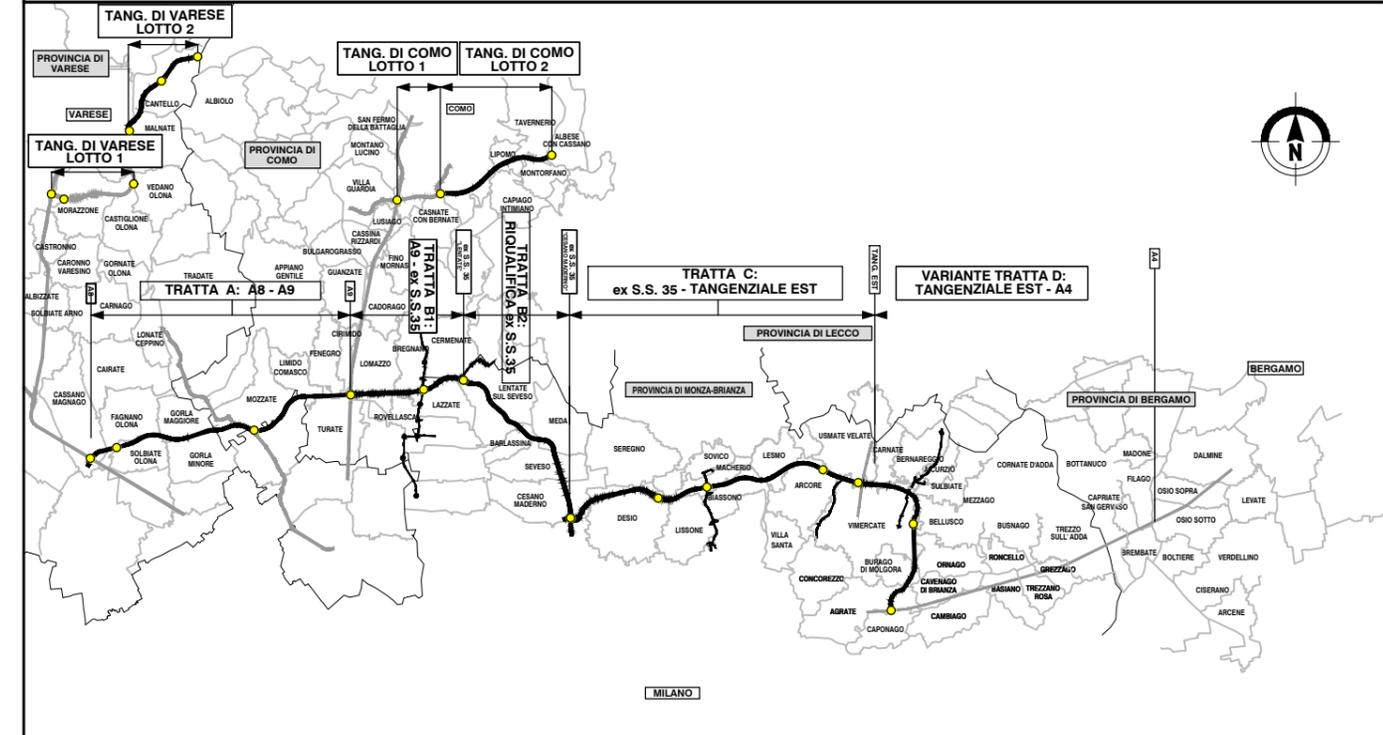


QUADRO DI UNIONE GENERALE



COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE

CODICE C.U.P. F11B06000270007

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE VARIANTE TRATTA D

SEZIONE 4 - QUADRO AMBIENTALE

Sezione 4.0 - PREMESSA

Relazione

IDENTIFICAZIONE ELABORATO

FASE PROGETTUALE	AMBITO	TRATTA	CATEGORIA	OPERA	PORTE DI OPERA	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVA	REVISIONE ESTERNA
D	SA	DD	000	AM00	000	RS	001	A

DATA 30 Giugno 2023

SCALA -

CONCEDENTE



PROGETTAZIONE



DATA REVISIONE

30 Giugno 2023 EMISSIONE A

ELABORAZIONE PROGETTUALE

Direzione Ingegneria BIM Center
Arch. Fabio Massimo Saldini RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
Ing. Lucia Samorani

Redatto: Ing. Norese Visto: Ing. Samorani Contributo specialistico: Arch. Saldini

CONCESSIONARIO

Direttore Ingegneria e BIM Center: Arch. Fabio Massimo Saldini
Direttore Tecnico: Ing. Paolo Simonetta
Responsabile Funzione Tecnica, Project Financing e ACT Ing. Andrea Monguzzi

VERIFICA E VALIDAZIONE

RTI: Conteco Check S.r.l. (Mandante), Rina Check S.r.l. (Mandataria), Bureau Veritas Italia S.p.a. (Mandataria)

INDICE

1	STRUTTURA E CONTENUTI DEL QUADRO AMBIENTALE.....	1
1.1	COMPONENTI AMBIENTALI INTERESSATE.....	1
1.2	EFFETTI CUMULATIVI.....	1

1 STRUTTURA E CONTENUTI DEL QUADRO AMBIENTALE

1.1 COMPONENTI AMBIENTALI INTERESSATE

La Sezione 4 del SIA costituisce il Quadro ambientale di riferimento.

Tale sezione è stata strutturata in sotto-sezioni, dedicate singolarmente alle componenti ambientali interessate dall'intervento, ossia:

- Sezione 4.1: Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare;
- Sezione 4.2: Geologia ed acque sotterranee;
- Sezione 4.3: Acque superficiali;
- Sezione 4.4: Qualità dell'aria e Clima;
- Sezione 4.5: Rumore e Vibrazioni;
- Sezione 4.6: Salute umana;
- Sezione 4.7: Biodiversità;
- Sezione 4.8: Paesaggio.

Le componenti ambientali considerate e i contenuti di analisi svolti riprendono le Linee Guida n. 28/2020 relative alle norme tecniche per la redazione degli Studio di Impatto Ambientale approvate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) con riunione ordinaria del 09/07/2019.

Rispetto agli agenti fisici indicati nelle Linee Guida non sono stati sviluppati approfondimenti in merito:

- ai “*Campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici*”, in quanto l'opera (infrastruttura stradale) non rappresenta elemento emissivo di radiazioni non ionizzanti; il progetto prevede i necessari impianti elettrici per il funzionamento delle opere di regolazione idraulica e di illuminazione (quadri e cabine), tutti posizionati in corrispondenza del corpo autostradale e non in prossimità di ricettori antropici;
- alle “*Radiazioni ottiche*”, in quanto come illustrato nella precedente Sezione 2 “*Quadro progettuale*” sono previsti impianti di illuminazione sia rispondenti ai requisiti di cui alla Legge regionale n. 31/2015, relativa al risparmio energetico e alla riduzione dell'inquinamento luminoso, sia capaci di evitare qualsiasi dispersione di irradiazione di luce artificiale al di fuori delle aree cui essa è funzionalmente dedicata ed in particolare oltre il piano dell'orizzonte; lungo i tratti del tracciato stradale ove sono necessari per

norma impianti di illuminazione (svincoli), il progetto prevede *guard-led* integrati nelle barriere di sicurezza al posto dei pali, rivolgendo così i fasci luminosi direttamente ed esclusivamente sulla piattaforma stradale;

- alle “*Radiazioni ionizzanti*”, in quanto non pertinenti alla tipologia progettuale oggetto di analisi.

Per ciascuna componente ambientale considerata nel presente SIA:

- sono definiti i pertinenti fattori di pressione potenzialmente generabili dagli interventi e individuate le aree interessate in cui tali fattori di pressione possono manifestarsi;
- sono individuati gli elementi di attenzione riferiti alle sensibilità interessate dall'intervento;
- sono analizzati gli effetti ambientali specifici potenzialmente attendibili dalla fase di cantiere e dalla fase di esercizio;
- sono indicate le misure di contenimento delle eventuali criticità emerse dalle analisi condotte, da integrare nel progetto;
- sono indicate le misure di monitoraggio dei potenziali effetti emersi dall'analisi o comunque di controllo complessivo a titolo cautelativo;
- sono sintetizzati gli effetti individuati, qualificati sotto il profilo del carattere (diretto, indiretto, secondario, isolato, cumulativo), della durata, della frequenza, della reversibilità, ed espresso il relativo grado di significatività.

1.2 EFFETTI CUMULATIVI

Come indicato nell'elenco precedente, sono definiti gli eventuali effetti cumulativi specifici per la singola componente ambientale analizzata, in riferimento agli elementi esistenti e di previsione.

Per quanto attiene agli elementi di previsione, l'unica opera prevista nel territorio in cui si inserisce l'intervento di progetto è la Gronda Est ferroviaria (vd. Sezione 3 “*Quadro pianificatorio e programmatico*” del SIA), estesa in stretta prossimità a nord del tracciato della Tratta D approvata, tra Vimercate / Carnate (MB) e Capriate San Gervasio (BG), per circa 14 km.

La proposta di variante è interessata da tale affiancamento nel solo tratto tra il T. Molgora e la Sp3, ove si attesta, pressoché nella stessa posizione, al tracciato della Tratta D approvata.

In questo tratto, il quadro delle relazioni tra tracciato autostradale di progetto e tracciato ferroviario di previsione non muta sostanzialmente rispetto a quanto già valutato con la Tratta D

VARIANTE TRATTA D
PROGETTO DEFINITIVO

approvata, ma anzi migliora in alcuni punti, in considerazione dell'introduzione da parte della proposta di variante di modifiche strutturali funzionali a garantire maggior permeabilità trasversale al manufatto autostradale (ad esempio tramite il nuovo viadotto in valle Vallone Cava, al posto del rilevato della Tratta D approvata).

Come indicato nella Sezione 3 del presente SIA si consideri comunque che la proposta di Gronda ferroviaria è ferma al Progetto preliminare approvato nel 2006; inoltre, nella programmazione regionale l'opera non è inserita tra gli "*interventi cardine*" e per essa non è prevista una copertura finanziaria, né sono definiti dei tempi di possibile realizzazione.

Tale condizione farebbe presagire l'assenza di possibili sovrapposizioni temporali con la fase di cantiere della variante del Tratta D e la possibile realizzazione a breve termine della Gronda ferroviaria.