



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI
E DEL TURISMO**

VISTO l'art. 7, comma 3 del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs. del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTI gli articoli 26 e 28 del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs. del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 4, comma 5, del D.lgs. 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

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" e, in particolare, l'art. 9, che prevede l'istituzione della "Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, n. 123;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto di realizzazione della riqualifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho - Monza, dal termine della tangenziale nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferroviaria Milano/Varese (compreso), corrispondente alle tratte 1 - 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente



A8/A52 Rho/Monza”, ricadente nel territorio dei Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese, Paderno Dugnano (MI), presentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria, con sede legale in Piazzale R. Morandi 1, 20121 Milano con nota acquisita al prot. n. DVA-2012-21172 in data 5 settembre 2012;

PRESO ATTO che dell’annuncio relativo alla domanda di valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale e della sintesi non tecnica, per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 5 settembre 2012, su i quotidiani “Il fatto quotidiano” e “Avvenire” (inserto Cronaca di Milano);

VISTA la documentazione trasmessa dal soggetto proponente a corredo dell’istanza di valutazione di impatto ambientale in data 5 settembre 2012, nonché le integrazioni e chiarimenti pervenuti nel corso dell’iter istruttorio;

PRESO ATTO che:

il progetto definitivo sottoposto alla procedura di VIA è inserito nell’elenco delle opere connesse a EXPO 2015, di cui al DPCM del 22.10.2008 e s.m.i., e consentirà il collegamento diretto tra il sito della manifestazione Expo e l’area della Brianza e, più in generale, del lecchese e della Valtellina;

l’intervento intende garantire un’adeguata risposta alla domanda di mobilità generata dal territorio densamente urbanizzato e industrializzato dell’area a nord di Milano, dove le esigenze di spostamento risultano decisamente penalizzate, sia per le lunghe percorrenze, sia alla scala intercomunale, a causa dell’elevata congestione presente lungo l’autostrada A4 e della mancanza di un adeguato collegamento alternativo sempre in direzione est-ovest;

il progetto riguarda la riqualificazione/potenziamento, con caratteristiche autostradali, della Strada Provinciale n. 46 “Rho-Monza” e rappresenta il primo e secondo tratto (lotto 1 e 2) fino allo svincolo SS33 Varesina con l’autostrada A8 (lotto 3);

l’infrastruttura ha uno sviluppo complessivo di Km 6 + 719.53 compreso tra Pinnesto con la Strada Statale n. 35 “dei Giovi”, a Paderno Dugnano, ed il ponte sulla Linea Ferroviaria Milano-Varese (compreso), nonché la realizzazione di un nuovo tracciato parallelo al tratto di ex Strada Statale 35, compreso tra gli svincoli con la Strada Provinciale n. 46 stessa e con la A52 Tangenziale Nord di Milano; pur



A



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

assumendo le caratteristiche della piattaforma autostradale, sarà un sistema aperto non soggetto a pedaggio favorendo perciò l'immissione e la fluidificazione del traffico;

ACQUISITO il parere positivo con prescrizioni n. 1301 del 19 luglio 2013, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria, che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere favorevole espresso con Delibera di Giunta Regionale n. X/494 del 25 luglio 2013, trasmessa con mail (pec) dalla Regione Lombardia, del 31 luglio 2013, assunta al prot. DVA-2013-18231 del 1 agosto 2013, che, allegata al presente decreto, ne costituisce parte integrante, a condizione che siano ottemperate le prescrizioni dettate e che *“sia costituito un Osservatorio ambientale finalizzato alla verifica dell'ottemperanza della pronuncia di compatibilità ambientale, della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada, ritenendo inoltre necessario che a tale Osservatorio partecipino - oltre al Ministero dell'ambiente e a Regione Lombardia (con il supporto di ARPA) - la Provincia di Milano e la ASL della Provincia di Milano 1, nonché, relativamente agli ambiti e ai temi di loro specifico interesse o competenza, i Comuni interessati, e che la sede operativa dell'Osservatorio sia posta presso la Giunta Regionale;*

VISTA la nota della Regione Lombardia – Direzione Generale Ambiente, trasmessa con mail (pec) del 26 agosto 2013, assunta al prot. DVA-2013-19594 del 27 agosto 2013, con la quale vengono rese precisazioni in ordine alle prescrizioni dettate con la citata Delibera di Giunta Regionale n. X/494 del 25 luglio 2013,

ACQUISITO il parere favorevole con prescrizioni espresso dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/21680/2013 del 19 agosto 2013, assunto al prot. DVA-2013-19318 del 20 agosto 2013, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

RITENUTO di dover procedere al componimento e omogeneizzazione dei quadri prescrittivi dettati con i sopra citati pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S. e della Regione Lombardia, e che sono riportati alla lettera A del quadro prescrittivo del presente provvedimento;



A

CONSIDERATO che il progetto o i possibili impatti derivanti dalla sua attuazione non interessano, neanche parzialmente e/o indirettamente, Siti di Importanza Comunitaria e/o Zone di Protezione Speciale, istituiti ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli" per la costituzione della Rete Natura 2000;

PRESO ATTO che in merito alla gestione delle terre e rocce la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., nel prendere atto della nota del soggetto proponente, n. 6830 del 15 luglio 2013, con cui comunica *"di non voler adottare il DM 161/2012"*, ha valutato *"che in merito all'utilizzo dei materiali scavati ovvero per le terre e rocce da scavo, il Proponente dovrà operare in conformità all'articolo 186 del D.Lgs. 152/2006 ed assicurare che siano assoggettati alla disciplina in materia dei rifiuti nel rispetto di quanto previsto dalla Parte IV del d.lgs. 152/2006; i rifiuti originati dal cantiere dovranno essere gestiti nei limiti temporali dell'art. 183 del d.lgs.152/2006, ed i rifiuti prodotti dovranno essere avviati ad impianti autorizzati al recupero/smaltimento ai sensi della Parte IV del d.lgs. 152/2006"*;

PRESO ATTO che sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., riportate nel citato parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., n. 1301/2013 e che dette osservazioni sono state esaminate e tenuto conto ai fini dell'espressione del parere stesso;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

ATTESO che ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., sulla base di quanto indicato dal proponente in sede di istruttoria di VIA, si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, da





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

acquisire nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale e relativi al livello di progettazione oggetto del procedimento di VIA medesimo;

sulla base della suddetta ricognizione risultano già acquisite:

- Deliberazione di Giunta n. 203 del 4/6/2013 della Provincia di Milano, richiamata nel citato parere della Regione Lombardia, assunta nell'ambito della Conferenza di concertazione prevista dalla deliberazione della Giunta Regionale della Lombardia n. VI/39975 del 27.11.1998, con la quale esprime le proprie prescrizioni in merito a: preservazione del corridoio primario ad alta antropizzazione della Rete Ecologica Regionale (Settore 52, "Nord Milano"), del corridoio ecologico primario e del varco perimetrato n. 16 della R.E.R.; difesa del suolo, smaltimento delle acque di piattaforma, gestione delle acque sotterranee; gestione dei rifiuti, aggiornamento delle previsioni di traffico, cantierizzazione e mitigazioni ambientali;
- Nota dell'Autorità di bacino del fiume Po, 8042/3.3 del 28.11.2012, con la quale esprime la compatibilità rispetto alla pianificazione di bacino vigente, rimandando all'Autorità idraulica competente, AIPO o STER Regione Lombardia, il parere di compatibilità dei singoli manufatti di attraversamento dei corsi d'acqua in progetto;

i pareri succitati sono stati oggetto di valutazione nel corso dell'istruttoria ed i relativi elementi conoscitivi sono stati adeguatamente tenuti in conto nell'espressione del parere e nella definizione del quadro prescrittivo;

è fatta salva l'acquisizione in sede di definizione del procedimento autorizzativo di eventuali rinvenibili autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente atto, le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dalla Regione;

VISTA la nota del Ministro delle infrastrutture e trasporti in data 19 novembre 2013 prot. 0039005 con cui si conferma l'impegno dell'Amministrazione delle infrastrutture e trasporti ad aprire con immediatezza un tavolo tecnico di consultazione allargato alle istituzioni interessate per la individuazione nei tempi



A

compatibili con l'appalto assentito e con le esigenze di EXPO 2015 di ipotesi progettuali migliorative dal punto di vista ambientale nel tratto compreso nel Comune di Paderno Dugnano, rappresentandosi altresì la necessità che una variante migliorativa sia oggetto di semplice verifica di assoggettabilità a via;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi dell'art 26 del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato, sulla base di quanto premesso;

D E C R E T A

la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione della riquifica con caratteristiche autostradali della SP46 Rho - Monza, dal termine della tangenziale nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferrovia Milano/Varese(compreso), corrispondente tratte 1 - 2 del "Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho/Monza", ricadente nel territorio dei Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese, Paderno Dugnano (MI), presentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria, fatto salvo l'esito del tavolo tecnico di cui in premessa per la individuazione di ipotesi progettuali migliorative dal punto di vista ambientale nel tratto compreso nel Comune di Paderno Dugnano, nonché nel rispetto delle prescrizioni che di seguito si riportano:

A) quadro prescrittivo aggregato della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S. e della Regione Lombardia :

Prima dell'avvio dei lavori

1. L'ottemperanza delle prescrizioni del presente parere dovrà essere verificata da uno specifico Osservatorio Ambientale istituito dal Ministero dell'ambiente



A



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- e della tutela del territorio presso la propria Direzione Generale per le Valutazioni ambientali e altresì sede operativa presso la Regione, composto dai rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della Regione Lombardia e della Provincia di Milano, nonché, relativamente agli ambiti e ai temi di loro specifico interesse o competenza, del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dei Comuni interessati. L'Osservatorio, che si avvarrà del supporto tecnico di Arpa Lombardia, dovrà anche effettuare tutte le attività occorrenti ai fini della vigilanza, monitoraggio e controllo delle attività di cantiere. Gli esiti dell'ottemperanza dovranno essere trasmessi per conoscenza al MATTM;
2. Predisporre e trasmettere una relazione dalla quale si evincano gli interventi, anche di livello progettuale, finalizzati a garantire che l'infrastruttura sia coordinata a livello territoriale con gli altri interventi previsti nel settore nord-occidentale dell'area metropolitana milanese, anche nella prospettiva di Expo 2015. Detta relazione dovrà inoltre contenere un piano di realizzazione dell'infrastruttura coordinato con la costruzione in contemporanea del lotto 3, di competenza Autostrade per l'Italia (ASPT);
 3. In merito alle opere per la risoluzione dell'interferenza dell'infrastruttura stradale in progetto con la linea ferroviaria FNM "Milano-Varese", qualora in esito alla Conferenza dei Servizi dovesse emergere come scelta esecutiva l'alternativa dell'attraversamento in sottopasso alla linea ferroviaria, fatta salva l'attivazione delle eventuali procedure necessarie ex art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., il Proponente dovrà presentare uno specifico approfondimento in merito, con particolare riferimento a quanto di seguito riportato:
 - a. una soluzione progettuale tale da ridurre la concentrazione degli inquinanti atmosferici e i livelli di rumore in prossimità degli imbocchi;
 - b. integrare il PMA con le azioni di monitoraggio delle matrici atmosfera e rumore;
 - c. verificare l'interferenza idraulica ed idrogeologica dell'opera;
 - d. presentare il relativo piano di utilizzo terre ai sensi del DM 161/2012;



4. In relazione allo svincolo di Paderno Dugnano, il ponte ad arco previsto nel progetto dovrà essere oggetto di approfondimenti progettuali finalizzati a limitare al massimo l'area interessata dalla nuova direttrice, a ridurre l'impatto paesaggistico e a rendere i tempi realizzativi compatibili con "Expo 2015" (maggio 2015);
5. Il successivo livello progettuale delle Strade Complanari, sviluppato in accordo con i Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese, Paderno Dugnano e che tenga conto delle indicazioni di seguito riportate:
- a) collocare l'accesso di Cormano all'autostrada in corrispondenza della Via Beccaria, per regolare adeguatamente e razionalizzare i flussi di traffico pesante da / per la zona industriale, senza possibilità di collegamento con la viabilità di Bollate, se non tramite accesso alla complanare;
 - b) prevedere la realizzazione di uno svincolo a rotatoria di collegamento delle due complanari in corrispondenza della viabilità locale di Novate Milanese - Via Brodolini, in modo da permettere la connessione delle complanari alla zona industriale di Novate e al centro commerciale Metropoli;
 - c) le complanari dovranno essere unificate nel tratto via delle Cave - via Brodolini su unica carreggiata da posizionarsi lato Bollate, per un ingombro minore verso via Cavallotti ed il possibile mantenimento dell'area di servizio su sedime esistente;
 - d) connettere la complanare alla rotatoria di via Brodolini unificando in unica opera le gallerie (ecologica e stradale) ed allungamento in funzione della livelletta;
 - e) posizionare il tratto di complanare D in posizione più adiacente al tracciato principale, ponendolo quindi ulteriormente in aderenza alla "Rho - Monza", anche al fine di una maggiore razionalizzazione del territorio almeno nella configurazione definitiva, in relazione alle fasi di cantierizzazione ed agli inserimenti ambientali previsti. In tal senso si chiede di verificare la possibilità di rilocalizzare l'area di cantiere o nell'area interclusa in prossimità della S.P. 44 o nell'area prevista dagli espropri in prossimità dello svincolo dell'interconnessione con la A52;
 - f) il ramo di complanare B2 dovrà essere stralciato al fine di allontanare la





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- direttrice dall'edificato di via Nenni in Bollate;
- g) nel territorio del Comune di Paderno Dugnano assicurare la modifica dell'asse di tracciamento nel tratto in affiancamento alla SS35 avvicinandolo a quest'ultima al fine di allontanare lo stesso tracciato da via G. Dalla Chiesa e dai fabbricati presenti, di mantenere di conseguenza la rotonda di via Gramsci evitando disagi nel transitorio e salvaguardare i garage interrati lato via san Michele;
 - h) la modifica della Rampa B (dir. Milano - Monza) dello svincolo di interconnessione con la A52, al fine di allontanare la direttrice dall'edificio commerciale esistente con limitazione dell'esproprio del piazzale;
 - i) l'eliminazione del Ramo F/complanare Paderno, per ridurre l'impatto su attività commerciali esistenti e limitare l'eventuale utilizzo della complanare come alternativa all'autostrada per il traffico di percorrenza;
 - j) la modifica piano altimetrica della Rampa F/svincolo di Paderno, al fine di ottenere un arretramento dell'immissione della rampa sull'asse principale con allontanamento della complanare da edifici residenziali via Boves - via Sesto S. Giovanni; la modifica della scansione delle luci del nuovo Viadotto strada dei Giovi per renderlo coordinato con il progetto di riqualificazione della metro tranvia Milano - Limbiate; un abbassamento della livelletta del rilevato di approccio al viadotto Giovi per ridurre l'impatto visivo;
 - k) dovrà essere mantenuto lo svincolo per le complanari e in entrata direzione Monza, previsto dal progetto esecutivo in corrispondenza della SP44bis;
6. Definire il crono programma definitivo che dovrà tener conto della necessità di:
- a) garantire un forte coordinamento nella realizzazione con il Lotto 3, di competenza di "Autostrade per l'Italia" come previsto dal decreto prot. DVA_DEC_2012_0000437 del 10/08/2012 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativo al progetto "Autostrada A8-A/52 Rho-Monza - Riqualificazione e potenziamento della SP46 da Paderno e Rho Lotto 3 Variante di Baranzate";



- b) garantirne la funzionalità in tempi rapidi ed il rispetto dei tempi sia per l'avvio di EXPO 2015 (maggio 2015) che al fine di contenere il disagio della popolazione interessata dai cantieri dall'opera;
 - c) anticipare la parziale apertura di eventuali lotti funzionali ogni qual volta già potenziati a due corsie per singola direzione;
 - d) mantenere gli accessi dagli svincoli alle attività produttive e di collegamenti pedonali tra i due lati dell'asse stradale in costruzione nei punti di attuale connessione rilevante;
7. L'eventuale progetto di modifica delle aree di cantiere e dei relativi ripristini dovrà essere trasmesso alla Regione Lombardia per la necessaria approvazione;
8. Garantire per le necessità di terre, nell'ambito del coordinamento con il Lotto 3, quanto in materia indicato dal Decreto prot. 437 del 10/08/2012 del MATTM relativo al progetto "Autostrada A8-A/52 Rho-Monza - Riqualificazione e potenziamento della SP46 da Paderno e Rho Lotto 3 Variante di Baranzate", laddove si prescrive che "per i lotti 1 e 2 si verifichi il riutilizzo delle terre eccedenti per il lotto 3";
9. Al fine di minimizzare il movimento di mezzi pesanti nell'ambito territoriale interessato dai lavori, per l'approvvigionamento di inerti il Proponente dovrà far riferimento prioritariamente agli ambiti estrattivi attivi localizzati in un intorno non superiore ai 5 km dal cantiere; è comunque da escludersi l'apertura di cave specificamente dedicate all'intervento in oggetto ("cave di prestito");
10. Predisporre una dettagliata relazione relativa agli interventi e ai dispositivi di protezione acustica, che verifichi il rispetto di quanto previsto dal DPR 142/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n. 447.", e secondo le seguenti indicazioni.
- a. non dovranno verificarsi - tra le situazioni ante e post operam - transizioni da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore, né incrementi apprezzabili dei livelli di rumore che nell'ante operam fossero già superiori ai limiti; tali transizioni ed incrementi configurerebbero infatti una violazione delle disposizioni





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

del d.p.r. 142/2004. In relazione a ciò, si rileva la criticità rappresentata dal recettore il cui codice attribuito è il R139 il quale, dalle stime dei livelli di rumore riportate, passerebbe da una condizione di rispetto del limite di rumore ante operam ad una di non rispetto del limite post operam; tale situazione non dovrà verificarsi e dovrà essere assicurato il rispetto del limite di rumore presso tale recettore con le misure di mitigazione necessarie, che dovranno essere specificamente individuate e la cui efficacia dovrà essere stimata con adeguate modellizzazioni. Si osserva peraltro che il superamento del limite di rumore, nel caso in questione, non è un effetto indotto (che sarebbe comunque stato da mitigare per la compatibilità ambientale del progetto) ma è addirittura dovuto, per quanto si evince, al concorso significativo delle immissioni di rumore di una infrastruttura stradale complanare che è parte del progetto (quindi un effetto diretto del progetto);

- b. si rende necessario tutelare i recettori limitando al massimo le lavorazioni più impattanti durante il periodo notturno pianificando, nel contempo, delle campagne di misura mirate alla verifica del rispetto dei limiti di zona o concessi in deroga dalle amministrazioni comunali;
- c. si richiama l'attenzione alla verifica dei limiti diurno e notturno, anche per quanto riguarda la "complanare categoria C/2"; si consideri inoltre, in una logica di valutazione costi/benefici e di contenimento dell'impatto, l'opportunità di mitigare i livelli di rumore post operam che, pur entro i limiti, risultassero significativamente incrementati - in rapporto alla sensibilità dei recettori - rispetto all'ante operam;
- d. presso i recettori compresi nelle aree di sovrapposizione delle fasce di pertinenza, in aggiunta al rispetto dei limiti di rumore dell'infrastruttura, sia garantita anche la condizione che il livello di rumore complessivamente immesso dalle infrastrutture concorrenti non superi il massimo dei limiti delle singole infrastrutture;
- e. le caratteristiche delle barriere, ferma restando la loro efficacia acustica, dovranno essere definite in dettaglio in modo coordinato con le esigenze di carattere paesaggistico; particolare cura sarà inoltre posta nella stesura della prevista pavimentazione fonoassorbente;



- f. ai fini della determinazione del soggetto a carico del quale sono posti gli interventi di mitigazione del rumore, si richiamano le disposizioni del d.p.r. 459/1998, art. 3 e del d.p.r. 142/2004, art. 8;
- g. il gestore dovrà provvedere alla manutenzione delle opere di mitigazione provvedendo a sostituire quelle deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da consentire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;
- h. in merito alla "complanare C2" dovrà essere garantito in modo efficace e duraturo il rispetto dei limiti di rumore da traffico veicolare alla facciata;

Riguardo gli scarichi, progettare la portate di acqua massima tenendo conto della effettiva capacità idraulica dei corpi idrici, a prescindere dal limite di scarico regionale pari a 20 l/s, in quanto i canali di riferimento attraversano zone densamente urbanizzate e visto che la capacità di riferimento del corso d'acqua è stabilita dalle portate smaltibili dalla tombinatura posta a valle (in particolare nel Comune di Milano). Gli scarichi in oggetto dovranno essere disattivati al raggiungimento di detto limite, comunque essere disattivati al raggiungimento nei corsi d'acqua - in corrispondenza delle sezioni di scarico del più restrittivo dei seguenti vincoli:

- il "delta" fra l'intradosso del primo attraversamento a valle del punto di scarico e il livello massimo delle acque sia pari o superiore a 1 m;
- il franco rispetto alle sponde del corso d'acqua sia almeno pari a 0,5 m;
 - gli interventi di sistemazione delle sponde dei corsi d'acqua devono essere realizzati con tecniche costruttive compatibili al ripristino della naturalità dei corsi d'acqua, e caratterizzati da pendenze tali da permettere l'accesso dei mezzi d'opera agli stessi; pertanto ancorché i corsi d'acqua in questione siano attualmente difesi da opere in cls o c.a., il loro ripristino deve essere realizzato con tecniche di ingegneria naturalistica anche attraverso la realizzazione di scogliere in pietrame; pertanto non potranno essere realizzate in cls e in "materassi Reno" come previsto nel progetto;
 - per quanto riguarda il torrente Garbogera, si rileva che - nonostante ne sia previsto lo spostamento in tre fasi successive durante il cantiere - la soluzione definitiva individua un andamento con due curve a gomito,



A



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- immediatamente a valle dell'attraversamento autostradale, in contrasto con i principi generali delle direttive dell'Autorità di bacino del Po; si dovrà pertanto affinare il progetto esecutivo in coerenza con le direttive di riferimento, mantenendo un andamento più lineare del corso d'acqua;
- tutte le opere viarie in fregio ai corsi d'acqua dovranno rispettare il vincolo di inedificabilità di 10 m dal ciglio superiore del corso d'acqua, misurato dal piede dei rilevati stradali [v. in particolare l'ambito di attraversamento del torrente Seveso];
11. dovrà essere predisposto, concordandolo con gli uffici regionali o provinciali competenti per i controlli ambientali e inviato alla Commissione, uno studio di approfondimento delle problematiche concernenti l'interferenza dell'opera col reticolo idrografico superficiale in armonia con gli scenari di sviluppo previsti dagli Accordi Quadro Istituzionale (AQST) definiti "Contratti di fiume", integrandosi con i programmi di intervento definiti da ciascun AQST, nella fattispecie con il progetto "Riqualificazione dei Torrenti Pudiga, Guisa e Nirone", attualmente in corso di progettazione e di cui il comune di Bollate risulta soggetto attuatore, in particolare:
- considerato che il torrente Garbogera è caratterizzato da fenomeni di allagamento con tempo di ritorno decennale, dovrà essere valutata l'estensione delle aree di esondazione dei corsi d'acqua;
12. Trasformare le aree di risulta degli svincoli in piccole zone boscate; evitare la frammentazione dei suoli, al fine di tutelare le partiture poderali, i prati irrigui ed i relativi schermi arborei ed il sistema irriguo comprese tutte le componenti minori (chiuse, livelle, ponti, ecc.); tenere in considerazione il bosco esistente tra via Brodolini e complanare A ed il fontanile S. Giacomo, mediante azioni di tutela e preservazione; evitare la realizzazione di ulteriori "aree di servizio e rifornimento carburante";
13. Garantire la realizzazione di tutte le opere di mitigazione e compensazione individuate dallo Studio di Impatto Ambientale ed individuare e porre in atto tutti i possibili accorgimenti al fine di minimizzare l'impatto acustico in fase di cantierizzazione dell'opera e a individuare e realizzare interventi a tutela dei recettori sensibili presso cui le simulazioni hanno restituito dei superamenti dei limiti normativi; il dettaglio degli interventi ed opere di mitigazione e



A

compensazione dovrà essere sviluppato in sede di Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto;

14. Considerare l'area localizzata a nord del progetto per il ruolo importante nella connessione ecologica tra le aree agricole a nord di Bollate in diretta connessione con il Parco delle Groane allargando la fascia a verde a ridosso della strada sul lato nord della stessa, in Comune di Bollate, in particolar modo in corrispondenza della "uscita" del sovrappasso, in direzione degli edifici di via Pasubio; preservare il corridoio primario ad alta antropizzazione della Rete Ecologica Regionale (Settore 52, "Nord Milano"), del corridoio ecologico primario e del varco perimetrato n.16 della R.E.R.; attenersi alle indicazioni della Regione nel P.L.I.S della Balossa, dove peraltro il Comune di Novate Milanese metterebbe a disposizione alcune aree di proprietà comunale e in particolare:

- a. i previsti interventi di mitigazione e compensazione ambientale dovranno essere dettagliati e integrati; a tal fine il proponente dovrà predisporre specifici elaborati - da sottoporre all'Osservatorio Ambientale per una verifica di ottemperanza - redatti sulla base di quanto proposto nello S.I.A. e degli ulteriori criteri ed elementi specifici esposti nel seguito; in generale si dovrà:
- verificare che gli interventi siano adeguati a favorire o mantenere la continuità degli ecosistemi e del sistema idraulico, riqualificare il territorio e - sotto il profilo paesaggistico - conseguire un adeguato dettaglio delle opere mitigative e compensative, con particolare attenzione:
 - alla salvaguardia e riqualificazione delle residue aree di rilevanza paesistica e segnatamente del paesaggio agrario (partitura dei campi, viabilità interpodereale, siepi e filari);
 - alla riqualificazione naturalistica dei fontanili degli ambiti fluviali e degli ecosistemi collegati (alvei e vegetazione di ripa), e alla funzionalità ed efficienza della rete irrigua e dei manufatti idraulici;
 - alla ricucitura delle aree urbane attualmente tagliate dalla SP46 e all'armonizzazione del disegno della frangia urbana;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- al mantenimento delle connessioni ciclopedonali, anche mediante sovrappassi ad accessibilità protetta, tenendo conto dei tracciati indicati nel progetto provinciale "MIBici";
- al coordinamento, sotto il profilo paesaggistico - con gli interventi di mitigazione acustica, prevedendo ad es. la formazione di filari arboreo - arbustivi lungo le barriere fonoassorbenti;
- alla presenza di una zona di addestramento cani nel settore occidentale del territorio di Bollate;
- preliminarmente quantificare le superfici da disboscare e conseguentemente individuare le corrispettive da rimboschire, in ottemperanza a quanto disposto dalla d.g.r. 8/675 del 21.09.2005; individuare quindi con adeguato dettaglio la localizzazione e le modalità realizzative degli interventi, i tempi di esecuzione, nonché i relativi piani di manutenzione, anche mediante specifici accordi con i proprietari dei sedimi interessati e/o con i gestori della rete irrigua;
- elaborare un piano di manutenzione/gestione che preveda:
 - la manutenzione ordinaria: controllo dello stato di efficienza dell'opera ed eventuali modeste riparazioni;
 - la manutenzione straordinaria: interventi di rifacimento e ristrutturazione (totale o parziale), da attuarsi nel caso di danni gravi dovuti a eventi esterni eccezionali o a invecchiamento dell'opera stessa (ad es. occlusione di canali e passaggi, degrado di materiali, crollo di strutture);
 - la revisione dell'opera, in relazione alla verifica della non ottimale rispondenza del progetto ai rilievi formulati in fase di richiesta di integrazione documentale, consistente nella modifica o sostituzione con altra tecnica qualora il monitoraggio della sua prestazione ne dimostrasse l'inefficienza;
- b. richiamato che l'area localizzata a nord del previsto "sovrappasso ecologico" gioca un ruolo molto importante nella connessione ecologica, poiché consente di raggiungere - attraverso l'ulteriore varco identificato dalla RER come "da tenere" (e incluso nel poligono del Varco n. 15 della REP) - le aree agricole a nord di Bollate in diretta



connessione con il Parco delle Groane:

- a titolo compensativo occorre che, in corrispondenza di tale varco, a collegamento delle due “strisce” verdi già esistenti perpendicolari al tracciato stradale, vengano realizzate ulteriori opere di riqualificazione ambientale, in particolare allargando la fascia verde (di almeno 20-25 m) a ridosso della strada sul lato nord della stessa, in Comune di Bollate, in particolar modo in corrispondenza della “uscita” del sovrappasso, in direzione degli edifici di via Pasubio; contestualmente, occorre delocalizzare la prevista area di sosta in un sito non interferente con la rete ecologica [v. immagine n. 1 allegata];
- la realizzazione di tale “sovrappasso ecologico” dovrà essere effettuata garantendo la necessaria separatezza della funzione ciclopedonale da quella naturalistica;
- c. al fine di riqualificare il corridoio ecologico, si dovranno implementare le opere di mitigazione e compensazione, mediante interventi quali la creazione di ulteriori fasce boscate di adeguata profondità (di ampiezza indicativamente non inferiore a 25 m), secondo gli schemi di cui alle immagini allegate; in particolare:
 - in Comune di Bollate allargando la fascia verde a ridosso del lato nord della strada, in corrispondenza dell’uscita del sovrappasso in direzione di Via Pasubio, e in Comune di Novate lungo il PLIS della Balossa [v. immagine n. 2];
 - lungo tutto il margine occidentale del tratto, in Comune di Bollate, compreso all’incirca tra lo svincolo in corrispondenza di Via La Cava e il confine con Paderno Dugnano [v. immagine n. 3];
 - in Comune di Paderno Dugnano in corrispondenza dello svincolo SS35-A52 (porzione a est della SS35 e a nord della A52, all’interno della curva) [v. immagine n. 4];
 - in Comune di Paderno Dugnano lungo tutta la fascia di rispetto esistente tra lo svincolo della SP46 con la SS35 (Superstrada Milano-Meda-Lentate) ed il complesso Multisala denominato “Le Giraffe”;
- d. nel caso si debba procedere alla realizzazione di nuovo bosco non per compensazione a seguito di trasformazione del bosco, ma per altre





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

finalità (mitigazione) si suggerisce di tener conto delle eventuali proposte avanzate dagli enti locali in materia di forestazione urbana contenute nell'Albo delle compensazioni forestali della Provincia di Milano, (d.g.r. n.657/2005) in modo da verificare eventuali sovrapposizioni tra le aree proposte nell'Albo e quelle organiche al progetto;

- e. in relazione alle modalità realizzative e a specifici interventi:
- gli interventi di mitigazione e compensazione dovranno essere avviati contestualmente ai lavori, salvo comprovata impossibilità [ad es. per conflitto fisico con i cantieri];
 - dovrà essere garantita la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive ed erbacee di nuovo impianto, che dovranno essere autoctone e rispettare la normativa di settore; a questo scopo dovrà essere effettuata una verifica nei tre anni successivi alla semina, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanze; inoltre deve essere stipulata una convenzione permanente con gli Enti locali interessati o con gli agricoltori, per assicurare nel tempo la vita delle essenze poste a dimora;
 - evitare le specie arboree allergeniche così (come peraltro già previsto al cap. 5 del documento "Inquadramento generale Integrazioni - aprile 2013");
 - occorre altresì, al fine di evitare ulteriore sottrazione di suolo in un ambito delicato per la connessione ecologica:
 - prevedere ulteriori opere di riqualificazione nelle aree a sud della strada, nel PLIS della Balossa, dove peraltro il Comune di Novate Milanese metterebbe a disposizione alcune aree di proprietà comunale;
 - allargare sensibilmente la fascia verde lungo tutto il margine della porzione di strada che delimita il PLIS della Balossa;

15. Per la redazione degli eventuali affinamenti progettuali, fare riferimento alle indicazioni e prescrizioni della normativa nazionale e regionale di settore, tra cui i "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale", quelli per la ricucitura del



contesto eco sistemico, per la “Modalità di attuazione della rete ecologica regionale” e “di rete ecologica provinciale”, per le tecniche di ingegneria naturalistica e circa l'utilizzo di specie vegetali;

16. in sede di progetto esecutivo sia predisposto un documento di verifica / revisione delle procedure di emergenza in relazione alla presenza lungo il tracciato dell'autostrada di insediamenti a rischio di incidente rilevante, ai fini degli adempimenti previsti dal d.lgs. 334/1999, definendo le misure di pronto intervento riferibili a gravi emergenze lungo l'infrastruttura in progetto (incidenti a veicoli che trasportano sostanze pericolose, ecc.), e fornendo tutti i dati e le informazioni necessari ai diversi soggetti competenti (Prefettura, Comuni, sala operativa della Protezione civile regionale). ; (o) Regione;

In fase di cantiere

17. Prevedere, tramite opportuno progetto organizzativo dei cantieri, la massima limitazione delle attività impattanti, onde evitare o contenere la diffusione di polveri in atmosfera, soprattutto nel periodo che va da novembre a febbraio; deve essere comunque prevista la possibilità di sospendere i lavori in giornate particolarmente critiche di inquinamento atmosferico ovvero che vedano ripetuti e continui superamenti del valore limite giornaliero della concentrazione del PM10. Ai fini del contenimento delle emissioni si dovrà utilizzare per le macchine di cantiere carburanti diesel a basso tenore di zolfo e filtri di abbattimento del particolato, nonché gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni; impiegare, ove possibile, apparecchi con motore elettrico; ottimizzare il percorso e il carico dei mezzi di trasporto al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione, evitare l'attraversamento dei centri abitati e, riguardo alle piste di cantiere, contenere la velocità di percorrenza; in caso di vento proteggere con barriere e umidificare i depositi di materiale sciolto caratterizzati da frequente movimentazione, e coprire con teli e stuoie quelli con scarsa movimentazione; evitare inoltre qualsiasi attività di combustione all'aperto:
 - a. il proponente dovrà concordare i piani di cantierizzazione con le amministrazioni locali, in particolare per quanto riguarda i movimenti





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

terra e i percorsi degli automezzi di cantiere, per minimizzare al massimo gli impatti sui centri abitati; inoltre, in fase di esecuzione dei lavori, oltre alla rigorosa applicazione di tutte le misure e gli accorgimenti esplicitamente proposti nello S.I.A.:

- b. mantenere per tutta la durata dei lavori, almeno due corsie di esercizio per senso di marcia lungo tutta la direttrice autostradale, salvo per periodi limitati e condivisi con l'Ente proprietario dell'attuale direttrice;
- ai fini del contenimento delle emissioni si dovrà:
 - utilizzare per le macchine di cantiere carburanti diesel a basso tenore di zolfo (< 50 ppm) e filtri di abbattimento del particolato, nonché gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni; impiegare inoltre, ove possibile, apparecchi con motore elettrico;
 - in caso di vento proteggere con barriere e umidificare i depositi di materiale sciolto caratterizzati da frequente movimentazione, e coprire con teli e stuoie quelli con scarsa movimentazione; evitare inoltre qualsiasi attività di combustione all'aperto;
 - coprire i cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali;
 - potenziare la dotazione arborea finalizzata alla fitodepurazione, prevista intorno alle vasche artificiali, in quanto appare scarsa o poco differenziata ai fini dell'abbattimento del CO₂ e dell'assorbimento di altri agenti nocivi immessi nell'atmosfera dal traffico automobilistico;
- si dovrà controllare lo scorrimento delle acque meteoriche, in modo da evitare fenomeni erosivi e di smottamento, adottando opportuni accorgimenti tecnici al fine di evitare fenomeni di contaminazione del suolo e delle acque sotterranee, quali ad esempio la creazione di piattaforme impermeabili per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti prodotti e di tutte i materiali che possono in qualche modo dare adito a percolazione a seguito di eventi meteorici;
- si consiglia di accantonare in modo idoneo il terreno vegetale risultante dalle operazioni di scotico e che dovrà successivamente essere ricollocato in sede a lavori ultimati; le modalità di stoccaggio del suddetto materiale dovranno tenere conto di:



- non operare compattazioni eccessive e non sovvertire la successione degli strati di suolo che dovranno essere riportati alla loro originaria posizione a lavori ultimati;
 - prevedere la posa di una geostuoia lungo tutta la superficie di deposito del cumulo al fine di prevenire il dilavamento dei nutrienti da parte delle acque meteoritiche;
 - mantenere vivo il materiale di scotico durante la fase di stoccaggio attraverso interventi di irrigazione e protezione ed eventualmente di inerbimento.
- in relazione alla presenza di elettrodotti all'interno di aree di cantiere, si richiama l'adozione delle misure necessarie alla protezione dei lavoratori da radiazioni non ionizzanti [d.p.c.m. 08.07.2003 e d.m. 29.05.2008];
 - si provvederà inoltre a garantire per tutta la durata dei lavori:
 - il mantenimento degli accessi alle attività produttive e di adeguati collegamenti ciclopodali tra i due lati dell'asse stradale in costruzione;
18. Adottare specifiche pannellature piene di tipo opaco per mascherare le aree di cantiere situate in prossimità di aree fruibili dalla popolazione, nonché schermature acustiche provvisorie laddove, sulla base di rilievi fonometrici di cantiere, si riscontrino situazioni di disturbo presso recettori sensibili;
 19. Qualora dovessero essere riscontrati durante la fase di cantiere eventi che possano aver originato o dare origine ad una contaminazione dei terreni, dovranno essere adottate le procedure di messa in sicurezza ed indagine preliminare previste dalla Parte IV, Titolo V del d.lgs. 152/2006; al fine dell'approvazione del piano di gestione delle terre e rocce da scavo, le indagini di caratterizzazione dei materiali dovranno essere integrate con il parametro IPA, dal momento che l'area di scavo si colloca ad una distanza di soli 20 m da infrastrutture viarie di grande comunicazione già in esercizio;
 20. I cantieri dovranno essere posizionati in modo da non essere interferiti da eventuali fenomeni esondativi dei corsi idrici (torrenti), ed in particolare dovrà essere valutata l'estensione considerando che il torrente Garbogera è caratterizzato da fenomeni di allagamento con tempo di ritorno decennale;
 21. Porre la massima attenzione al ripristino del suolo agrario, precedentemente compromesso in fase di cantiere, e alla creazione di fasce arbustive di raccordo con le superfici boscate e/o cortine arboree e arbustive idonee alla



A



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- mitigazione dell'impatto dell'infrastruttura sul territorio agricolo, sia in relazione al rilascio degli inquinanti nell'atmosfera con ricaduta sui terreni agricoli circostanti sia in relazione alle acque di prima pioggia che dovranno essere opportunamente trattate prima del loro rilascio. Dovrà inoltre essere assicurata la continuità del sistema idraulico di irrigazione;
22. Con riferimento alle misure di restrizione della circolazione che saranno disposte, dovrà essere costantemente monitorata e supportata da adeguate previsioni dissuasive e sanzionatorie e dovrà essere verificata da un monitoraggio acustico la loro efficacia ai fini del rispetto dei limiti di rumore eseguito in corrispondenza dei recettori particolarmente sensibili, sulla base dello specifico piano;
23. Al termine dei lavori, opportunamente e sollecitamente, ripristinare e restituire alla loro funzionalità le infrastrutture interferite e necessarie per lo svolgimento dell'attività agricola (reti di irrigazione, infrastrutture tecnologiche, ecc.) in accordo con le proprietà e con il Comune interessato, anche tenendo conto di situazioni e problemi specifici;

Relativamente al Piano di Monitoraggio

24. Adeguare, dettagliare e presentare al Ministero dell'Ambiente, a Regione Lombardia e alla Provincia di Milano, il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), con le integrazioni derivanti da quanto emerso dall'analisi dell'istruttoria stessa; il PMA adeguato dovrà consentire di verificare e misurare, rispetto a quanto previsto nel S.I.A, le modifiche determinate dalla riqualificazione sulle componenti biotiche e abiotiche dell'ambiente e la loro evoluzione nel tempo, individuare eventuali elementi non previsti, consentire la segnalazione di criticità per l'ambiente e la tempestiva definizione e messa in atto delle conseguenti misure di contenimento; esso dovrà pertanto prevedere misure adeguate alle fasi ante operam, di cantierizzazione e post operam. Fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle Linee guida definite dalla Commissione Speciale VIA, dovranno essere definite dal proponente, in accordo con Regione Lombardia, supportata dall'Agenzia regionale per la protezione dell'Ambiente (ARPA Lombardia), tenendo conto anche delle indicazioni di merito espresse dalla Provincia di Milano e dai Comuni;



A

25. Nello sviluppo del progetto esecutivo del “sottopasso in corrispondenza della interferenza con la ferrovia Milano Saronno”, dovrà essere oggetto di integrazione del PMA, con particolare dettaglio per i monitoraggi delle matrici atmosfera e rumore in prossimità degli imbocchi;

Relativamente alla successiva fase di esercizio

26. Si richiede che venga previsto un Piano di manutenzione che preveda le seguenti aree di gestione: manutenzione ordinaria ovvero il controllo sistematico e periodico dello stato di efficienza dell'opera e le eventuali riparazioni; manutenzione straordinaria, che consiste negli interventi di rifacimento e ristrutturazione (totale o parziale), da attuarsi nel caso di danni gravi dovuti a eventi esterni eccezionali o a invecchiamento dell'opera stessa (ad esempio: occlusione di canali e passaggi, degrado di materiali, crollo di strutture); revisione dell'opera, in relazione alla verifica della non ottimale rispondenza del progetto ai rilievi formulati in fase di richiesta di integrazione documentale, consistente nella modifica o sostituzione con altra tecnica qualora il monitoraggio della sua prestazione ne dimostrasse l'inefficienza;

Tutti gli oneri legati all'osservanza delle prescrizioni contenute nel presente parere sono a completo carico del Proponente.

B) prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo:

1. gli scavi o sbancamenti di qualsiasi natura, anche di modesta profondità, siano eseguiti con controllo archeologico che possa accertare - e debitamente documentare ed indagare scientificamente - eventuali altre presenze di strati e/o strutture di interesse archeologico;
2. tali accertamenti, che saranno diretti dalla Soprintendenza archeologica della Lombardia, ai sensi dell'art. 88, comma I del D. Lgs n. 42 del 22 gennaio 2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), dovranno essere materialmente effettuati da ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell'Ente committente, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del medesimo D.Lgs;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

3. per quanto concerne l'attraversamento in corrispondenza del PLIS della Balossa: poiché lo scopo di tale attraversamento è quello di ricostituire la connessione tra due aree a valenza paesaggistica ed ecologica, si chiede che l'attraversamento sia unico, ricomprendendo nella superficie destinata a corridoio ecologico e attraversamento anche il vuoto previsto in progetto; in tal modo la larghezza definitiva del passaggio sarà pari a circa 200 metri e ricostituirà con maggiore efficacia la connessione tra le aree sezionate dalla infrastruttura in progetto permettendo una migliore mitigazione della stessa; sia comunque valutata la possibilità di estendere ulteriormente la lunghezza complessiva del passaggio;
4. per quanto concerne l'intersezione tra l'infrastruttura in progetto e il fiume Seveso; venga inoltrato a questo Ufficio il progetto esecutivo di tale connessione, in modo che possano essere valutate le effettive misure di mitigazione ambientale previste; per tali misure è necessario fare ricorso, dove possibile, alle tecniche mutuata dalla ingegneria naturalistica;
5. per quanto concerne i tracciati destinati alla mobilità ciclabile: i filari arborei previsti per alcuni tratti siano estesi a tutta la lunghezza complessiva dei tracciati ciclabili;
6. per tutte le opere di mitigazione e inserimento paesaggistico a verde venga redatta progettazione di dettaglio con precisa indicazione del numero e del tipo di essenze arboree e arbustive da porre a dimora, con adeguata garanzia di sostituzione in caso di mancato attecchimento e inserimento dei relativi costi, identificati sulla base di adeguato computo metrico, nel quadro economico.

C) prescrizioni della Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

1. considerata la prescrizione di cui alla lettera A, punto 1) del presente provvedimento e la prescrizione di cui al Decreto n. DVA-DEC-2012-0000437 del 10 agosto 2012, afferente alla pronuncia di compatibilità ambientale del progetto "Lotto 3 Variante Baranzate - Autostrada A8 -A152 Rho - Monza - Riquifica e potenziamento della SP 46 da Paderno a Rho", di competenza della Società Autostrade per l'ITALIA S.p.a., è istituito un unico Osservatorio Ambientale, al



A

fine di garantire uniformità di gestione delle problematiche ambientali, per la tratta "Autostrada A8 -A152 Rho - Monza - Riqualfica e potenziamento della SP 46, Lotti 1 e 2, dal termine della tangenziale nord di Milano (galleria artificiale) al ponte sulla linea ferrovia Milano/Varese(compreso), e Lotto 3, da Paderno a Rho Variante Baranzate;

2. L'Osservatorio Ambientale "S.P. 46 Rho – Monza" è istituito presso la Direzione Generale per le Valutazioni ambientali di detto Ministero e ha sede operativa presso la Regione Lombardia, ed è composto dai rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, e del mare, che lo presiederà, della Regione Lombardia e della Provincia di Milano, nonché, relativamente agli ambiti e ai temi di loro specifico interesse o competenza, del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dei Comuni interessati. L'Osservatorio si avvarrà del supporto tecnico di Arpa Lombardia. Con successivo provvedimento della Direzione Generale competente si provvederà alla costituzione dell'Osservatorio, i cui oneri di funzionamento sono posti a carico delle Società concessionarie e a valere sui costi a vita intera del progetto.

3. L'Osservatorio Ambientale provvederà ad emettere, su richiesta del Ministero dell'ambiente e tutela del territorio e del mare, pareri tecnici in merito alla verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni dettate con il Decreto n. DVA-DEC-2012-0000437 del 10 agosto 2012, e con il presente Decreto.

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate si provvederà, nelle more della costituzione ed effettiva operatività dell'Osservatorio Ambientale istituito con il presente provvedimento, come indicato di seguito:



A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized letter 'A' or similar.



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, provvederà alla verifica di ottemperanza da svolgersi:

- sul progetto esecutivo adeguato alle prescrizioni di cui alla lettera A) punti 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 15, 24 e 25;
- sul progetto esecutivo adeguato alle prescrizioni di cui alla lettera B) punti 3, 4, 5 e 6, sentito il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;
- in fase di cantiere o esercizio sulle prescrizioni di cui alla lettera A), punti 19;

il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni richiamate alla lettera B), punti 1 e 2, comunicando gli esiti al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

la Regione Lombardia, provvederà alla verifica di ottemperanza da svolgersi:

- sul progetto esecutivo adeguato alle prescrizioni di cui alla lettera A) punti 10, 11, 12, 14 e 16;
- in fase di cantiere o esercizio sulle prescrizioni di cui alla lettera A), punti 7, 17, 18, 20, 21 e 22;
- in fase di esercizio sulle prescrizioni di cui alla lettera A), punti 23 e 26;

comunicando gli esiti al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il presente provvedimento sarà comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria ed alla Regione Lombardia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.



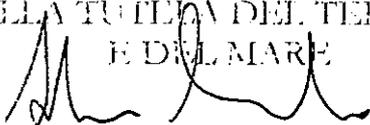
Il proponente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, ai sensi dell'art. 27, comma 1, del D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs. 29 giugno 2010, n. 128, notiziando il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e del turismo, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 14-ter, comma 10, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., della Regione Lombardia e del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e del turismo sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, www.minambiente.it.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE



IL MINISTRO DEI BENI
E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI
E DEL TURISMO

