



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

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

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2013 - 0002808 del 01/08/2013

Pratica N.: .....

Rif. Mittente: .....



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

E.prot DVA - 2013 - 0018356 del 02/08/2013

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 2028 trasmissione parere n. 1301 CTVA del 19 luglio 2013.  
Istruttoria VIA SP 46 Rho-Monza Riqualficazione-Tangenziale Nord  
Milano (galleria artificiale) ponte ferrovia Milano-Varese-  
Corrispondente tratte 1- 2 A8/A52 Rho-Monza, proponente,  
Ministero Infrastrutture e Trasporti Provv. Interr. Opere Pubbliche  
Lombardia e Liguria.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le  
successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si  
trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla  
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria  
del 19 luglio 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2013-0241.DOC



AMBIENTE  
 RITORIO E DEL MARE  
 Tecnica di Verifica  
 Ambientale  
 Commissione  
 VIA e VAS

La presente copia fotostatica composta  
 di N° 24 ..... fogli è conforme al  
 suo originale.  
 Roma, li 1 AGO. 2013

*Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

\*\*\*

Parere n. 1301 del 19/07/2013

<p><b>Progetto:</b></p>	<p><b>Istruttoria di VIA</b></p> <p><b>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 tratte 1 – 2 del “Progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8/A52 Rho/Monza”</b></p>
<p><b>Proponente</b></p>	<p><b>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Lombardia e Liguria</b></p>

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten mark*

*Handwritten signature*

*Handwritten mark*

*Handwritten signature*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten mark*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

### La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e la Liguria, in data 03/09/2012, prot. n. 9303 acquisita con prot. DVA-2012-0021172 del 05/09/2012 concernete il progetto "Riquilifica 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" da realizzarsi nei Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese, Paderno Dugnano situati nella provincia di Milano (Lombardia);

**VISTA** la nota prot. n. 9482 del 10/09/2012 acquisito prot. DVA-2012-0021743 del 12/08/2012 di completamento del deposito della documentazione necessaria per l'avvio del procedimento;

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

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 ed i successivi decreti integrativi;

**PRESO ATTO** che l'infrastruttura per la quale viene richiesta la pronuncia di compatibilità ambientale è opera connessa all'obiettivo EXPO 2015 e consiste nella riquilificazione e potenziamento con caratteristiche autostradali in sede dell'attuale itinerario della Strada Provinciale n.46 Rho Monza ed è finalizzato a dare continuità all'itinerario tangenziale a Nord dell'area milanese e dell'Autostrada A4, stabilendo una connessione diretta tra la A52 e la "Rho/Monza", naturale prosecuzione verso il sistema autostradale ad Ovest (A8 dei Laghi, A4 Milano/Torino e A50 Tangenziale Ovest di Milano);

**VISTO** il 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 – Riquilificazione e potenziamento della SP46 da Paderno e Rho - Lotto 3 - Variante di Baranzate";

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto definitivo, dello studio di impatto ambientale e della sintesi non tecnica per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 5 settembre 2012 sui quotidiani "Il fatto quotidiano" e "Avvenire" (inserto Cronaca di Milano);

**VISTA** la documentazione di progetto trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Lombardia e Liguria, con nota prot. n. 9303 del 03/09/2012, acquisita al prot. n. DVA-2012-0021172 del 05/09/2012 e trasmessa a CTVA con nota prot. n. 9482 del 10/09/2012;

**VISTA** la trasmissione della documentazione integrativa volontaria presentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Lombardia e Liguria, inoltrata;

- con prot. 2941 in data 27/03/2013 ed acquisita al prot. DVA-2013-0007782 del 02/04/2013 e successivamente trasmessa alla CTVA con protocollo DVA 2013 0008390 del 9 aprile 2013;
- con prot. 3712 in data 19/04/2013 ed acquisita al prot. DVA-2013-0010456 del 08 05/2013 e successivamente trasmessa alla CTVA con protocollo DVA 2013 0011001 del 13 maggio 2013 ed acquisita con protocollo CTVA 2013 0001628 del 14 maggio 2013;

**VISTA** la relazione istruttoria approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la valutazione d'impatto ambientale nella seduta del 17/07/2013 con la quale si esprime parere favorevole con prescrizioni al progetto in esame, acquisita al prot. CTVA-2013-2607 del 19/07/2013, le cui conclusioni, valutazioni e prescrizioni si intendono condivise e richiamate nel presente parere;

**PRESO ATTO** che il progetto è inserito nell'elenco delle opere connesse a EXPO 2015, di cui al DPCM del 22.10.2008 e s.m.i., in considerazione del fatto che la nuova viabilità consentirà il collegamento diretto tra il sito della manifestazione Expo e l'area della Brianza e, più in generale, del lecchese e della Valtellina.

**VISTO** il Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" ha inserito all'art. 18, comma 3, il secondo lotto della "Rho - Monza" tra le opere che possono essere finanziate con i fondi di cui al comma 1 dello stesso articolo.

**PRESO ATTO** che il proponente ha versato il corrispettivo pari allo 0,5 per mille sulla base del progetto inoltrato in prima istanza;

**PRESO ATTO** che con nota prot. n. 6886 del 16/07/2013, acquisita al prot. CTVA-2013-2558 del 17/07/2013 il Proponente ha trasmesso il perfezionamento del contributo 0,5 per mille ai sensi art. 9, comma 6 del DPR 90/2007 e s.m.i., ricomprendendo anche il valore delle interferenze;

**PRESO ATTO** che con nota prot. n. 6981 del 18/07/2013, acquisita al prot. CTVA-2013-2594 del 18/07/2013, il Proponente ha trasmesso il perfezionamento del contributo 0,5 per mille ai sensi art. 9, comma 6 del DPR 90/2007 e s.m.i., ricomprendendo anche il valore dell'IVA sulle opere in progetto;

**PRESO ATTO** che la stima del valore dell'opera, IVA compresa, è pari a euro 197.184.000,00 che appare coerente con la consistenza dei lavori;

**PRESO ATTO** che l'opera in progetto:

- riguarda la riqualificazione/potenziamento, con caratteristiche autostradali, della Strada Provinciale n. 46 "Rho-Monza", per uno sviluppo complessivo di Km 6 + 719.53 compreso tra l'innesto 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 assumendo le caratteristiche della piattaforma autostradale, sarà un sistema aperto non soggetto a pedaggio favorendo perciò l'immissione e la fluidificazione del traffico;
- 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;

**CONSIDERATO** che l'infrastruttura può così essere sintetizzata:

- si sviluppa con andamento prevalente Est-Ovest prevalentemente in sede dell'attuale itinerario della Strada Provinciale n. 46 "Rho/Monza";
- si estende per uno sviluppo complessivo pari a km 6+719.53 per la tratta compresa tra l'innesto con la Strada Statale n. 35 "dei Giovi" a Paderno Dugnano e il Ponte sulla Linea Ferroviaria Milano - Varese (compreso) e rappresenta l'adeguamento a sezione tipo A1 (autostrada urbana) del tratto SP46 dal ponte sulla ferrovia Milano - Varese alla interconnessione A52/SS35. Il progetto rappresenta il primo e secondo tratto (lotto 1 e 2) fino allo svincolo SS33 Varesina con l'autostrada A8 (lotto 3);

- comporta 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 Milano;
- l'asse principale della SP46 è stato progettato con riferimento alla categoria A – Autostrade in ambito urbano del D.M. 5.11.2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- per quanto riguarda le caratteristiche funzionali, è stata adottata una sezione trasversale a due carreggiate con soluzione a 2+2 corsie di marcia, con ciascuna carreggiata composta da una corsia di marcia normale pari a 3,75 m, una corsia di sorpasso pari a 3.75m, banchina di destra pari a 3,00m, banchina di sinistra pari a 0.70 m e spartitraffico centrale pari a 2.60 m, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 25 m;
- il complesso compositivo progettato (soluzione A) sarà formato dal succedersi di tre opere infrastrutturali (opere d'arte): il Ponte di scavalco della ex SS35, la galleria fonica e un rilevato tra muri che rappresenta l'elemento di collegamento tra il ponte ad arco e la galleria fonica;
- l'opera prende avvio dalla galleria artificiale sulla tangenziale nord e ridisegna lo svincolo di interconnessione con la direzione Meda della SS35. Un'opera di rilievo strutturale – ponte – sovrasta l'intera interconnessione e rappresenta il nuovo tracciato in affiancamento con la SS35 fino, allo svincolo di Paderno Dugnano;
- il progetto prevede la realizzazione di una trincea per dare continuità al Parco Sovracomunale della Balossa e la realizzazione di due gallerie artificiali di connessione della naturalità territoriale attuale;
- proseguendo nel tracciato, il progetto occupa nuovo sedime sviluppandosi in rilevato fino al ponte compreso sulla ferrovia Milano/Varese che rappresenta il termine comune con la tratta di Baranzate (cosiddetto Lotto 3);
- l'intervento prevede, inoltre, la realizzazione di viabilità ad andamento prevalentemente complanare all'asse principale, finalizzate a garantire le commissioni di tipo locale per le aree attraversate dal collegamento autostradale;

**CONSIDERATO** che l'opera riguarda:

- direttamente le seguenti viabilità:
  - l'autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano;
  - la S.S. n. 35 dei Giovi;
  - la S.P. 44 bis;
  - la S.S. n. 233 Varesina;
  - la viabilità autostradale a servizio del nuovo Polo Fieristico di Rho – Pero;
- in modo indiretto:
  - l'autostrada A8 “Milano – Lgh”;
  - l'autostrada A4 “Milano – Torino”;
  - l'autostrada A50 “Tangenziale Ovest di Milano”;

**CONSIDERATO** che in merito alla zona dove si localizza l'opera:

- la fascia di territorio interessata dal progetto è quella del nord-est Milano, nell'ambito del settore centrale della media pianura e ricade interamente in provincia di Milano e che tale territorio presenta una morfologia pianeggiante, con quote topografiche degradanti verso sud, ed è caratterizzato da urbanizzazioni dense e diffuse con rari episodi di continuità tipiche dell'area metropolitana milanese, nella sua forma più strutturata e matura;
- L'ambito territoriale interessato riguarda i comuni di Paderno Dugnano, Bollate, Cormano e Novate Milanese, disposti ai margini nord del capoluogo, ed è strutturato in urbanizzazioni prevalentemente continue, dove non è agevole la distinzione dei nuclei originari dei singoli comuni;

- L'ossatura principale delle realtà insediative presenti nel territorio interessato è costituita dalla rete viaria locale;
- Tali realtà si configurano in condizioni di rilevante congestione di spazio, con indicatori di urbanizzazione (quali occupazione di suolo, densità abitative, indici occupazionali) fra i più alti dell'area metropolitana milanese e Brianza;

**VISTA E CONSIDERATA** la documentazione presentata dal proponente, anche attraverso successive integrazioni, che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio di impatto ambientale, Sintesi non tecnica e Progetto, Rapporto preliminare di sicurezza contenuto nel progetto "Siti contaminati e industrie a rischio di incidente rilevante";
- Documentazione integrativa con:
  - confronto delle alternative progettuali;
  - Integrazione a studio di impatto ambientale;
  - Valutazione e confronto ambientali sulle alternative di progetto;
  - Piano di utilizzo terre e rocce da scavo quale documentazione integrativa volontaria presentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Lombardia e Liguria, trasmesse con nota prot. 2941 in data 27/03/2013, acquisita al prot. DVA-2013-0007782 del 02/04/2013;

**VISTA** la richiesta di sospensiva per integrazione volontaria richiesta dal proponente in data 21 dicembre 2013 trasmessa da DVA con protocollo 000446 del 08/01/2013 ed acquisita da CTVA il 9/01/2013 con protocollo 2013-00007 motivata da necessità di predisporre delle integrazioni volontarie sulla base di quanto emerso nel corso delle riunioni con il gruppo istruttore;

**CONSIDERATO** che il citato Decreto del MATTM n. 437 del 10/08/2012 relativo alla compatibilità ambientale del Lotto 3 nella prescrizione C.c precisa di "coordinare il più possibile la realizzazione del lotto 3 e dei lotti 1 e 2" e di "programmare i lavori del lotto 3 adiacente al lotto 2, comprendente la risoluzione dell'interferenza con la ferrovia, in una seconda fase del cantiere, anche al fine di un migliore coordinamento dei lavori";

**VISTA** nota prot. n. 8042/3.3/CM del 28/11/2012 dell'Autorità di Bacino del fiume Po acquisita al prot. DVA-2012-0029403 del 04/12/2012 nella quale si afferma: "Con riferimento al progetto in oggetto specificato, per il quale è stata avviata da parte di codesto Ministero il procedimento di VIA, si esprime relativamente al tracciato dell'infrastruttura la valutazione di compatibilità rispetto alla pianificazione di bacino vigente. Con riferimento all'espressione del parere di compatibilità dei singoli manufatti di attraversamento dei corsi d'acqua in progetto, ai sensi degli artt. 19 e 38 della NA del PAI e della collegata Direttiva Infrastrutture si rimanda all'Autorità idraulica competente, vale a dire AIPO o STER Regione Lombardia in base alle disposizioni di cui al R.D. 523/1904 e successive modifiche ed integrazioni";

**VISTO** l'"Accordo operativo in merito alla riqualificazione strada SP46 Rho - Monza terzo lotto ASPP" del 14 giugno 2013 tra Provincia di Milano, Comune di Novate, Comune di Baranzate, Comune di Bollate, sub-Commissario alle Infrastrutture Expo;

**VISTO E CONSIDERATO** che il Proponente, nella comunicazione 9360 del 15 luglio conferma inoltre di aver partecipato ad una serie di incontri promossi e coordinati dalla Regione Lombardia, per coordinare le attività di realizzazione del lotto 3, di competenza di Autostrade Per L'Italia S.p.A., con quelle di realizzazione dei lotti 1 e 2, il cui ente appaltante il Provveditorato;

**PRESO ATTO** della Deliberazione del Consiglio Regionale della Regione Lombardia del 19 giugno 2013 - n. X/43 Mozione concernente la strada provinciale n. 46 Rho-Monza;

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

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

VISTA la comunicazione del Comune di Bollate del 7 giugno 2013 in cui si evidenzia che la documentazione integrativa sia avvenuta solo il 5 giugno 2013 e si invita la Regione Lombardia a tenere conto di tale tempistica nella espressione del parere Regionale previa concertazione con i Comuni interessati;

VISTA la nota DVA-2013-05438 del 01/03/2013 nella quale la DVA chiede al Proponente: “Con riferimento all’istruttoria di VIA attualmente in corso per il progetto in oggetto indicato, al fine di dare compiuta attuazione al combinato disposto di cui agli artt. 23 e 26 del D. Lgs. 152/2006 ss.m m.ii., la stessa è invitata a far pervenire a questa Direzione, con ogni consentita urgenza, il quadro aggiornato delle istanze e della relativa documentazione utile inviate dalla medesima Società, ai sensi dell’articolo 25, comma 3, del decreto legislativo n.152/2006 e s.m.i. alle autorità competenti in materia ambientale e deputate al rilascio di autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi, affinché la scrivente Autorità competente possa procedere al relativo coordinamento, o, se del caso, alla sostituzione delle predette determinazioni, ex art. 26, comma 4, del citato decreto”;

VISTA E CONSIDERATA la comunicazione del proponente numero 6830 del 15 luglio 2013 con oggetto autorizzazioni ambientali art. 26, comma 4 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Richiesta trasmissione documentazione;

VISTO che con riferimento alla nota n. DVA-2013-0005438 del 01/03/2013, di pari oggetto, il proponente comunica di “non aver inoltrato alcuna specifica separata richiesta alle autorità competenti in materia ambientale e deputate al rilascio di autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi, facendo invece riferimento ad esse nell’istanza relativa alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in corso per l’ottenimento delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi, elencati nel modulo allegato; per quanto attiene alla relativa documentazione si fa riferimento a quanto allegato all’istanza ed inoltrato anche alle autorità competenti in materia ambientale, nonché alle integrazioni spontanee già presentate a codesto Ministero”;

VISTO l’elenco delle autorizzazioni fornito dal Proponente nella suindicata comunicazione del 15 luglio numero 6830 e di seguito riportato:

Autorizzazioni ambientali	Riferimenti normativi	Oggetto del regime autorizzativo	Autorità competente	Acquisita (SI/NO/Non Pertinente)
Autorizzazione Integrata Ambientale	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. – Parte Seconda, Titolo III bis	Prevenzione e riduzione integrate dell’inquinamento	Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare Regione/ Provincia	NP
Nulla Osta di Fattibilità (NOF)	D.Lgs.334/1999 e s.m.i. (art.21, c.3) D.Lgs.19/3/2001 (art.3) D.Lgs.238/2005 e s.m.i.	Controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose	Comitato Tecnico Regionale	NP
Emissioni dei gas a effetto serra	D. Lgs. 216/2006	Rilascio in atmosfera dei gas a effetto serra a partire da fonti situate in un impianto	MATTM (Comitato nazionale di gestione e attuazione della direttiva 2003/87/CE)	NP
Deposito temporaneo, stoccaggio rifiuti (deposito preliminare)	D.Lgs.152/2006 s.m.i. (art.183)	Gestione dei rifiuti	Provincia o eventuale altro soggetto delegato	NP
Utilizzo terre e rocce da scavo	D.M. 161/2012	Gestione dei materiali da scavo	Ministero dell’Ambiente e	NP

Autorizzazioni ambientali	Riferimenti normativi	Oggetto del regime autorizzativo	Autorità competente	Acquisita (SI/NO/Non Pertinente)
			della tutela del territorio e del mare	
Scarichi idrici	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, Capo III) Norme regionali di settore	Gestione acque reflue	Provincia o eventuale altro soggetto delegato (ATO, Comune)	NO
Prelievo e utilizzo acque, superficiali e sotterranee	R.D.1775/1933 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, Capo II) Norme regionali di settore	Gestione risorse idriche	Provincia o eventuale altro soggetto delegato (ATO, Comune)	NO
Autorizzazione paesaggistica	D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (art. 146) D.P.C.M. 12/12/2005	Aree soggette a vincolo paesaggistico	Regione e Ministero per i Beni e le Attività Culturali	NO
Verifica preventiva dell'interesse archeologico	D.Lgs.42/2004 (art.28 c.4) e s.m.i., D.Lgs.163/2006 (artt.95-96)	Lavori pubblici in aree di interesse archeologico e opere pubbliche	Ministero per i Beni e le Attività Culturali	NO
Parere/autorizzazione nulla osta compatibilità idrogeologica	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, art.67), L. 183/1989, Piani di Assetto Idrogeologico e di Bacino	Aree a pericolosità / rischio idraulico e/o geomorfologico	Autorità di Bacino/Distretto	NO
Parere/nulla osta in area naturale protetta	Legge 394/1991 L.R. 49/1995 Norme istitutive e regolamentari delle aree protette	Aree naturali protette di livello nazionale, regionale, locale (Parco della Balossa) Siti Natura 2000	Ente Parco (o altra Autorità di gestione dell'area naturale protetta), Ministero dell'Ambiente e	NP
Vincolo idrogeologico	R.D.30/12/1923, n.3267 e s.m.i. R.D.L.16/05/1926 n.1126 Norme regionali di settore (L.R. 39/2000 e s.m.i.; D.P.G.R.08/08/2003 n° 48/R e s.m.i.)L.183/1989	Aree soggette a vincolo idrogeologico	Varie (Regione, Provincia, Comune)	NO

**CONSIDERATO** che per quanto attiene a "Utilizzo terre e rocce da scavo" il Proponente ha predisposto la gestione dei materiali da scavo ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

**CONSIDERATO** che, per il combinato disposto degli articoli 23 e 26 della Legge 152/06, la Commissione può assumere il potere sostitutivo per le autorizzazioni ambientali ricomprese nel presente parere;

**PRESO ATTO** che Regione Lombardia ha attivato la "riunione di concertazione" prevista dal regolamento regionale 5/2011 per acquisire i pareri degli Enti territoriali interessati dal progetto e che sono stati chiamati

a farne parte la Provincia di Milano, i Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese e Paderno Dugnano, oltre al Consorzio di bonifica Est Ticino – Villorosi;

**VISTO E CONSIDERATO** che la prima riunione di concertazione si è svolta il 04.06.2013 presso la sede della Giunta Regionale della Lombardia, e vi hanno partecipato tutti i soggetti convocati, ad esclusione della Provincia di Milano, dell’A.I.P.O. e delle Soprintendenze. La seconda si è svolta il 21.06.2013 presso la sede della Giunta Regionale, e vi hanno partecipato tutti i soggetti convocati ad esclusione della Provincia di Milano, del Comune di Paderno Dugnano, dell’A.I.P.O. e delle Soprintendenze;

**VISTO** il parere degli Enti Locali, così sintetizzati:

- del Comune di Bollate con deliberazione di Consiglio comunale n. 53 del 29 ottobre 2012 e con la deliberazione di Giunta comunale n. 82 del 19 giugno 2013;
- del Comune di Cormano con la deliberazione di Giunta n. 162 del 31 ottobre 2012 “*esprime parere contrario al progetto in argomento, così come formulato, in relazione alle negative ricadute ambientali con particolare riferimento al PLIS Balossa, al quale questo comune aderisce.*” Con nota del 3 giugno 2013 prot. 18622, ribadisce le criticità già evidenziate precedentemente e riconferma il parere negativo;
- del Comune di Novate Milanese con la deliberazione di Giunta n. 140 del 25 ottobre 2012 considera la necessità di interventi correttivi;

**VISTO e CONSIDERATO** che la Provincia di Milano, con deliberazione di Giunta n. 203 del 4/6/2013 ha espresso 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;

**CONSIDERATO** che nel merito delle soluzioni proposte nella documentazione integrativa dell’aprile 2013, i rappresentanti dei Comuni concordano sui seguenti punti:

- mantenere lo svincolo per le complanari e in entrata direzione Monza, previsto dal progetto in istruttoria in corrispondenza della SP44bis;
- collocare l’accesso di Cormano all’autostrada in progetto 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;
- mediare le soluzioni indicate con 3B+4A (Scheda 5B) e 3A+4A (Scheda 5C) nelle integrazioni, spostando il “salto di montone” in direzione Rho, eliminando lo svincolo indicato in colore verde sulla corrispondenti tavole, in quanto non necessario nel sistema locale;

**VISTO E CONSIDERATO** il “progetto” presentato dai “Comuni” nel quale emergono i seguenti principali aspetti:

- il Comune di Novate ha richiesto una soluzione che incrementi lo spazio dedicato al corridoio ecologico, un raccordo col lotto 3 in sottopasso e di prendere in considerazione alternative progettuali che prevedano la realizzazione in trincea di tutto il tracciato;
- il progetto dei Comuni prevede la realizzazione di uno svincolo a rotatoria di collegamento delle due complanari in corrispondenza della viabilità locale di Via Brodolini in Novate;
- il Comune di Bollate chiede di approfondire la soluzione del sottopasso in galleria della linea ferroviaria Milano - Varese e di sviluppare una soluzione armonica nel punto di contatto tra il lotto 3 ed il lotto 2;
- le considerazioni e proposte del Comune di Bollate per lo svincolo di Via La Cava con proposta di modifiche dei collegamenti con la viabilità locale;

- le considerazioni e proposte del Comune di Bollate per il nuovo svincolo sulla Via IV novembre;
- il progetto prevede per quanto attiene l'ambito territoriale del nodo di Paderno Dugnano l'interramento della nuova direttrice in corrispondenza delle intersezioni con A52, SS35 e SP46;

**PRESO ATTO** che nelle integrazioni volontarie il proponente ha esaminato il Progetto presentato dai Comuni, tra cui le richieste di interrimento del tracciato nei Comuni di Bollate e Novate e a Paderno Dugnano, e da esso si possono ritenere le seguenti deduzioni:

- le alternative progettuali il progetto dei comuni, che prevede l'interramento della nuova, in galleria artificiale e progetto dei comuni migliorato dal punto di vista della geometria stradale, risultano tuttavia maggiormente elevati rispetto alla soluzione del progetto per i tempi di realizzazione, i costi, il disturbo in fase di cantierizzazione e l'impatto sulla circolazione attuale (A52, SS35 e SP46);
- per quanto attiene l'ambito territoriale del nodo di Paderno Dugnano la soluzione proposta dai Comuni presenta elementi di complessità dal punto di vista delle normative stradale ed una eventuale soluzione a norma, con miglioramento del doppio flesso, presenta elementi di infattibilità tecnico esecutiva per quanto concerne il sottopassaggio della SS35;
- la soluzione proposta rende meno omogenea la fascia con la massima concentrazione degli inquinanti e produce un effetto opposto e localizzato prodotto dall'introduzione di gallerie con diversi punti di emissione e presso i tratti all'aperto presenti tra le gallerie i livelli di concentrazione subiscono impennate con un rapporto doppio rispetto alla soluzione del progetto senza gallerie;
- per quanto riguarda il "progetto dei Comuni" per l'interramento nell'ambito territoriale Novate - Bollate il proponente riporta le seguenti considerazioni sulle componenti ambientali: soluzioni equivalenti ai fini dell'impatto emissivo in atmosfera in prossimità della linea ferroviaria, mentre presso l'imbocco della galleria del Parco della Balossa a causa del maggior tratto in galleria, genera un concentrazione di inquinanti maggiore rispetto al Progetto;
- la situazione più complessa sia in fase realizzativa, per le 3 derivazioni provvisorie necessarie sul torrente Garbogera, sia in fase di esercizio per la presenza di vasche di raccolta e impianti di pompaggio;
- la soluzione in trincea interferisce pesantemente con la falda, sia per la presenza di palificate che durante la realizzazione possono comportare rischi di inquinamento e costituiscono una barriera permanente alla circolazione di acque sotterranee, sia per la profondità della trincea con il piano stradale prossimo ai livelli di falda;
- la soluzione in trincea è maggiormente impattante in quanto è necessaria la rimozione del rilevato dell'attuale SP46 in tutto il tratto in variante inclusa la demolizione delle opere esistenti su via IV Novembre e sulla Ferrovia Milano - Saronno;
- la complessità realizzativa delle gallerie artificiali e dei tratti in trincea, sia per l'aumento dei tempi di realizzo anche legati alla risoluzione delle interferenze non presenti nella soluzione in rilevato;
- lievi miglioramenti si avrebbero nelle zone più lontane dal tracciato. Per quanto attiene alle vibrazioni, soprattutto nella fase di realizzo, la soluzione alternativa risulta peggiorativa;
- la soluzione in trincea è meno invasiva per il paesaggio ma il vantaggio è limitato comunque ad un tratto del tracciato abbastanza limitato;

**CONSIDERATO** che, in data 01/07/2013, in atti regionali prot. T1.2013.23588, è pervenuta un'integrazione all'incontro della "riunione di concertazione dei pareri" convocata da Regione Lombardia e svoltasi il 21/06/2013, firmata dai comuni di Bollate, Novate Milanese e Cormano con la quale i comuni stessi propongono la soluzione relativa al tracciato della complanare a partire da elementi contenuti nella schede 5B e 5C delle integrazioni. Gli Enti condividono inoltre la soluzione 3B + 3A fino a nord della corrispondenza con via Cavallotti di Bollate;

**VALUTATO** che il proponente dovrà garantire la realizzazione della bretella di collegamento tra la rotonda di via Kennedy e quella di via La cava e, da questo punto in poi, la complanare categoria C2 dovrà svilupparsi ad una maggiore distanza dall'abitato di Via Cavallotti e quindi con raggi di curvatura più ampi,

e comunque con una livelletta tale da mantenere il sottopassaggio della viabilità ordinaria Via Ospitaletto - Via Figini;

**VISTO** che il Decreto VIA n. 437 del 10/8/2012 relativo al terzo lotto richiedeva uno Studio di Fattibilità per una possibile soluzione progettuale in corrispondenza del nodo di Bollate e Novate Milanese con sottopasso in galleria la linea delle Ferrovie Nord Milano “Milano – Saronno” e che questo è stato studiato dalle concessionarie Autostrade per l’Italia e Serravalle ed i cui contenuti sono stati inseriti nelle integrazioni presentate dal proponente;

**CONSIDERATO** che il proponente ha predisposto e trasmesso uno Studio di Fattibilità relativo al citato sottopasso che perviene alle seguenti conclusioni:

- le criticità sono dovute anche alle fasi di coordinamento e cantiere dei lotti funzionali 2 (di competenza Serravalle) e 3 (di competenza Autostrade per l’Italia);
- l’alto livello di traffico della direttrice stradale e della frequenza molto elevata dei convogli della linea ferroviaria rende complessa la fase di accordo con il gestore del servizio ferroviario;
- il tempo necessario per la realizzazione di tale soluzione è pari a 13 mesi in più rispetto alla soluzione in sovrappasso, tempo non compatibile con qualsiasi ipotesi di attuazione in tempo per EXPO 2015;
- dal punto di vista ambientale la soluzione in sottopasso presenta alcuni svantaggi rispetto al mantenimento della viabilità sul ponte esistente: l’impatto emissivo genera una concentrazione di inquinanti maggiore all’imbocco e allo sbocco della galleria; risulta una interferenza pesante con la falda, sia per la presenza di palificate che durante la realizzazione possono comportare rischi di inquinamento e costituiscono una barriera permanente alla circolazione delle acque sotterranee, sia per la profondità della trincea con il piano stradale prossimo ai livelli di falda; si registra un maggior impatto dal punto di vista della movimentazione delle terre per la rimozione necessaria del rilevato in tutto il tratto interessato dall’alternativa, inclusa la demolizione delle opere in c.a. esistenti su via IV Novembre e sulla ferrovia Milano - Varese;
- la cantierizzazione è più impattante sia per la complessità realizzativa sia per l’aumento dei tempi realizzativi (si passa da 24 a 37 mesi);
- Dalle analisi svolte sull’opera in progetto emerge che la realizzazione dell’attraversamento della ferrovia in sovrappasso porterà alla realizzazione di alternative di tracciato per il traffico locale e ciclopedonale in diversi ambiti del tracciato autostradale, opere connesse all’infrastruttura stessa;

**CONSIDERATO** che rispetto alla soluzione della realizzazione del sottopasso:

- nell’ambito della conferenza di concertazione dei pareri degli Enti territoriali del 04.06.2013 e 21.06.2013, i Comuni hanno espresso parere favorevole (prioritariamente rispetto ad ogni richiesta di perfezionamento e modifica delle viabilità interessata, degli svincoli e delle complanari), alla soluzione che prevede il sottopasso della linea ferroviaria Milano-Varese;
- a seguito delle osservazioni pervenute, che chiedono di prediligere la soluzione in sottopasso, da parte del proponente sono stati eseguiti ulteriori approfondimenti sulle citate problematiche connesse alla realizzazione, agli impatti ambientali ed in particolare per quanto riguarda il rispetto dei tempi per l’accesso all’EXPO (1 giugno 2015);
- il Decreto del Ministero delle Infrastrutture, cosiddetto “Decreto del Fare”, inserisce l’opera in oggetto tra le iniziative prioritarie assegnando anche un finanziamento aggiuntivo che consente di affrontare i costi aggiuntivi determinati dall’esecuzione del passaggio in sottopasso;

**VALUTATO** che, come descritto nel seguito del presente parere, la soluzione che prevede la realizzazione del sottopasso, così come descritta nello Studio, a fronte di maggiore impatto per il periodo delle attività (maggiore durata dei lavori e loro complessità legate al coordinamento con l’esercizio ferroviario e i sotto servizi già presenti) consente di ottenere, intervenendo con le relative ed appropriate mitigazioni e con le opportune integrazioni del quadro prescrittivo, maggiori benefici sull’ambiente nel successivo periodo di esercizio, soprattutto per quanto riguarda gli impatti sulla cittadinanza, salute pubblica, le componenti paesaggistiche, sul rumore, fauna, flora;

**PRESO ATTO** che, per quanto riguarda le altre richieste introdotte dal Progetto dei Comuni, il progetto presentato impone il rispetto delle norme che regolano la costruzione delle infrastrutture stradali e che il rispetto di tali disposizioni ha un'importanza fondamentale al fine di garantire condizioni ottimali di funzionalità dell'infrastruttura in progetto e di sicurezza della circolazione;

**VISTA E CONSIDERATA** la comunicazione del proponente che, valutata la fattibilità tecnica della realizzazione dell'attraversamento in sotterraneo delle ferrovie Milano-Saronno e che "tale valutazione di fattibilità ha dato esito positivo in termini di realizzabilità ma ha evidenziato un consistente aumento dei costi di costruzione dell'opera, oltre alla possibilità di esecuzione solo parziale entro l'inizio della manifestazione EXPO 2015. Tale stralcio funzionale consentirebbe comunque il collegamento tra il lotto 2 ed il lotto 3 mantenendo 2 corsie di marcia di larghezza regolamentare per ciascuna delle due carreggiate della nuova autostrada";

**VISTO E CONSIDERATO** che il Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" ha inserito all'art. 18, comma 3, il secondo lotto della "Rho - Monza" tra le opere che possono essere finanziate con i fondi di cui al comma 1 dello stesso articolo. Anche se l'effettivo stanziamento dovrà comunque essere deliberato dal CIPE, è quindi possibile che i maggiori costi per la realizzazione dell'attraversamento della ferrovia Milano - Saronno in sotterraneo, vengano coperti dai fondi messi a disposizione dal suddetto DL 69/2013;

**VALUTATO** che le proposte formulate dal "progetto Comuni"

- per il nodo di Paderno Dugnano e per la tratta in Novate e Bollate sono state riesaminate sia in conferenza dei Servizi e che dalle integrazioni volontarie e che il progetto presentato nelle interazioni abbia comunque individuate le soluzioni maggiormente idonee e adeguate alla complessità della situazione;
- per il ponte dello snodo di Paderno Dugnano è stato proposto e definita una adeguata soluzione con ponte senza la presenza dell'arco;
- per quanto riguarda la realizzazione del sottopasso in corrispondenza della intersezione con la linea ferroviaria Milano - Saronno, a partire dalla accertata fattibilità che emerge tecnica, l'alternativa è pertanto percorribile;
- fatte salve le ulteriori verifiche per il contenimento degli impatti sull'ambiente nonché per la richiesta di adeguata copertura finanziaria e che relativamente alle interferenze con altre opere infrastrutturali (reti tecnologiche presenti nel sottosuolo acqua, gas e elettricità) si sottolinea l'importanza del coordinamento con altre opere previste nel contesto territoriale e che sono state predisposte soluzioni progettuali per risolvere le criticità evidenziate e le stesse potranno essere approfondite e sviluppate in sede di modifica del progetto e/o a seguito delle prescrizioni della conferenza dei servizi e che fra le interferenze di maggior impatto si segnalano la rete di trasporto elettrico di Terna e Snam Rete con una Cabina di primo salto a Paderno Dugnano;
- il progetto presenta gli indicatori più favorevoli della soluzione "Variante comuni", pertanto il progetto risulta più performante e che per la sostenibilità per la collettività la variante risulta non sostenibile in certe situazioni in quanto presenta indici di non convenienza;
- per quanto attiene alle richieste di opere di compensazione e/o mitigazione si segnala che nel progetto sono previsti interventi di sistemazione a verde, valorizzati attraverso l'inserimento di piste ciclabili;

**VALUTATO** che per quanto attiene alle opere di compensazione e/o mitigazione, queste sono state opportunamente valutate nel corso dell'attività istruttoria, discendono in massima parte dalle richieste avanzate dagli enti locali coinvolti nel progetto e saranno oggetto di specifiche prescrizioni nel presente parere;

**VALUTATO** che il Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69 ha inserito all'art. 18, comma 3, il secondo lotto della "Rho - Monza" tra le opere che possono essere finanziate ed è quindi possibile che i maggiori costi per la realizzazione dell'attraversamento della ferrovia Milano - Saronno in sotterraneo, vengano coperti dai fondi messi a disposizione dal suddetto DL 69/2013.

**VISTE E CONSIDERATE** le osservazioni del pubblico espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. sono pervenute dai soggetti di seguito elencati

- Sig. Valentino Macalli acquisita al prot. DVA-2012-0023948 del 05/10/2012;
- Sig.ra Filomena Antelmo acquisita al prot. DVA-2012-0024808948 del 15/10/2012;
- Sig. Massimo Barducco acquisita al prot. DVA-2012-0025530 del 23/10/2012;
- Signori Marco Gomo e Salvatore Alecci acquisite al prot. DVA-2012- 0024883 del 16/10/2012;
- “Comitato per l'interramento della Rho/Monza” acquisita al prot. CTVA-2012- 0003914 del 30/10/2012 e prot. DVA-2012-006290 del 30/10/12;
- “Circolo Ricreativo e Culturale con finalità sportiva dilettantistica– CREC” acquisita al prot. CTVA-2012- 0026226 del 30/10/2012;
- “Consiglio di Istituto dell'ITC ‘Primo Levi’” acquisita al prot. CTVA-2012- 0003948 del 31/10/2012 e prot. DVA-2012-26602 del 06/11/2012;
- Sig. Fabrizio Fornasari acquisita al prot.DVA-2012-0025972 del 26/10/2012;
- Sig.ra Wanda Polenghi acquisita al prot.DVA-2012-0026052 del 29/10/2012
- Sig.ra Mara Barbieri (mail) acquisita al prot. DVA-2012-0026171 del 30/10/2012;
- Sig.ra Mara Barbieri (lettera – stesso contenuto mail) acquisita al prot. DVA-2012-0027267 del 12/11/2012;
- Sig.ra Armanda Piana acquisita al prot. DVA-2012-0026078 del 29/10/2012;
- “Polisportiva SELESE” acquisita al prot. CTVA-2012- 0003966 del 05/11/2012 e prot. DVA-2012-0026602 del 06/11/2012;
- “Rifondazione Comunista Bollate – Comunisti Italiani – Federazione della Sinistra Bollate” acquisita al prot. CTVA-2012- 0003985 del 06/11/2012;
- Città di Paderno Dugnano parere acquisito al prot. DVA-2012-0026181 del 30/10/2012;
- Città di Paderno Dugnano, osservazioni (con allegato parere) acquisite al prot. DVA-2012-0026174 del 30/10/2012;
- Sig. Luciano Bissoli Associazione“La compagnia del Pilastrello” acquisita al prot. DVA-2012-0026001 del 26/10/2012;
- Sig. Ferruccio Porati acquisita al prot.DVA-2012-0025994 del 26/10/2012 e al prot. CTVA-2012-0000647 del 19/02/2013;
- “Fondazione Don Angelo Bellani Onlus” acquisita al prot. DVA-2012-0026533 del 05/11/2012;
- “Partito democratico Bollate (MI) acquisita al prot. CTVA-2012- 0004042 del 08/11/2012;
- “Residenti Via La Cava – Bocciofila Solese” acquisita al prot. CTVA-2012- 0004043 del 08/11/2012 e prot. DVA-2012-0027276 del 12/11/2012;
- “Sinistra Ecologia e Libertà” acquisita al prot. CTVA-2012- 0004050 del 09/11/2012 al prot. DVA-2012-0027322 del 13/11/2012;
- “Pro Loco Bollate” acquisita al prot. CTVA-2012- 0004074 del 12/11/2012;
- “Comitato Genitori Erasmo da Rotterdam” acquisita al prot. CTVA-2012- 0004075 del 12/11/2012 al prot. DVA-2012-0027320 del 13/11/2012;
- “Associazione ‘All’ombra dell’albero” acquisita al prot. DVA-2012- 0026881 del 08/11/2012 (e prot. DVA-2012- 0027689 del 15/11/2012);
- Città di Novate Milanese acquisita al prot. DVA-2012-0021224 del 02/11/2012;

- Soc. "Sforzin Illuminazione" acquisita al prot. DVA-2012-0026853 del 08/11/2012;
- Città di Bollate - delibera Consiglio Comunale n. 53 del 29/10/2012 acquisita al prot. DVA-2012-0027220 del 12/11/2012;

**CONSIDERATO** che le osservazioni presentate riguardano, in sintesi, i seguenti aspetti:

- interrimento del tracciato nei Comuni di Bollate e di Novate;
- modifiche al percorso della complanare e collegamenti con la viabilità locale con particolare attenzione alla progettazione e al posizionamento degli svincoli, delle rotatorie e delle intersezioni;
- sottopasso ferroviario necessario al miglioramento impatto acustico e atmosferico rispetto ad alcuni recettori sensibili situati lungo il percorso;
- esproprio terreni;
- perdita valore immobili per impatto visivo e architettonico delle infrastrutture progettate;
- interferenze con altre opere infrastrutturali [reti tecnologiche presenti nel sottosuolo (in particolare acqua, gas e elettricità)]; importanza del coordinamento con altre opere previste nel contesto territoriale;
- necessità di un coordinamento gestionale tra Lotto 3 e Lotti 1 e 2;
- diminuzione della sicurezza stradale;
- richieste di opere di compensazione (es. manutenzione impianti illuminazione pubblica, realizzazione piste ciclopedonabili; interrimento linea elettrica alta tensione, etc.);
- degradamento ambientale e del territorio causato da una parte dell'aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico, dall'altra dall'erosione e utilizzo del suolo, riduzione aree verdi, con un impatto paesaggistico più rilevante del previsto;
- necessità di tutelare il reticolo idrico minore (es. torrente Garbogera, canali irrigui gestiti dal Consorzio Est Ticino Villorosi, i fontanili. etc.);
- revisione e ampliamento delle mitigazioni ambientali (es. aumento lunghezza barriere fonoassorbenti, aumento macchia boscata mesofila, piantumazioni, etc.);
- garanzia di un collegamento tra Parco Nord e Parco Groane;
- attenzione ai recettori sensibili presenti lungo il tracciato dell'infrastruttura (es. istituti scolastici, condomini; etc.);
- mancanza rispetto delle prescrizioni di VIA;
- impatto delle attività di cantiere (mancanza di uno studio dell'impatto con viabilità urbana, quella di cantiere e viabilità indotta e le loro interferenze);
- tutela beni paesaggistici e culturali, in particolare Cappella Madonna Pilastrello - Paderno Dugnano;

**VALUTATO** che le osservazioni sono pertinenti al progetto e apportano contributi di interesse e sono di seguito considerate nel parere tenendo presente le modifiche introdotte dal proponente nelle integrazioni volontarie al progetto e, ove ritenute adeguate, sono riprese nel quadro prescrittivo;

**PRESO ATTO** che il proponente ha esaminato le osservazioni e convogliato le proprie considerazioni e valutazioni e recependo molte osservazioni nelle integrazioni volontarie;

**CONSIDERATO** che in merito alla segnalazione di perdita valore degli immobili per impatto visivo e architettonico delle infrastrutture progettate ci si riferisce in particolare all'impatto correlato all'esecuzione dell'opera di scavalco della SS35 (ponte ad arco) e benché, presumibilmente lo stesso fosse stato inteso come elemento caratterizzante dell'opera ma che potranno essere studiate soluzioni differenti e di minor impatto visivo, siano esse connesse all'impiego di un impalcato snello a più campate piuttosto che una riconfigurazione morfologica;

**CONSIDERATO** che sulle altre osservazioni si rimanda alla successiva valutazione del quadro ambientale e comunque si può rammentare che:

- per la “necessità di tutelare il reticolo idrico minore (es. torrente Garbogera, canali irrigui gestiti dal Consorzio Est Ticino Villoresi, i fontanili. etc)” il proponente ha informato che provvederà al recapito in “vasche di sedimentazione e in bacini di fitodepurazione a flusso superficiale sfruttanti la naturale capacità di alcune particolari essenze erbacee ed arbustive di assimilare nutrienti favorendo la depurazione” pur facendo presente che il recepimento di questa osservazione comporterà un maggior impiego di suolo, che, previa verifica, potrà essere ricercato nei sedimi già previsti dall’opera;
- per le osservazioni che chiedono “la revisione e ampliamento delle mitigazioni ambientali (es. aumento lunghezza barriere fonoassorbenti, aumento macchia boscata mesofila, piantumazioni, etc.)” si evidenzia che gli interventi di mitigazione e compensazione ambientale (interventi di mitigazione acustica in fase di cantiere e in fase di esercizio, potenziamento fasce tampone, riduzione macchia boscata per permettere la realizzazione di viabilità programmate dal comune, etc) sono stati presi in considerazione e sono direttamente recepibili;
- in merito alla “richiesta di garanzia di un collegamento tra Parco Nord e Parco Groane” si considera che l’allungamento della galleria artificiale deve essere necessariamente coordinato alla definizione dello schema delle complanari e relative connessioni e pertanto attuato in relazione alla progettazione esecutiva;
- in merito alla “richiesta di attenzione ai recettori sensibili presenti lungo il tracciato dell’infrastruttura (es. istituti scolastici, condomini; ecc.)” è stato effettuato uno studio di impatto acustico che ha portato ad individuare e censire i recettori sensibili e proposto le soluzioni ma si evidenzia che permangono delle criticità;
- con riferimento alla “segnalazione di mancanza rispetto delle prescrizioni di VIA” si segnala che nel corso dell’attività istruttoria il Proponente ha dato contezza alla Commissione che sta redigendo le carte necessarie ad avviare le procedure di verifica di ottemperanza delle prescrizioni dei precedenti pareri;
- in merito alle osservazioni relative all’ “impatto delle attività di cantiere (mancanza di uno studio dell’impatto con viabilità urbana, quella di cantiere e viabilità indotta e le loro interferenze)” le stesse sono considerate in seguito in questo parere;
- per quanto attiene alle “segnalazioni relative alla tutela dei beni paesaggistici e culturali, in particolare Cappella Madonna Pilastrello in Paderno Dugnano”, il presente parere affronta anche le tematiche connesse con la tutela dei beni paesaggistici e archeologici eventualmente interferiti, si segnala inoltre che, il Decreto di VIA è concertato tra il Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare e il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali: il contributo di quest’ultimo approfondirà ulteriormente la tematica in argomento;

**CONSIDERATO** che le osservazioni emerse sono stato oggetto di valutazione, modifiche e integrazioni rispetto al progetto e che comunque una buona parte di esse è recepita nel quadro prescrittivo. A seguito delle osservazioni e delle analisi scaturite dalla prima fase istruttoria, il progetto e lo studio di impatto ambientale sono infatti stati modificati ed integrati mediante:

- la complanare D è stata portata a ridosso del tracciato principale per i loro svincoli sulla viabilità locale e collocazione rispetto al tracciato principale;
- lo svincolo Via La Cava sfrutta la rotatoria e il sottopasso esistenti, non incidendo ulteriormente sullo stato di fatto del territorio;
- non si verifica più l’eccessivo avvicinamento della complanare all’edificato di Via Cavallotti, con l’inutile formazione di una rilevante area interclusa tra la complanare e il tracciato principale;
- eliminazione dello svincolo a nord del tracciato su via IV Novembre, allontanandolo dalle vicine abitazioni della Via Nenni, ma non è stata prevista la rotatoria in entrata/uscita dalla complanare in via IV Novembre richiesta dal Comune di Bollate;

- al posto di due gallerie artificiali per consentire il passaggio di collegamento tra i due parchi, è stato previsto un unico passaggio, al fine di concretizzare un vero e proprio corridoio ecologico "Groane-Balossa";
- Inoltre, è stata esaminata l'ipotesi, sostenuta dai Comuni di Bollate, Baranzate e Novate Milanese e da Comitati di cittadini, dell'interramento in fase di sottopasso alla ferrovia Nord Milano - Varese;

**VALUTATO** che le osservazioni pervenute sono pertanto in parte ricomprese nelle modifiche apportate dal proponente nelle integrazioni, ovvero considerate e valutate nella parte successiva di questo parere relativo al riesame del SIA e se del caso riprese infine nel quadro prescrittivo;

**VALUTATO** che, con riferimento alle osservazioni che concernono il degradamento ambientale e del territorio causato da una parte dell'aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico, dall'altra dall'erosione e utilizzo del suolo, riduzione aree verdi, con un impatto paesaggistico più rilevante del previsto si segnala che sono stati esaminati gli studi e le indagini per valutare gli impatti dell'opera sui vari aspetti ambientali ed individuare le misure di mitigazione da adottare relativamente a: inquinamento atmosferico, salute pubblica, rumore e vibrazioni, acque superficiali acque sotterranee suolo e sottosuolo e paesaggio ed ad essi si rimanda;

**VALUTATO** che per quanto riguarda le osservazioni su esproprio terreni non si ritiene di dover esprimere osservazioni in questa sede;

**CONSIDERATO** che l'esame dello Studio di Impatto Ambientale redatto dal proponente tanto nella prima pubblicazione che nelle Integrazioni Volontarie successivamente pervenute, consente di esporre le Considerazioni e le Valutazioni per il Quadro Programmatico, il Quadro Progettuale ed il Quadro Ambientale;

**PRESO ATTO** che il documento che costituisce lo Studio di Impatto Ambientale inoltrato dal proponente è principalmente contraddistinto dalle seguenti caratteristiche;

- Il progetto selezionato rappresenta la "soluzione A" sviluppata con l'obiettivo di migliorare le caratteristiche tecniche e funzionali delle opere e di ottimizzare i procedimenti costruttivi, minimizzando le interferenze con il traffico ed il territorio circostante;
- Tiene conto delle indicazioni e prescrizioni espressi dagli enti locali e soggetti impartite in sede di iter approvativo. Infine, approfondisce gli aspetti ambientali, con l'obiettivo di contenere gli impatti sia in fase di cantiere che in esercizio, e adotta soluzioni tecnico-architettoniche mirate alla qualità estetica ed all'inserimento paesaggistico delle opere;
- Le alternative sono rappresentate da soluzioni localizzate quali quelle per il collegamento A52/SP46, quelle previste per l'itinerario delle complanari e quelle previste per il sistema degli svincoli;
- Si evidenzia che l'aggiornamento e l'approfondimento del SIA effettuato nella fase di gara ha permesso la definizione di una proposta di piena efficienza e funzionalità sotto l'aspetto progettuale e ambientale;
- Obiettivo del SIA è l'analisi del contesto territoriale, urbanistico ed ambientale nel quale si colloca l'opera in progetto, al fine di ottimizzare le scelte d'intervento, dal punto di vista funzionale e dal punto di vista del suo inserimento nell'ambiente e nel territorio;
- I contenuti del SIA sono elaborati secondo quanto previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale." e si articolano nei tre Quadri di riferimento: Programmatico, Progettuale ed Ambientale;
- Relativamente al quadro di riferimento programmatico

**PRESO ATTO** che il documento che rappresenta il "Quadro di riferimento programmatico" consiste nella descrizione degli obiettivi generali del progetto di riqualificazione e potenziamento della SP46 e dei suoi rapporti di coerenza con gli strumenti della programmazione di settore e della pianificazione territoriale ed urbanistica oltre che con il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette;

**CONSIDERATO** che:

- il 31 marzo 2008 il Bureau International des Expositiones (BIE) ha designato la città di Milano a sede dell'**Esposizione Universale 2015 (Expo)**;
- l'intervento di questo progetto risulta elencato al punto "3 – Rho-Monza" tra le opere connesse incluse nel dossier di candidatura Expo 2015 per il quadro generale dell'accessibilità alla esposizione;

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

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

**PRESO ATTO** che l'opera è dichiarata coerente con quanto previsto nei seguenti Documenti di Programmazione Economico Finanziaria Regionali (DPEFR) di Regione Lombardia:

- Deliberazione Consiglio Regionale 26 luglio 2006 – n. VIII/188 – *Risoluzione concernente il Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2007-2009*. Deliberazione Giunta regionale 27 giugno 2006 – n. 8/2786 - *Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2007-2009 – Approvazione della proposta da inviare al Consiglio Regionale*;
- Deliberazione Consiglio Regionale 26 luglio 2007 – n. VIII/425 – *Risoluzione concernente il Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2008-2010* Deliberazione Giunta regionale 26 giugno 2007 – n. 8/4953 - *Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2008-2010 – Approvazione della proposta da inviare al Consiglio Regionale*;
- Deliberazione Consiglio Regionale 29 luglio 2008 – n. VIII/685 – *Risoluzione concernente il Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2009-2011*. Deliberazione Giunta regionale 27 giugno 2008 – n. 8/7505 - *Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2009-2011 – Approvazione della proposta da inviare al Consiglio Regionale*;
- Deliberazione Consiglio Regionale 29 luglio 2009 – n. VIII/870 – *Risoluzione concernente il Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2010*. Deliberazione Giunta regionale 30 giugno 2009 – n. 8/9717 - *Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2010 – Approvazione della proposta da inviare al Consiglio Regionale*;

nei quali, aggiornando e sviluppando i contenuti e le strategie programmatiche del Programma Regionale di Sviluppo (PRS) della VIII legislatura, accentuano l'attenzione sui temi prioritari e le azioni di governo, fra cui le grandi infrastrutture viarie, ferroviarie e metropolitane;

**CONSIDERATO** che nel DPEFR 2007-2009 vengono confermate, da un lato, la previsione del completamento della SP46 Rho-Monza fino a Bollate e, dall'altro la necessità di sviluppare progetti per il completamento del sistema tangenziale milanese. Nel DPEFR 2008-2010 è ribadita la necessità di intraprendere azioni per superare il deficit infrastrutturale per la mobilità;

**CONSIDERATO** che nel documento "*Programmazione degli interventi sulla rete stradale provinciale e sul trasporto pubblico locale*", allegato al Bilancio 2008 ed al Programma Triennale delle OO.PP. 2008-2010 della Provincia di Milano viene aggiornato lo stato previsionale relativo alla SP46 e al potenziamento della stessa. E che, nei documenti di programmazione e pianificazione territoriale della Provincia di Milano, gli obiettivi indicati sono volti al rafforzamento dell'itinerario della Rho/Monza, coerentemente con gli impegni espressi sia a livello nazionale che regionale di completare l'itinerario della Tangenziale Nord di Milano per alleggerire il traffico sulla A4 tra la barriera di Milano –Est e Fiorenza;

**CONSIDERATO** che, in rapporto agli strumenti urbanistici comunali si evidenziano, in sintesi, le previsioni di espansione insediative di seguito elencate, localizzate nella fascia più prossima all'intervento o,

comunque, con dimensioni tali da comportare un carico insediativo indotto significativo in termini di traffici generati/attratti lungo la viabilità dell'ambito:

- in territorio di Bollate:

- trasformazione residenziale via Fornace Mariani/nuova "variante Varesina", posto a sud di via Fornace Mariani e compreso tra il tracciato dell'attuale Varesina (Via Milano) e quello della prevista variante;
- ambito di trasformazione residenziale tra Bollate e la frazione di Cascina del Sole;
- ambito di trasformazione residenziale via Don Ubaldi/via Madonnina posto in adiacenza alle strutture socio-sanitarie di Bollate (Ospedale, residenza sanitaria assistenziale comunale, ecc.);
- ambito di trasformazione residenziale via Brianza/via Arbe confine comunale di Paderno Dugnano, posto a sud-est della frazione di Cassina Nuova;
- ambito di trasformazione terziario/ricettivo/commerciale nuova Variante Varesina/Comune di Baranzate;
- ambito di trasformazione commerciale in prossimità di via La Cava, nei pressi dello svincolo della via omonima e via C. Beccaria (a Paderno Dugnano);

Va inoltre segnalato che in Comune di Bollate, a ridosso dell'attuale tracciato della SP46 e della ferrovia si trova il complesso scolastico [istituti secondari superiori "Erasmus da Rotterdam" e "Primo Levi"]. A tale proposito, il punto 1.1.4 del d.m. 18.12.1975 "Norme tecniche di edilizia scolastica" - richiamato anche dall'art. 5 della l. 23/1996 dall'art. 3.9.1 del Regolamento locale di igiene - prevede che le scuole debbano essere "ubiccate lontano da strade di grande traffico e da strade ferrate";

- in territorio di Novate Milanese:

- ambito di trasformazione via Di Vittorio/via Prampolini e di via Baranzate/via Prampolini entrambi a prevalente destinazione residenziale;
- ambito di trasformazione Città Sociale posto nell'area a sud del Comune al confine con il territorio di Milano;
- ambito di trasformazione di via Torriani per la realizzazione di un polo di servizi sportivi;

- in territorio di Cormano:

è previsto un unico ambito di trasformazione a vocazione produttiva/commerciale/direzionale, posto a nord del comune, al confine con Paderno Dugnano ed in adiacenza alla ex SS 35 Milano-Meda;

- in territorio di Paderno Dugnano:

- ambito di trasformazione asse Rho-Monza nord posto immediatamente a nord della Rho-Monza e ad est di via Reali;
- ambito di trasformazione Villaggio Ambrosiano/via Beccaria posto a ovest di via Reali e a nord di via Beccaria;
- ambito di trasformazione Villaggio Ambrosiano-Via Argentina posto a est di via Reale e a sud di via Argentina;
- lungo il lato nord (nuovo tracciato in affiancamento alla Milano Meda), le salvaguardie di arretramento non sono sufficienti a contenere la nuova sede; è inevitabile, quindi, una parziale occupazione delle aree a servizi e a verde pubblico contigue ed il coinvolgimento di un insediamento artigianale esistente, elementi con i quali deve rapportarsi il progetto di potenziamento;

**CONSIDERATO** che, nei comuni di Cormano, Novate Milanese e Bollate il tracciato attuale è protetto da una adeguata fascia di rispetto, non sempre di eguale sezione, con episodi sporadici di edifici inclusi nella sua delimitazione, tra cui alcuni distributori di carburante; il potenziamento dell'attuale sede stradale, quindi utilizza prevalentemente tali aree di rispetto, tranne nell'area a nord di Novate Milanese, dove il tracciato di progetto, disassandosi verso sud, si discosta in modo tale da interferire con un'area utilizzata per coltivazioni arboree da serra di recente impianto;

**CONSIDERATO** che, per quanto alla pianificazione comunale:

- nel comune di **Paderno Dugnano**, ove il nuovo tracciato prosegue in affiancamento alla Milano – Meda lungo il lato nord, le salvaguardie di arretramento non sono sufficienti a contenere la nuova sede e, pertanto, ci sarà una parziale occupazione delle aree destinate a servizi e a verde pubblico contigue e l'interessamento di un insediamento artigianale esistente;
- nei comuni di **Cormano, Novate Milanese e Bollate** il tracciato attuale è protetto da una adeguata fascia di rispetto, non sempre di uguale sezione, con episodi sporadici di edifici inclusi nella sua delimitazione, tra cui alcuni distributori di carburante; il potenziamento dell'attuale sede stradale utilizzerà prevalentemente tali aree di rispetto, con eccezione per l'area a nord di Novate Milanese dove il tracciato dell'infrastruttura, disassandosi verso sud, si discosta in modo tale da interferire con un'area utilizzata per coltivazioni arboree da serra di recente impianto;

**PRESO ATTO** dei pareri di: Regione Lombardia – Direzione Generale Territorio e Urbanistica in data 30 marzo 2010 prot. Z1.2010.0005894; Provincia di Milano D.G.P. 163/2010 del 20 aprile 2010; ARPA Lombardia in data 22 aprile 2010 prot. 56928;

**PRESO ATTO** che a detta del Proponente *“nella definizione planimetrica dell'itinerario progettuale, si possono utilizzare al meglio i tratti in cui le salvaguardie esistenti, appositamente riservate, sono in grado di assorbire le maggiorazioni di sezione e gli adeguamenti assiali, limitando gli episodi di scostamento dalle stesse....”* e che *“il quadro della pianificazione locale in essere non subisce variazioni degne di nota per le potenziali interferenze con l'intervento di riqualficazione e potenziamento della sede attuale della SP46”* mentre *“si dovranno valutare con maggiore attenzione le ricadute territoriali del tratto stradale in variante .... E le eventuali interferenze derivanti dal riassetto della viabilità complementare e dei nodi di svincolo”*;

**CONSIDERATO** che gli elementi principali che caratterizzano il sistema delle aree protette del territorio attraversato dalla SP46 sono costituiti dal Parco Regionale delle Groane e dai Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) della Balossa e del Grignotorto –Villoresi;

**CONSIDERATO** che i corsi d'acqua intercettati dalla infrastruttura riqualficata (Seveso e i torrenti delle Groane) sono oggetto di vincolo paesistico/ambientale ed è stata posta particolare cautela nella progettazione dei manufatti di attraversamento di questi corsi d'acqua;

**CONSIDERATO** che, esaminando l'area interessata dall'intervento oggetto dello studio e trattandosi di un potenziamento prevalentemente in sede, non sussistono particolari problemi di interferenze con il sistema ambientale, ad eccezione del tratto in affiancamento al Parco Agricolo della Balossa (PLIS), che, recentemente istituito, rappresenta un vincolo di tutela e conservazione dell'unica area agricola ancora compatta e di un certo rilievo all'interno del comparto urbanizzato attraversato dalla SP46;

**VALUTATO** che

- il Quadro Programmatico considera la valenza di opera connessa con l'EXPO Internazionale che avrà luogo nel 2015 nella Città di Milano e ne completa il quadro essenziale per l'accesso all'esposizione;
- la finalità dell'intervento è quella di risolvere le problematiche di congestione dovute alla sovrapposizione dei flussi di traffico predisponendo un itinerario alternativo alla A4;
- il benessere con prescrizioni della compatibilità dell'opera relativa al lotto 3 presentata da Società Autostrade per l'Italia di cui al citato Decreto del 10 agosto 2012;
- la pianificazione è inserita nella Programmazione Regionale della Lombardia e nella pianificazione della viabilità della Provincia di Milano;

**VALUTATO** che le caratteristiche del progetto risultano coerenti con le finalità dell'intervento, con i flussi di traffico presenti nell'area nello scenario di riferimento e con la funzione dell'itinerario in ambito regionale e nazionale, consentendo di migliorare le condizioni di accessibilità, ridurre le diseconomie territoriali e contestualmente - anche mediante le connesse opere di mitigazione degli impatti - contribuire ad attenuare l'inquinamento ambientale nei sistemi urbanizzati;

- Relativamente al quadro di riferimento progettuale

**PREMESSO** che l'istanza presentata dal Proponente ha per oggetto il progetto di *Riqualfica 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"* da realizzarsi nei Comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese, Paderno Dugnano situati nella provincia di Milano (Lombardia);

**PRESO ATTO** che l'opera infrastrutturale:

- connessa all'obiettivo Expo 2015, si sviluppa con andamento prevalente Est-Ovest e consiste nella riqualficazione/potenziamento con caratteristiche autostradali prevalentemente in sede dell'attuale itinerario della Strada Provinciale n. 46 "Rho/Monza", per la tratta compresa tra l'innesto con la Strada Statale n. 35 "dei Giovi" a Paderno Dugnano e il Ponte sulla Linea Ferroviaria Milano-Varese (compreso), che rappresenta il termine comune con la tratta di Baranzate, prevista dal Lotto 3, e già in fase di esecuzione;
- si estende per uno sviluppo complessivo pari a km 6+719.53 e rappresenta l'adeguamento a sezione tipo A1 (autostrada urbana) del tratto SP46 dalla ponte sulla ferrovia Mi-Va alla interconnessione A52/SS35. Il progetto rappresenta il primo e secondo tratto fino allo svincolo SS33 Varesina con l'autostrada A8;
- l'intervento prevede, oltre al potenziamento dell'attuale tracciato, interventi di sistemazione e/o realizzazione pertinenti la viabilità accessoria;

**VISTO E CONSIDERATO** che l'opera riguarda:

- direttamente le seguenti viabilità: l'autostrada A52 Tangenziale Nord di Milano; la S.S. n. 35 dei Giovi; la S.P. 44 bis; la S.S. n. 233 Varesina; la viabilità autostradale a servizio del nuovo Polo Fieristico di Rho - Pero;
- in modo indiretto: l'autostrada A8 "Milano - Laghi"; l'autostrada A4 "Milano - Torino"; l'autostrada A50 "Tangenziale Ovest di Milano";

**CONSIDERATO** che nello Studio Trasportistico sono stati effettuati appositi rilievi e raccolti quelli resi disponibili dagli enti gestori delle strade: Autostrada Milano-Serravalle Milano Tangenziali SpA, Autostrade per l'Italia SpA, Provincia di Milano Settore Sistema della Viabilità;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda i livelli di traffico:

- il TGM (Traffico Giornaliero Medio) medio annuo sull'intero tracciato è pari a circa 49.000 veicoli/giorno, di cui circa 12.000 veicoli pesanti, con un livello di servizio complessivo per l'intera tratta pari a "C";
- il TGM sulla tratta tra lo Svincolo SS233 e l'Allacciamento A8/A9 è di circa 39.250 veicoli/ giorno; la tratta tra gli svincoli "Novate" e "Variante ex-SS233" presenta i valori più elevati (circa 62.700 veicoli/giorno);
- la tratta tra gli svincoli "Novate" e SP44 presenta valori di traffico giornaliero medio pari a circa 50.000 veicoli/giorno; la tratta compresa tra gli svincoli SP44 e SPexSS35-SP46 presenta valori pari a circa 45.000 veicoli/giorno;
- Lungo la complanare è atteso un TGM medio sull'intero tracciato pari a circa 16.000 veicoli/ giorno;

**VALUTATO** le seguenti risultanze dell'analisi dei dati e delle informazioni raccolti:

- una situazione di elevati carichi di traffico e di forte congestione nelle fasce orarie di punta del mattino e della sera, in particolare lungo la A4 Torino/Venezia, la ex SS35 Milano/Meda e la SP46 Rho/Monza;
- il rilievo delle code mostra il livello di forte congestione sulla rete, in particolare:
  - o in direzione Rho, il tratto a carreggiata unica induce fenomeni di forte accomodamento sul tratto a doppia carreggiata;

- o in direzione Milano la ex SS35 e la SP44bis hanno livelli di congestione elevati, che provocano un abbattimento della portata e flussi di traffico elevati nell'ora di punta;
- dalla simulazione modellistica si evince che:
  - o l'entità del veicolo chilometro è quasi pari a 11 milioni nell'ora di punta del mattino;
  - o il 42% dei chilometri di rete graficizzati per direzione di marcia presenta un rapporto flusso/capacità maggiore di 0.75 e il 25% presenta, invece, un rapporto compreso fra 0.50 e 0.75;
  - o la presenza di elevati carichi di traffico bidirezionale sulla rete autostradale (più di 13.000 veicoli equivalenti/ora sull'A4, nel tratto fra l'allacciamento A8/A9 e l'uscita di Cormano);
  - o carichi bidirezionali di una certa consistenza sulla maglia ordinaria radiale (tra cui la ex - SS233Varesina, con 2.000 - 2.500 veicoli equivalenti/ora);
  - o carichi rilevanti sulla SP46 Rho-Monza (con 3.000 - 4.000 veicoli equivalenti/ora);

**CONSIDERATO** che in merito il Proponente osserva che nello scenario di progetto al 2016:

- "i benefici in termini di riduzione del traffico riguardano gli assi est/ovest a valenza prettamente urbana;
- altri assi locali risentiranno del potere attrattivo della SP46, con una riduzione del traffico;
- il sistema della viabilità principale trae benefici, anche se in misura minore (la A4, soprattutto nel tratto ad ovest di Cormano, e La ex SS35, nel tratto tra la A52 e la A4);
- registrano un incremento dei volumi di traffico, i nuovi tratti stradali o quelli esistenti/riqualificati e gli assi di adduzione agli svincoli della SP46 potenziata.";

**CONSIDERATO** che la finalità dell'intervento è quella di risolvere le problematiche di congestione dovute alla sovrapposizione, in particolare lungo le direttrici autostradali e tangenziali del nodo milanese, dei flussi di traffico differenti, ossia traffici di attraversamento di a più lunga percorrenza, traffici di breve raggio all'interno dell'area metropolitana e traffici a carattere più propriamente locale, predisponendo un itinerario che risulti il più possibile fluido, non solo in termini di caratteristiche planimetriche, ma, soprattutto in termini di numeri di svincoli presenti lungo il tracciato;

**PRESO ATTO** che, per quanto riguarda la valutazione delle alternative, è stata in particolare approfondita, mediante anche la predisposizione di uno studio di fattibilità, la variante che ipotizza l'interramento della nuova infrastruttura, in galleria artificiale, con il sottopasso delle vie delle Industrie e Gramsci, del torrente Seveso e delle Ferrovie Nord Milano, richiesto dai Comuni interessati nel 2011 (l'analisi ha considerato interramento solo per la Zona Bollate - Novate), [Zona A - Novate - Bollate (zona FN) e Zona B: nodo di Paderno Dugnano] considerando: costi e benefici economici interni, costi e benefici economici esterni, analisi di sensitività, effetti sulla congestione e sull'incidentalità, valutazione monetaria dell'impatto delle attività di trasporto sulla componente atmosfera (gas serra e inquinamento atmosferico), inquinamento acustico, effetti specifici relativi ai movimenti dei mezzi di cantiere, gli impatti sul territorio;

**PRESO ATTO** che l'esito dell'analisi costi/benefici (Tab. 1) e di sensitività (Tab. 2), effettuate dal Proponente, riassunte nelle tabelle seguenti dove sono messi a confronto gli indicatori di convenienza economico sociale dà i seguenti valori per gli indicatori considerati:

Tabella 1 - Analisi costi/benefici

	Progetto presentato		Alternativa Variante Comuni
VANE	€ 18.312.611,50	>	-€152.324.155,08
TIRE	5,78%	>	0,46%
B/C	1,34	>	0,72

Tabella 2 - Analisi di sensitività

	Progetto presentato-	Alternativa Variante
--	----------------------	----------------------

51

A

31

	Analisi di sensitività "Sfavorevole"		Comuni - tratto interrato solo per la zona Bollate Novate
VANE	€ 1.500.423.16	>	-€ 82.350.047,60
TIRE	5,06%	>	1,79%
B/C	1,25	>	0,89

- Il VANE rappresenta in termini assoluti il valore attuale che il progetto fornisce alla collettività. Pertanto risulta migliore il progetto con VANE maggiore. Un valore negativo indica la non sostenibilità del progetto per la collettività (genera una perdita di valore economico - sociale);
- Il TIRE indica il tasso di convenienza medio del progetto per la collettività. Pertanto risulta migliore il progetto con TIRE maggiore. Il Progetto non è conveniente se il tasso è inferiore del tasso sociale di sconto;
- Per il B/C risulta che è migliore il progetto che presenta un rapporto maggiore e che quando il rapporto è minore di 1 il progetto non è sostenibile;

**PRESO ATTO** che il Proponente, a seguito dell'analisi complessiva sviluppata per il confronto delle alternative in merito alla **Soluzione Progettuale Adottata (Soluzione A)**, nel documento "Confronto tra le alternative" (Codice elaborato P00GENIA00RE02A) dichiara:

- **"Confronto indici:** il progetto presenta gli indicatori più favorevoli della soluzione variante comuni, pertanto il progetto risulta più performante;
- **Sostenibilità per la collettività:** la variante comuni non risulta sostenibile per collettività in quanto presenta indici di non convenienza;

**CONSIDERATA** corretta la metodologia adottata, salvo alcuni elementi di dettaglio, quali ad esempio l'imputazione di un valore residuo del 30% dopo soli 30 anni di orizzonte temporale (i quali non possono rappresentare la vita utile dell'opera);

**VALUTATO** che in relazione alle argomentazioni riportate dal proponente nel confronto delle alternative, per quanto riguarda la soluzione con sottopassaggio in corrispondenza della ferrovia Milano-Saronno nei comuni di Bollate-Novate, emerge quanto segue:

- Miglioramento qualitativo delle seguenti componenti ambientali:
  - a) popolazione esposta
  - b) impatto visivo
  - c) ricettori sensibili (in particolare la scuola di Bollate)
  - d) impatti acustici
- Dalla lettura dell'analisi costi-benefici si evince come i risultati negativi (VANE e TIRE) della soluzione "alternativa" comprendente il sottopassaggio di Bollate-Novate sono sostanzialmente dovuti ai maggiori costi di investimento, a loro volta costituiti nella maggior parte dai costi per il sottopassaggio di Paderno. La soluzione in argomento presenta un extracosto economico sensibilmente inferiore a quella complessiva stimata dal Proponente;
- La relazione non esprime i risultati in termini di VANE e TIRE della soluzione in argomento. Si ritiene che la negatività di tali indicatori in un'analisi costi-benefici della versione in argomento potrebbe essere compensata dalla monetizzazione dei benefici da impatto visivo e acustico, qualora essi siano conteggiati mediante la metodologia "prezzi edonici", che invece non è utilizzata dall'estensore;

**VALUTATO** pertanto che alla luce di quanto esposto si ritiene che una rivisitazione dell'analisi costi-benefici possa dimostrare la validità del progetto "soluzione ridotta" per la collettività, tenendo conto della realtà del territorio interessato, per la quale il maggiore costo della soluzione in sottopasso è compensato dai benefici in termini ambientali, anche in ragione della prevedibile lunghissima vita utile dell'opera in questione;

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top right and several smaller ones below.

**PRESO ATTO E CONSIDERATO** che il progetto è stato eseguito ai fini di rispondere alla normativa di riferimento per le costruzioni stradali che è costituita da:

- il D.M. del 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- il D.M. del 22/4/2004 “Modifica del decreto n.6792 del 5/11/2001, recante Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- il D.M. del 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”;

**CONSIDERATO** che per quanto attiene al progetto delle viabilità complanari:

- sono inquadrare funzionalmente come Strade Extraurbane Secondarie (Categoria C) secondo le “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” di cui al D.M. 05/11/2001. Per quanto riguarda le caratteristiche funzionali;
- sono state adottate due configurazioni: a senso unico di marcia è stata adottata una sezione trasversale composta da una corsia di larghezza pari a 3.50, con banchine in destra ed in sinistra di larghezza rispettivamente pari a 1.25 m e 0.75 m, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 5.50 m; a doppio senso di marcia è stata adottata una sezione trasversale stradale corrispondente alla configurazione C2, costituita da due corsie di larghezza pari a 3.50 m con banchine laterali pari a 1.25 m, per una larghezza della piattaforma stradale pari a 9.50 m;
- La definizione delle caratteristiche geometriche delle viabilità complanari è avvenuta tenendo conto dei diversi vincoli derivanti dal contesto infrastrutturale attuale e di progetto in cui si inseriscono. In particolare, il progetto geometrico di ciascuna complanare è stato impostato sulla base di intervalli di velocità di progetto tali da assicurare;

**CONSIDERATO** che per la cantierizzazione:

- si prevede di organizzare i lavori in 7 fasi successive temporali con riferimento al mantenimento di due corsie di marcia per ciascuna direzione sulla SP46 fino allo svincolo di Paderno;
- si è provveduto a suddividere l'intera opera in 8 aree di lavoro o aree tecniche considerando la funzionalità e logicità nei confronti della “fasizzazione” dei lavori, l'omogeneità di lavorazioni, la funzionalità nei riguardi delle ipotesi relative all'ottimizzazione del bilancio delle materie, coerenza con le ipotesi di viabilità di cantiere, coerenza con la tempistica di apertura del primo lotto funzionante di collegamento tra la A52 (tangenziale) e la SP46;
- è stato predisposto un cronogramma lavori con la relativa fasizzazione delle opere;

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

- sono prevedibili al massimo 17 traffici orari massimo generati per movimenti di materiali inerti, di cui n. 7 indotti da scambi tra aree tecniche distribuiti sulle 10 ore lavorative per 6 giorni lavorativi settimanali e sull'intero itinerario;
- al fine di contenere i traffici complessivi si eviterà in fase esecutiva di sommare ai traffici da e per siti esterni i traffici tra le aree tecniche interessate da bilancio interno di materiali. Tali volumi di interscambio saranno opportunamente stoccati in aree adibite e trasportati in orari di “morbida”;

**CONSIDERATO** che per quanto attiene le aree di cantiere e di deposito, ai fini di un'ottimale definizione del cronoprogramma generale si è provveduto a suddividere l'intera opera in 8 aree di lavoro o Aree Tecniche. Sono state infatti individuate le seguenti aree:

- Il cantiere logistico base è situato nel Comune di Bollate ed è attrezzato in modo tale da “fornire supporto” ai cantieri d'opera, è costituito da due aree autonome e collocato a metà tracciato nei pressi dello svincolo di Bollate, con accesso diretto sia da viabilità primaria esistente sia da viabilità locale;
- sono previste aree tecniche di cantiere lungo il tracciato al fine di minimizzare l'impatto dell'attuazione dell'opera per la cittadinanza stessa;

- nelle aree tecniche sono compresi i perimetri per la realizzazione delle opere, superfici per lo stoccaggio delle terre, percorsi di viabilità cantiere ad uso dei mezzi d'opera, punti di lavaggio ruote dei mezzi al passaggio cantiere/strada, aree stoccaggio materiali diversi, opere per il contenimento di impatto cantiere;
- l'area tecnica 1A - va da inizio lotto fino alla spalla A del Ponte ad arco di scavalco della SS35 Milano Meda; in tale area tecnica sono compresi parzialmente gli adeguamenti delle rampe di svincolo tra la Tangenziale Nord(A52) e la SS35;
- l'area tecnica 1B è costituita essenzialmente dal Ponte ad arco di scavalco della SS35 e dall'importante rilevato tra muri di appoggio al ponte lato Rho. L'area tecnica termina in corrispondenza dell'inizio della galleria fonica;
- l'area tecnica 1C ha inizio in corrispondenza dell'imbocco lato Monza della galleria fonica ed ha termine in corrispondenza della spalla B del ponte sulla ferrovia Mi-Co delle Ferrovie Nord Milano. Le principali opere costituenti la tratta sono: galleria fonica (con relativi muri di sostegno), ponte sul fiume Seveso, ponte sulla ferrovia Milano - Como;
- l'area tecnica 1D è costituita dalla vasta area di lavorazione in corrispondenza dello svincolo di Paderno Dugnano. Come asse principale l'area tecnica ha inizio in corrispondenza della spalla B del ponte sulla ferrovia Mi-Co e termina poco oltre il sottopasso di via Trieste;
- l'area tecnica 2A ha inizio poco oltre il sottopasso di via Trieste ed ha termine in corrispondenza grosso modo dello sfiocco delle rampe dello svincolo di Bollate. I lavori compresi nell'area consistono per lo più nell'adeguamento della SP46 dall'attuale calibro stradale a quello di progetto. Nella tratta è compresa la realizzazione dei due viadotti sulla strada provinciale SP44 "comasina";
- l'area tecnica 2B è in diretta prosecuzione dell'area AT2A: essa ha termine sostanzialmente in corrispondenza della progressiva 4+800 laddove l'asse principale abbandona la sede attuale. Nella tratta è compresa la realizzazione dello svincolo di Bollate;
- l'area tecnica 3 corrisponde al tratto di trincea tra le progressive 4+800 e 6+325. Nel tratto sono previste tre opere di attraversamento della trincea per ricucitura e riconnessione del territorio interessato dalla nuova sede. Qui sono ubicate due gallerie artificiali di riconnessione del tessuto agrario in corrispondenza del PLIS della Balossa;
- l'area tecnica AT4 è in stretta prosecuzione con l'AT3 ed ha termine in corrispondenza della progressiva di fine lotto. Nella tratta sono comprese le realizzazioni della sede principale, delle complanari disposte a margine nonché delle rampe di connessione tra le complanari e le viabilità locali attuali;

**VISTO E CONSIDERATO** che l'analisi costi-benefici (o analisi economica) del progetto ha determinato i Costi economici (anche di gestione e di investimento), i costi economici esterni: costo per la collettività dell'inquinamento (acustico, ambientale e gas serra) ed energetico, ad esclusione di quello relativo all'incidentalità; i Benefici esterni valorizzando ad esempio il valore del tempo risparmiato nei tragitti;

**PRESO ATTO** che il proponente ha concluso la suddetta analisi costi e benefici dichiarando che "Analizzando le singole componenti di costo e beneficio differenziali, è possibile sottolineare come il contributo positivo al VANE venga dal valore residuo dell'opera e da quello del tempo risparmiato, in linea con quanto si osserva nelle analisi costi/benefici relativi a infrastrutture viarie";

**VALUTATO** che in merito al quadro progettuale:

- le alternative sono state esaminate nel dettaglio e sono state considerate le principali osservazioni pervenute ed il positivo impatto in materia di riduzione della congestione di traffico in un settore permanentemente interessato da altissimi indici di percorrenza;
- oltre al potenziamento dell'attuale tracciato il progetto considera significativi interventi di sistemazione e realizzazione pertinenti alla viabilità accessoria nei Comuni interessati dall'opera;
- attraverso l'analisi del Piano Provinciale della Attività Estrattive predisposto dalla Provincia di Milano, sono state individuate i siti di cava idonei per il prelievo degli inerti necessari alla

realizzazione degli interventi e più prossimi all'area di lavoro: Cava Vallette, Cava Incirano; Cava Cassina Nuova, Cava Cascina del Bosco;

- l'esame delle alternative di tracciato è stato eseguito nelle diverse fasi di progettazione pervenendo ad una condivisione di massima della soluzione;

**VALUTATO** che lo Studio di Fattibilità relativo all'interramento in relazione all'attraversamento della linea ferroviaria Milano Saronno, pur evidenziando la difficoltà realizzativa dell'opera, ha comunque dimostrato la fattibilità tecnica dell'attraversamento della linea ferroviaria con il sottopasso pur evidenziando la difficoltà realizzativa dell'opera;

**CONSIDERATO** che in relazione alla richiesta di un coordinamento gestionale tra Lotto 3 e Lotti 1 e 2 il proponente, è a conoscenza del Decreto del MATTM n. 437 del 10/08/2012 relativo alla compatibilità ambientale del Lotto 3 e in particolare della sopra richiamata prescrizione C.c, ma dichiara di "non avere titolo per poter effettuare il coordinamento dei lavori tra lotto 1- 2 e lotto 3";

**CONSIDERATO** inoltre che con riferimento al citato Decreto Ministeriale relativo al lotto 3, la Regione Lombardia ha effettuato una azione di coordinamento sia al fine di contenere il disagio della popolazione interessata dall'opera e garantirne la funzionalità in tempi rapidi;

**VALUTATO** inoltre che la tematica di coordinamento tra i lotti è stata affrontata più volte nel corso dell'attività istruttoria e sarà oggetto di opportune prescrizioni nel presente parere;

- Relativamente al quadro di riferimento ambientale

**PRESO ATTO** che il documento depositato dal proponente:

- presenta il "Quadro di riferimento ambientale" che consiste nella descrizione delle principali componenti naturalistiche ed antropiche che caratterizzano il contesto territoriale interessato dal progetto stradale, effettuando una stima (prevalentemente qualitativa) degli impatti complessivi indotti dall'opera stessa e fornendo indicazioni in merito agli interventi di mitigazione/compensazione ambientale, nel dettaglio, le componenti analizzate sono l'atmosfera, l'ambiente idrico, il suolo e sottosuolo, il sistema della naturalità e dell'agricoltura, il sistema insediativo, il paesaggio extra urbano ed il rumore;
- dichiara di essere stato esaminato dagli enti competenti di controllo i quali a seguito delle specifiche Conferenze dei Servizi hanno avanzato richieste di integrazioni o chiarimenti. In particolare hanno espresso parere: • ARPA Lombardia in data 22/4/2010 con protocollo 56928 • Regione Lombardia – Direzione Generale Territorio e Urbanistica in data 30/3/2010 con protocollo Z1.2010.0005894 • Provincia di Milano D.G.P. 163/2010 del 20/4/2010;
- Alla luce di una situazione in itinere all'interno del previsto procedimento di autorizzazione dell'opera, si è ritenuto utilizzare lo studio preliminare come punto di partenza della valutazione del progetto definitivo, le cui risultanze saranno richiamate laddove utili negli approfondimenti condotti nel presente studio, al fine di non alterare le valutazioni già espresse dagli enti competenti;

**PRESO ATTO** che per quanto attiene alle valutazioni delle singole componenti lo Studio riporta i seguenti risultati:

- per l'impatto della **componente atmosfera** ha valutato e modellizzato l'intero tracciato selezionato evidenziando che: per tutti gli inquinanti indagati si nota un sostanziale rispetto dei limiti; l'utilizzo previsto nel progetto di offerta di asfalti foto catalitici attiva un forte processo ossidativo che porta alla decomposizione delle sostanze organiche ed inorganiche inquinanti che entrano a contatto con tali superfici evidenziando riduzioni dei componenti inquinanti superiori al 10-15%;
- Per quanto riguarda la **componente ambiente idrico** si è proceduto ad una la revisione del SIA per renderlo conforma alle assunzioni dello studio preliminare;
- Per quanto riguarda la **componente suolo e sottosuolo**, in relazione alle caratteristiche geologiche e geomorfologiche del territorio interessato dalla realizzazione del tratto stradale in variante in trincea e galleria, non sono da segnalare particolari criticità. Occorre invece segnalare che il tracciato del progetto selezionato A rispetto al tracciato B riduce gli impatti in quanto: realizza un bilancio interno

notevolmente superiore a beneficio dei regimi estrattivi; riduce il consumo di suolo di tipo temporaneo per aree di cantiere; propone una riconnessione di aree agricole nell'ambito del Parco della Balossa;

- Per quanto riguarda la **componente acustica**, il SIA ha individuato, con un buon grado di approfondimento, in funzione dei parametri di progetto, dei gruppi di ricettori presso i quali sono state effettuate tutte le valutazioni necessarie per definire la conformità delle emissioni prodotte dal traffico veicolare. L'intera area al contorno delle infrastrutture in progetto è stata valutata mediante modellizzazione matematica nei 2 periodi di riferimento temporali "diurno" e "notturno";

Un approfondimento rispetto allo studio preliminare è relativo agli interventi di mitigazione, per i quali si è individuata la tipologia di opera mediante precise caratteristiche prestazionali sia in termini di fonoisolamento sia in termini di fonoassorbimento, con riferimento al "Capitolato speciale prestazionale";

- Per quanto riguarda le **altre componenti** viene descritto un confronto sugli impatti generati dall'opera nelle due versioni progettuali (progetto selezionato A e progetto alternativo B) rilevando come la soluzione A, recependo anche le osservazioni scaturite dalla CdS, migliori l'impatto e aumenta le qualità estetiche dell'opera;

**PRESO ATTO** che per quanto concerne la componente atmosfera:

- è stato sviluppato, prendendo come riferimento dati del 2011, uno studio articolato in una simulazione modellistica tridimensionale annuale a scala locale dell'impatto dei soli inquinanti primari emessi dall'opera e dalle strade esistenti o in progetto ed in due simulazioni tridimensionali episodiche a qualche metro microscala;
- per la caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria nei comuni interessati dall'infrastruttura sono stati utilizzati i dati rilevati dalle stazioni della rete regionale di controllo gestite da ARPA Lombardia più prossime all'area di studio e altre della provincia di Milano allocate nella Zona A1; l'area di studio è collocata nella Zona A1 (area critica);
- dall'esame delle emissioni complessive della Provincia di Milano, si nota come l'elevato peso delle emissioni da traffico nell'area oggetto di studio è leggermente superiore a quello della Provincia, in cui il peso del settore trasporto su strada è circa pari al 50% delle emissioni complessive di NO<sub>x</sub> e polveri fini;
- per il calcolo delle emissioni da traffico è stata utilizzata la metodologia ufficiale europea implementata in un programma informatico denominato COPERT che permette il calcolo per molti inquinanti tipici delle emissioni veicolari quali NO<sub>x</sub>, N<sub>2</sub>O, SO<sub>x</sub>, VOC, CH<sub>4</sub>, CO, CO<sub>2</sub>, NH<sub>3</sub>, e la valutazione dei fattori di emissione in termini di massa inquinante emessa per unità di percorrenza (g/km);
- per NO<sub>2</sub> la concentrazione media annua presenta i valori massimi e medi nel dominio di studio di: 142,2 µg/m<sup>3</sup> e 14,9 µg /m<sup>3</sup> nello scenario attuale, 171 µg /m<sup>3</sup> e 15 µg /m<sup>3</sup> nello scenario programmatico e 189,9 µg /m<sup>3</sup> e 15,4 µg /m<sup>3</sup> nello scenario progettuale;
- Per CO la concentrazione media annua presenta i valori massimi e medi nel dominio di studio di: 0,7 mg/m<sup>3</sup> e 0,07 mg/m<sup>3</sup> nello scenario attuale, 0,8 mg/m<sup>3</sup> e 0,07 mg/m<sup>3</sup> nello scenario programmatico e 0,66 mg/m<sup>3</sup> e 0,07 mg/m<sup>3</sup> nello scenario progettuale;
- Per PM<sub>2.5</sub> la concentrazione media annua presenta i valori massimi e medi nel dominio di studio di: 41,1 µg /m<sup>3</sup> e 4,01 µg /m<sup>3</sup> nello scenario attuale, 52,4 µg /m<sup>3</sup> e 4,17 µg /m<sup>3</sup> nello scenario programmatico e 50,9 µg /m<sup>3</sup> e 3,8 µg /m<sup>3</sup> nello scenario progettuale;
- Per PM<sub>10</sub> la concentrazione media annua presenta i valori massimi e medi nel dominio di studio di: 51,9 µg /m<sup>3</sup> e 5,08 µg /m<sup>3</sup> nello scenario attuale, 66,5 µg /m<sup>3</sup> e 5,28 µg /m<sup>3</sup> nello scenario programmatico e 64,7 µg /m<sup>3</sup> e 4,9 µg m<sup>3</sup> nello scenario progettuale: la situazione è quindi paragonabile al PM 2.5;
- Per il benzene la concentrazione media annua presenta i valori massimi e medi nel dominio di studio di: 4,67 µg /m<sup>3</sup> e 0,39 µg /m<sup>3</sup> nello scenario attuale, 4,97 µg /m<sup>3</sup> e 0,39 µg /m<sup>3</sup> nello scenario

programmatico e  $3,94 \mu\text{g}/\text{m}^3$  e  $0,33 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nello scenario progettuale: i valori presentano in alcuni punti valori prossimi al limite, in questo caso lo scenario progettuale è migliorativo rispetto a entrambi gli altri scenari;

**CONSIDERATO** che l'utilizzo previsto nel progetto di asfalti foto catalitici attiva un forte processo ossidativo che porta alla decomposizione delle sostanze organiche ed inorganiche inquinanti che entrano a contatto con tali superfici evidenziando riduzioni dei componenti superiori al 10-15%;

**CONSIDERATO** che sono state presentate inoltre nelle successive integrazioni alcuni confronti fra il progetto originario e l'alternativa definita "variante comuni" nelle mappe di simulazione si evidenzia una diversa distribuzione delle concentrazioni di inquinanti, con diminuzione più netta nei tratti in galleria e di contro aumenti considerevoli agli imbocchi delle gallerie mentre il confronto di tali alternative non presenta effetti evidenti sulla qualità dell'aria a scala più ampia;

**VALUTATO** che per la componente atmosfera si sono indicati i seguenti risultati:

- i valori di  $\text{NO}_2$  presentano già allo stato attuale superamenti dei limiti normativi in alcune parti del dominio ed in aumento passando agli scenari programmatico e progettuale;
- Per  $\text{CO}$  la concentrazione presenta i valori massimi inferiori ai limiti tali valori sono largamente inferiori ai limiti e presentano variazioni modeste fra i vari scenari;
- Per i  $\text{PM}_{2.5}$  e il  $\text{PM}_{10}$  vi sono già allo stato attuale punti con superamenti notevoli del limite, che crescono negli scenari futuri, ma in questo caso sono inferiori nello scenario progettuale;
- per il Benzene la situazione futura è migliorativa;
- Per  $\text{NO}_x$  vi sono variazioni contenute fra gli scenari, con tendenza al miglioramento passando da attuale a programmatico a progettuale;

**VALUTATO** che, sebbene i risultati delle simulazioni presentati non comprendano alcuni degli inquinanti definiti dal D.Lgs. 155/10, si ritiene tuttavia che l'analisi condotta dal Proponente associata alle misure di mitigazione che intende porre in essere, sia sufficiente a consentire la valutazione della componente ambientale in argomento, rimandando al Piano di Monitoraggio Ambientale (da realizzarsi prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera) per completare il quadro delle informazioni e monitorare conseguentemente l'incidenza dell'infrastruttura sull'ambiente;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la fase di cantiere, viene previsto che le lavorazioni si concentreranno in adiacenza alla sede stradale esistente, le emissioni sono state valutate a partire da fattori EPA, con l'ipotesi di alcune misure di contenimento (bagnatura materiali e strade non asfaltate; installazione di schermi anti polvere al perimetro delle aree di cantiere), su 3 scenari: fronte di avanzamento (attività lungo l'asse esistente), aree tecniche di cantiere e area di cantiere ATI;

**VALUTATO** che in fase di lavori, i livelli di polveri  $\text{PM}_{10}$ , al di fuori delle aree di cantiere, sono contenuti entro valori di  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (medie giornaliere) nel primo scenario; nel secondo si svolgerà attività limitata risultante in concentrazioni ancora inferiori; nel terzo si raggiungono concentrazioni rilevanti all'interno del cantiere (seppure con ipotesi cautelative di contemporaneità delle attività), sul fronte edificato più vicino valori tra  $4$  e  $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  e di  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sui fronti successivi;

**VALUTATO** che in fase di cantiere sono proposte una serie di misure di mitigazione e contenimento delle emissioni, e delle campagne di monitoraggio in fase costruttiva per evidenziare possibili criticità e in tal caso valutare eventuali interventi;

**VISTO E CONSIDERATO** che per quanto riguarda le interferenze con il reticolo idrografico:

- L'ambito di studio ricade nel bacino idrografico Lambro - Seveso – Olona, individuato da Regione Lombardia come area prioritaria di intervento in termini di tutela e riqualficazione del sistema delle acque superficiali, e per il quale sono stati sottoscritti accordi quadro di sviluppo territoriale (AQST) denominati "Contratti di fiume";
- la zona interessata dall'intervento è caratterizzata da un reticolo idrografico naturale (spesso ritombato) e da una rete di canali artificiali molto sviluppata e articolata (molto spesso ritombati

parzialmente/totalmente) e suddivisa, in funzione dell'utilizzo e della portata, in rogge, canali irrigui e canali scolmatori;

- l'intervento di riqualficazione/potenziamento della SP46 va ad interferire con il reticolo idrografico del territorio nord milanese costituito da corsi d'acqua significativi quali Seveso, Garbogera, Pudiga e Merlata (a valle della confluenza tra i torrenti Guisa e Nirone), da canali irrigui gestiti dal consorzio Est Ticino Villoresi e da 3 fontanili e 2 fossi secondari;
- Il torrente **Garbogera** è caratterizzato da un bacino stretto e lungo ed ha funzione di collettore di acque principalmente di origine fognaria; l'alveo è spesso contenuto tra muri arginali e lunghi tratti canalizzati, a volte tombato, come in Comune di Bollate e Novate Milanese;
- Il torrente **Seveso** nel tratto oggetto di interferenza con la SP46 presenta una sezione in terra di larghezza 8-10m e altezza circa 2,50-3,0m. La superficie del bacino afferente al corso d'acqua a monte della strada in progetto è pari a 210,7kmq;

**PRESO ATTO** che per il reticolo idrografico secondario l'area interessata dall'intervento è attraversata dai canali di bonifica gestiti dal Consorzio Est Ticino Villoresi e alimentati dal canale Villoresi. Partendo da est si incontra il diramatore 8 Valle Seveso che si dirama a sua volta in sottocanali minori a attraversa in 5 punti la SP46. La portata massima che il canale deve convogliare a monte delle sue derivazioni è pari a 700 l/s, mentre i rami minori sono dimensionati per convogliare una portata massima di 330 l/s. Procedendo verso ovest, si incontra il diramatore 6 di Garbagnate, che va ad attraversare l'attuale tracciato della SP46 con un sifone in prossimità di via Don Struzo a Bollate, proseguendo poi verso valle in comune di Novate Milanese. Il diramatore 8 Valle Seveso interseca in diversi punti la SP46 e la viabilità secondaria. Gli attraversamenti saranno realizzati mediante tombini scatolari di c.a. di dimensione 1.00m x 1.00m. Ove necessario per l'altimetri del nuovo tracciato saranno realizzati attraversamenti con sifone. Per tutti gli attraversamenti è prevista la sistemazione del tratto di imbocco e sbocco per una lunghezza di 10m da realizzarsi adottando la medesima tipologia dell'esistente (canaletta in cls trapezia);

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda i fontanili intersecati dal nuovo tracciato, se già interrotti dalla viabilità esistente o da altre opere, non viene previsto il mantenimento della continuità idraulica;

**CONSIDERATO** che in base all'indice IBE i corsi d'acqua intercettati dall'infrastruttura in progetto risultano così classificati:

Corso idrico	Classe	Giudizio
Torrente Garbogera	IV	Molto inquinato
Torrente Seveso	V	Fortemente inquinato

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda le interferenze con il reticolo idrico superficiale, il proponente dichiara che "sono perlopiù le medesime dallo stato attuale di fatto. Tuttavia per eliminare gli attuali attraversamenti a raso tra la SP46 e la viabilità esistente, è stato necessario prevedere la realizzazione della sede autostradale in rilavato o in trincea.";

**CONSIDERATO** che la circolazione idrica sotterranea più superficiale (prima falda) è alimentata in maniera significativa dalla rete irrigua e dagli apporti meteorici, mentre le falde più profonde hanno circuiti d'alimentazione non direttamente connessi alla superficie;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda gli impatti sulla falda freatica e i livelli piezometrici, lo studio effettuato evidenzia uno spostamento localizzato delle curve isofreatiche a ridosso della nuova galleria G1 e in corrispondenza del tratto di trincea realizzato con muri. L'influenza delle opere si estende per circa 100m in direzione nord (innalzamenti) e per circa 200m in direzione sud (abbassamenti), con variazioni massime in valore assoluto pari a circa 1.2m dovute al fatto che le opere di fondazione profonda causeranno solo una parziale ostruzione al deflusso sotterraneo, in quanto occuperanno solo parzialmente il substrato saturo e non, invece, l'intero spessore dell'acquifero, lasciando la possibilità all'acqua di circolare al di sotto di essa. Pertanto, "Partendo dalla configurazione di progetto - dichiara il proponente - che prevede un innalzamento della falda riferita all'ottobre 2002 di +4m è stato possibile evidenziare il carattere modesto e locale delle interferenze tra le opere di fondazione profonda e la circolazione idrica sotterranea, prevalentemente localizzate in corrispondenza della nuova galleria artificiale G1. Le variazioni indotte in

termini di innalzamento e di abbassamento dei livelli piezometrici, con le ipotesi assunte nei calcoli, si aggirano intorno ad 1,2m ed hanno un'estensione massima di 100m in direzione nord (innalzamenti) e 200m in direzione sud (abbassamenti);

**CONSIDERATO** che il progetto prevede che le acque meteoriche afferenti alla piattaforma stradale (sia di prima che di seconda pioggia) vengano convogliate, nella loro totalità e senza alcuna separazione, a mezzo di collettori circolari, ai manufatti di trattamento (vasche di prima pioggia). A valle di tali manufatti, funzionanti in continuo, si ha l'immissione nei recapiti finali (principalmente fiume Seveso e torrente Garbogera). Al fine di garantire il controllo della portata massima immessa nei corsi d'acqua, a monte dello scarico delle acque di seconda pioggia si interpongono vasche di laminazione, dotate di impianti di sollevamento. In particolare, il valore massimo da scaricare è stato calcolato considerando un contributo unitario di 20 l/s per ogni ettaro di superficie scolante impermeabile, secondo le Norme Tecniche di Attuazione del Programma di Tutela e Uso delle Acque della Regione Lombardia;

**CONSIDERATO** che laddove il recapito nell'idrografia superficiale delle acque di seconda pioggia è risultato non praticabile, si è fatto ricorso, sempre per le sole acque di seconda pioggia, a ponding area a fondo permeabile, che determinano una laminazione della portata e favoriscono i meccanismi fitodepurativi. Per i tratti in rilevato si prevedono, al piede del rilevato, fossi disperdenti per le acque di scarpata, mentre in testa alle trincee si prevedono, a protezione della piattaforma stradale, fossi di guardia rivestiti, che recapitano principalmente nelle ponding area. Sono previste 21 vasche di prima pioggia e 3 vasche volano, 4 sollevamenti, 16 ponding area;

**CONSIDERATO** che l'assetto morfologico del territorio è costituito da estese piane fluvioglaciali separate dalla presenza nella zona nord – occidentale dell'estremo lembo delle terrazze delle Groane e della piana alluvionale dei Torrenti Nirone, Pudica, Garbogera e Seveso. La morfologia della zona risente enormemente delle ultime discese glaciali che hanno portato alla formazione di una fascia territoriale essenzialmente piatta e terrazzata. A piccola scala, risultano estremamente importanti i processi legati all'azione delle acque di deflusso superficiali e soprattutto all'azione dell'uomo. Questi processi comportano, in molti casi, una profonda modificazione del paesaggio ed evidenziano un'evoluzione morfologica in atto nell'ambito di un ambiente caratterizzato da una morfologia essenzialmente giovane;

**VALUTATO** che, da un punto di vista strettamente idraulico il progetto risulta adeguato, la proposta progettuale dovrà anche essere coerente con i vincoli normativi e le successive disposizioni:

- mantenimento della naturalità dei corsi d'acqua; limitazione degli scarichi alla capacità idraulica del corpo recettore;
- i nuovi interventi sui corsi d'acqua devono essere finalizzati al miglioramento ecologico ambientale e morfologico del corso d'acqua;

Sulla base delle sopra indicate premesse il progetto risulterà compatibile dal punto di vista idraulico a condizione del rispetto delle specifiche voci del quadro prescrittivo del presente documento;

**VALUTATO** che il SIA indica gli accorgimenti adeguati durante i lavori:

- per minimizzare i rischi di contaminazioni delle acque superficiali e sotterranee, il progetto prevede specifici accorgimenti ed in particolare le aree di cantiere saranno attrezzate con rete di raccolta delle acque reflue e delle meteoriche;
- i tratti operativi in cui avviene la costruzione della piattaforma stradale e delle opere saranno attrezzati con vasche e bacini per la raccolta delle acque impiegate durante le lavorazioni stesse;
- Le acque reflue trattate nei cantieri troveranno recapito nel reticolo idrografico superficiale; quelle reflue civili saranno convogliate in pubblica fognatura, previa realizzazione di collettori e punti di allacciamento, ma nel caso ciò non risulti possibile esse saranno in ogni caso smaltite a norma di legge;
- Le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali di cantiere saranno drenate in fossi e cunette di guardia e recapitate, nelle quantità ammesse, ai corpi recettori;

**VISTO E CONSIDERATO** che per quanto riguarda il suolo ed il sottosuolo l'intervento si svilupperà in una zona fortemente urbanizzata con presenza di aree agricole e aree libere non agricole, ma destinate a verde o attualmente incolte;

**VISTO E CONSIDERATO** che, a detta del proponente, l'infrastruttura in progetto "si sviluppa prevalentemente in corrispondenza dell'attuale sedime della SP46, gli impatti in tal senso risultano generalmente limitati, mitigabili attraverso le opere di inserimento ambientale previste per altri componenti ambientali. .... Inoltre, in relazione alle caratteristiche geologiche e geomorfologiche del territorio interessato dalla realizzazione del tratto stradale in variante in trincea e galleria, non sono da segnalare particolare criticità. ... Il progetto selezionato A, rispetto al progetto B (soluzione in variante con interrimento del tracciato) riduce gli impatti in quanto realizza un bilancio interno notevolmente superiore a beneficio dei regimi estrattivi; riduce il consumo di suolo di tipo temporaneo per aree di cantiere; propone una riconnessione di aree agricole nel Parco della Balossa.";

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

**PRESO ATTO** che in fase di redazione del progetto:

- è stata effettuata una campagna di indagini geognostiche, atta a determinare la stratigrafia della zona e le caratteristiche geotecniche e di permeabilità dei terreni. La campagna di indagini è consistita in: esecuzione di n. 7 sondaggio geognostici a rotazione e a c.c. diametro = 101/127mm, approfonditi per 30/35 ml dal p.c.; Esecuzione di n. 107 prove penetrometriche dinamiche di tipo SPT nel corso della perforazione; Installazione di n. 7 piezometri a tubo aperto L=30-35m; esecuzione di n. 7 prove di permeabilità Lefranc nel corso delle perforazioni; realizzazione di 3 pozzetti esplorativi con escavatore fino a profondità di 4m da p.c.; esecuzione di 3 prove di carico su piastra nei pozzetti esplorativi alla profondità di 1 m da p.c.; analisi granulometriche e ambientali di laboratorio; esecuzione di un'indagine geognostica ambientale integrativa su due aree nel Comune di Novate Milanese (sito denominato S.P.49/Via Brodolini);
- il sondaggio effettuato evidenzia una coltre superficiale di materiale di riporto e/o terreno rimaneggiato, di spessore pari a circa 4.00m con grado di addensamento per lo più medio. Nel raggiungere terreni naturali riferibili a depositi alluvionali ghiaioso/sabbiosi da moderatamente addensati a meno addensati. Sono state riconosciute le seguenti unità: materiale di riporto, materiale ghiaioso/sabbioso/limoso con frammenti di laterizi con medio grado di addensamento, terreno rimaneggiato; terreno rimaneggiato costituito da limo sabbioso con grado di addensamento medio di colore marrone, terreno naturale - depositi fluvioglaciali/alluvionali, ghiaia eterometrica e sabbia, localmente da limosa, da moderatamente addensata ad addensata, di colore grigio;
- la campagna di indagini ha consentito la misurazione della soggiacenza della falda freatica, che risulta stabilizzata intorno alla quota di 134,086m s.l.m nel piezometro S1 mentre in S2 risulta stabilizzata a 133,398m s.l.m, in accordo con l'assetto idrogeologico dell'area di interesse;

**VALUTATO** che le analisi di laboratorio effettuate hanno consentito di rilevare possibili contaminazioni rispetto ad una serie di parametri analitici (metalli: antimonio, arsenico, cadmio, cobalto, cromo totale, cromo esavalente, mercurio, nichel, piombi, rame, selenio, zinco; PCB, idrocarburi pesanti C>12; diossine.) ed i terreni esaminati in corrispondenza del sondaggio S1 e S2 rispettano i limiti di accettabilità previsti per i siti residenziali (Colonna A della Tabella 1 - D.Lgs 152/06) e commerciale ed industriale/artigianale (Colonna B della Tabella 1 - D.Lgs 152/06);

**CONSIDERATO** che dall'esame del progetto, si è potuto riscontrare che l'impatto dell'infrastruttura è certamente penalizzante sia sotto il profilo della perdita e dell'interruzione della continuità agricola che dal punto di vista della frammentazione degli appezzamenti, oltre alla compromissione del sistema viabilistico interno e la creazione di tare colturali non più utilizzabili a fini produttivi;

**CONSIDERATO** che la soluzione in variante proposta dai Comuni comporta un maggiore consumo di suolo;

**VALUTATO** che il progetto si configura per quanto riguarda suolo e sottosuolo come un ulteriore elemento

di separazione del territorio naturale e agricolo produttivo e dovranno pertanto essere adottate tutte le mitigazioni ambientali riportate nel quadro prescrittivo;

**CONSIDERATO** che in merito ai movimenti di terra ed attività di cava:

- i fabbisogni di materiali necessari per la realizzazione dell'infrastruttura ammontano complessivamente a 933.835 m<sup>3</sup>, di cui sicuramente una quantità necessariamente da approvvigionare da cava (inerti pregiati) ed in parte riutilizzando il materiale proveniente dalle lavorazioni di scavo e demolizioni;
- La disponibilità di materiali derivanti dagli scavi complessivamente ammonta a 756.035 m<sup>3</sup>, con una prevalenza sulla tratta in variante dove sono previste trincee profonde e tratti in galleria artificiale;
- A seguito del bilanciamento interno al progetto sarà necessario approvvigionare da cave i seguenti quantitativi di materia:
  - per rilevati m<sup>3</sup> 192.511;
  - per inerti pregiati m<sup>3</sup> 160.000;
  - per conglomerati bit m<sup>3</sup> 45.450;
- attraverso l'analisi del Piano Provinciale delle Attività Estrattive predisposto dalla Provincia di Milano, sono state individuate le cave più prossime all'area di intervento, riportate nella seguente tabella, in grado di soddisfare la domanda di materiale da cave prevista dal fabbisogno illustrato in precedenza;
- la disponibilità dei siti, desunte dal piano cave della Provincia di Milano, ammonta complessivamente a 6.783.000 m<sup>3</sup>;
- I fabbisogni complessivi, per effetto del bilanciamento interno al progetto, ammonta a m<sup>3</sup>192.511, corrispondenti a circa il 6% della disponibilità e pertanto con ampi margini anche qualora la disponibilità residua al momento della realizzazione dell'opera risultasse inferiore rispetto a quella prevista dal piano;

**CONSIDERATO** che il bilancio dei materiali evidenzia:

- nell'ipotesi di bilanciamento interno al progetto, non vi è la necessità di smaltire materiali provenienti dagli scavi; tuttavia nell'eventualità che parte del materiale scavato risultasse non idoneo per il riutilizzo, potrebbero esserci delle quantità di materiale da smaltire, in ottemperanza alle normative specifiche;
- In tale situazione, ovvero senza totale riutilizzo del materiale scavato, i quantitativi di materiali che dovrebbero essere smaltiti ammontano a circa m<sup>3</sup> 19.400;
- Per lo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle attività di cantiere potranno essere utilizzate le discariche o gli impianti di trattamento autorizzati presenti sul territorio;
- Per l'approvvigionamento e la movimentazione dei materiali, non è previsto il passaggio di centri abitati, ma l'utilizzo della viabilità principale (quale la stessa Rho - Monza o la Varesina);

**CONSIDERATO** che per potere considerare valido il Piano Utilizzo Terre (PUT) trasmesso, ed autorizzare quindi il proponente della facoltà di deroga di cui all'art. 15 del D.M. 161/2012, occorre accertare che il PUT sia stato presentato entro 180 giorni dall'entrata in vigore del D.M. 161/2012, ovvero entro il 04/04/2013, corredato da un'attestazione, resa mediante dichiarazione sostitutiva di atto notorio dal Legale Rappresentante della persona giuridica o dalla persona fisica proponente l'opera, sulla sussistenza dei requisiti di cui all'articolo 4, comma 1, del DM 161 e che tale atto non è pervenuto alla CTVA;

**VALUTATO** che in merito ai contenuti del PUT presentato nelle integrazioni volontarie da parte del proponente:

- Non sono state rispettate le procedure di campionamento previste dall'allegato 2 del D.M. 161/2012 in quanto non si rileva che sia stata verificata l'eventuale presenza di Amianto tra le sostanze

indicatrici considerate ai sensi della Tabella 4.1 dell'allegato 4 nè degli IPA (Idrocarburi policiclici aromatici).

- non è ben chiarito se le procedure di campionamento siano conformi all'allegato 2 ovvero che il campionamento sia stato effettuato almeno ogni 500 metri lineari di tracciato, ovvero ogni 2.000 metri lineari in caso di gallerie e se le profondità di indagine siano state determinate in base alle profondità previste degli scavi;
- i dati rilevati si riferiscono quasi tutti a campioni molto profondi (-30 m dal p.c.) fatti nell'ambito degli studi geotecnici;
- Non è stata prodotta la documentazione rilasciata dai laboratori ufficiali in merito alla caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo che viene allegata in tutti i P.U.T. che ho visto;
- Nel PUT non viene esclusa la possibilità di ricorrere alla stabilizzazione a calce delle terre e rocce da scavo (pag. 69), ma non risulta che siano state concordate preventivamente con ARPA le relative modalità di utilizzo, ai sensi dell'allegato 3 del D.M. 161/2012;

**CONSIDERATO** che nella comunicazione 6830 del 15 luglio il proponente comunica di "non voler adottare il DM 161/2012";

**PRESO ATTO** che per quanto riguarda l'eventuale applicazione del nuovo D.M. 161/2012 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", entrato in vigore il 6 ottobre 2012, quindi successivamente all'istruzione del procedimento V.I.A. di cui all'oggetto, in considerazione del fatto che il progetto presentato prevede l'integrale riutilizzo dei materiali scavati nell'ambito del cantiere, che non sono previste lavorazioni di iniezione o di consolidamento preventive agli scavi, che il progetto è già corredato del Piano di Gestione delle Terre, completo della relativa caratterizzazione chimica, il proponente ritiene di non voler adottare il DM 161/2012, continuando invece a far riferimento all'art. 185 del precedente D. Lgs. 152/2006;

**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;

**VALUTATO** che per la fornitura e la posa di eventuali inerti costituiti da materiali di recupero per la costruzione di piazzali e rilevati, gli stessi dovranno pervenire da impianto autorizzati allo svolgimento di operazioni di recupero ex art. 208 del D.Lgs. 152/2006 e potranno essere accettati previa acquisizione da parte del proponente di idonea certificazione attestante il rispetto dell'art. 184ter del d.lgs. 152/2006 e delle caratteristiche tecniche previste dalla normativa vigente;

**VISTO E CONSIDERATO** che per la componenti rumore è stata prodotta con il progetto e successivamente integrata documentazione di previsione di impatto e la documentazione di previsione di impatto acustico è stata impostata in termini di confronto tra ante e post operam e sono stati forniti output di modellizzazioni, oltre che in forma di mappe di rumore anche in forma di livelli stimati puntualmente alla facciata dei recettori al dettaglio del piano, relativi all'ante operam, al post operam ed al post operam con mitigazioni ed infine che Sono previste consistenti misure di mitigazione sul percorso di propagazione;

**CONSIDERATO** che in considerazione dell'elevato impatto acustico nei territori dei comuni di Paderno Dugnano, Bollate e Novate Milanese è stato sviluppato uno studio acustico che:

- ha valutato 3 differenti scenari temporali: attuale, stato di progetto all'anno 2016, stato di progetto all'anno 2025 e poiché il tracciato dell'opera attraversa territori comunali complessi con alta densità edificatoria sia di tipologia residenziale sia di tipologia industriale, edifici classificati sensibili, aree parco ed aree di prevista espansione urbanistica principalmente di tipo residenziale questo ha suggerito di definire l'area di studio con un'ampiezza intorno all'infrastruttura, maggiore di quella prevista dal DPR 142/04 (in alcuni casi, prossima a 500m.);

- rispetto alla tipologia dei ricettori interessati, (residenziale, industriale, terziario e sensibili), il dato emerso dall'indagine rileva una situazione di criticità: degli oltre 300 ricettori individuati con valori non conformi ai limiti circa il 75% rientra nella tipologia residenziale (edifici popolati da più persone e con più alloggi), pertanto con forte impatto sulla popolazione; i ricettori individuati hanno una "dispersione" territoriale notevole;

**CONSIDERATO** che lo SIA contiene il censimento dei seguente ricettori sensibili alla componente rumore:

- a Paderno Dugnano: Scuola elementare Statale "Don Lorenzo Milani" Via Mascagni, 12 ; Scuola elementare Statale "E. De Marchi Curiel" Via Trieste, 99; Scuola dell'infanzia di Via Tunisia - Via Tunisia, 7; Scuola dell'infanzia di Via Battisti - Via Battisti, 35;
- a Bollate Scuola secondaria di I grado "Giacomo Leopardi" Via Brianza, 20; Scuola dell'infanzia "Gesù Bambino" – Via Ospitaletto, 1; Scuola dell'infanzia "Carlo Collodi" – Via Lorenzini, – Bollate;
- a Novate Milanese: Scuola dell'infanzia "Italo Calvino" – Via Brodolini, 43; Scuola primaria "Andersen" - Via Brodolini, 45;

**CONSIDERATO** che sono previsti i seguenti interventi di mitigazione acustica:

- Utilizzo di manto fonoassorbente [conglomerato bituminoso con elevato grado di porosità: aggregati di taglia 0/10mm o 0/12mm, con un vuoto nella curva granulometrica in corrispondenza delle dimensione medie (2/6mm)], su tutta la tratta stradale oggetto di intervento;
- Utilizzo di elementi fonodirompenti sul percorso di propagazione: barriere con precise caratteristiche acustiche o creazione di "dune artificiali";
- utilizzo di barriere, e, ove possibile, in relazione a modeste necessità di riduzione dei livelli sonori ed agli spazi disponibili si realizzeranno dune artificiali: Barriere in vetro curvo (h=4m) tipo VI; Barriere di alluminio +vetro Barriere di alluminio +vetro (h=4m; 3m+1) tipo A1; Barriere di alluminio +vetro (h=6m; 4m+2m) tipo A2; Barriere in legno (h= 3m) tipo L1; Barriere in legno + vetro (h=4m; 3m+1m) tipo L2; Barriere in alluminio vetro (h=4m) tipo A1;
- Costruzione della Galleria fonica, sulla tratta di nuova costruzione sulla SP46 dalla progressiva 1+459.00, per una lunghezza di 262m, quale protezione degli edifici più prossimi alla strada e per i quali l'inserimento delle barriere non sarebbe stato sufficiente l'abbattimento del livello di pressione sonora entro i limiti previsti dalla normativa; la galleria permette di ottenere una chiusura completa della sorgente sonora e l'emissione alle bocche è contenuta raccordando la galleria con le barriere su ambo i tratti di strada immediatamente a ridosso della galleria stessa;

**PRESO ATTO** che, a detta del proponente, la realizzazione delle opere di mitigazione suddette, nello scenario post- operam (sia al 2016 che al 2025) *"Dall'analisi delle mappe acustiche risulta evidente il netto miglioramento prodotto dall'introduzione delle opere di mitigazione... i livelli stimati nello scenario con mitigazioni presso i ricettori considerati, nella totalità dei casi risultano inferiori o uguali ai livelli ante operam..."* e che *"Le valutazioni effettuate hanno evidenziato che la presenza della infrastruttura di progetto, con le annesse opere di mitigazione ... lungo le aree prospicienti ad, essa comporta un impatto acustico compatibile con i limiti di riferimento previsti dalla normativa vigente."*;

**CONSIDERATO** che l'area attraversata dal tratto di strada in progetto compresa tra la sez. 9 e la sez. 25 (zona ricettori 4,5,6,7,8, e 9) risulta essere la più critica dal punto di vista acustico: il traffico presente sulla attuale SP46 comporta immissioni tali da innalzare il clima acustico al di sopra dei 65Db(A) per le aree più prossime all'infrastruttura. In futuro, la strada la SP46; inoltre si prevede anche un incremento dell'attuale SP46, ciò significa che, anche con assenza di traffico sulla nuova infrastruttura in progetto, il clima acustico in prossimità della nuova strada non potrà scendere al di sotto dei 65Db(A), proprio a causa della presenza in affiancamento della SP46;

**CONSIDERATO** che, in base alle risultanze della fase di modellizzazione e individuate le necessarie opere di mitigazione, rimangono irrisolte le seguenti criticità: n. 13 edifici industriali area Via dell'Industria – Paderno Dugnano, soggetti principalmente alle emissioni dei flussi veicolari sulla A52; n. 2 edifici scolastici: "Scuola elementare state E. De Marchi – Curiel" in Paderno Dugnano e "Scuola secondaria di I

grado Giacomo Leopardi" in Bollate; n. 5 edifici (di cui tre residenziali) nella zona di Via Camposanto - Paderno Dugnano, i cui livelli di emissione sono principalmente determinati dalle emissioni della viabilità complanare che si raccorda alla viabilità locale esistente; n. 2 edifici lungo via Ospitaletto in Bollate;

**VALUTATO** che per quanto attiene alla componente rumore:

- Per gli impatti in fase di esercizio le aree per le quali sono attesi miglioramenti corrispondono con gli ambiti edificati più consistenti e per tutto il fronte edificato che ora si affaccia sulla Rho - Monza si prevedono riduzioni dei livelli in facciata di 10 DbA;
- per gli impatti di fase Cantiere dovrà essere data adeguata informazione alla popolazione relativamente alla durata e localizzazione temporale delle attività di cantiere, in particolare quelle più rumorose;
- nel corso dei lavori la criticità maggiore è rappresentata dal recettore cui è attribuito il codice 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 e che tale situazione non dovrà verificarsi e dovrà essere assicurato il rispetto del limite di rumore presso tale recettore con le misure di mitigazione necessarie;
- Il Piano di monitoraggio della componente rumore risulta articolato e completo;
- la condizione per la compatibilità ambientale dal punto di vista acustico del progetto è che non si verifichino transizioni tra ante e post operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore né incrementi apprezzabili nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti;

**VISTO e CONSIDERATO** che in merito alle vibrazioni, il proponente, prevede di effettuare, durante gli scavi in fase di cantierizzazione delle analisi geologiche puntuali per una conoscenza delle caratteristiche del suolo laddove la vicinanza infrastruttura/recettore è tale da poter creare potenziale criticità in riferimento all'immissione di vibrazioni in moda da prevedere la componente in fase di esercizio e definire eventuali opere di mitigazione "ad hoc";

**VALUTATO** che per la gestione delle vibrazioni il rispetto delle norme di cantiere ed in particolare degli scavi sarà attuato e sarà necessario introdurre ogni necessaria opera di mitigazione;

**VISTO E CONSIDERATO** che per le componenti naturalistiche si evidenzia quanto segue:

- gli elementi principali che caratterizzano il sistema delle aree protette del territorio attraversato dalla SP46 sono costituiti dal Parco Regionale delle Groane e dai Parchi Locali di Interesse Sovracomunale della Balossa e del Grugnotorto-Villoresi;
- Il tracciato della Rho-Monza interferisce direttamente con l'estremo nord del PLIS Parco Agricolo della Balossa;
- Si rileva la presenza 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 Rete Ecologica Provinciale, all'interno dei quali ricade completamente l'opera nei Comuni di Bollate e Paderno Dugnano;
- Il varco perimetro n. 16 rappresenta una peculiarità unica all'interno della provincia di Milano, in quanto è il tratto in assoluto più problematico della REP. Qui sopravvive, in modo residuale e bisognoso di opere di deframmentazione, l'ultima possibilità di connettersi ecologicamente con il Ticino con l'Adda passando a Nord di Milano;
- per quanto riguarda il piano faunistico venatorio è presente una "zona di addestramento cani di tipo C", situata a ovest del territorio di Bollate e attigua al raccordo / svincolo della SP 46 con l'autostrada e che tali zone, destinate all'allevamento e all'addestramento dei cani, hanno carattere permanente e consentono lo sparo per tutto l'anno sulla fauna allevata in cattività e appartenente alle specie quaglia, fagiano, starna e anatra germanata (art. 6 del regolamento regionale 16/2003);

**VALUTATO** che il progetto debba essere migliorato al fine di salvaguardare il più possibile questi territori che hanno già subito una notevole antropizzazione, favorendo la ricomposizione paesaggistica e

l'aggregazione di quelle aree non ancora edificate limitrofe all'infrastruttura, che per la loro posizione consentono la messa a "sistema" di un corridoio naturalistico e paesaggistico che unisca il Parco delle Groane con i PLIS della Balossa e del Grugnotorto - Villorese senza soluzione di continuità;

**VALUTATO** che il progetto e le successive integrazioni non hanno analizzato, se non in termini molto generali, la funzionalità delle misure di mitigazione compensazione già proposte nei confronti della Rete Ecologica, e non propongono ulteriori misure rimandando qualsiasi proposta ad accordi con gli Enti territoriali interessati dal progetto e pertanto nelle fasi prescrittive si rimanda ad attuare quanto indicato in particolare dal parere della Regione Lombardia;

**VISTO E CONSIDERATO** che per la componente paesaggio e dei beni archeologici l'infrastruttura in oggetto comporta i seguenti impatti:

- l'ambito attraversato dall'attuale SP46 nella tratta da Paderno Dugnano, Bollate e Novate Milanese è situato nella porzione centro – settentrionale della provincia di Milano, fra l'alta pianura irrigua del Villorese e la media pianura irrigua dei fontanili. La prossimità al capoluogo e la specializzazione terziario - industriale non hanno, infatti, fatto perdere completamente i caratteri di naturalità, ancora percepibili nella zona dei torrenti delle Groane;
- il patrimonio vegetazionale di tipo boschivo rappresenta una minima parte del (1%) della vegetazione. Le coltivazioni erbacee, prati da vicenda, coltivazioni orticole, orti familiari e giardini privati coprono circa l'80% del territorio extraurbano. I terreni non più soggetti a coltivazione registrano la presenza di specie tipiche delle terre incolte. La componente animale risente in modo manifesto della presenza di un ambiente naturale notevolmente banalizzato;
- interessa un ambito caratterizzato da Paesaggi della Bassa Pianura Irrigua (campagna, canali, piccoli manufatti, chiuse, ecc.);
- è inserita in aree urbanizzate periurbane (aree di frangia destrutturate) costituite da piccoli e medi agglomerati molto eterogenei tra loro, privi di relazioni spaziali significative che rischiano il degrado e/o la compromissione;
- Nel territorio si rileva l'esistenza di un tessuto urbano consolidato da vari e diversificati centri storici, con un consistente patrimonio storico culturale, composto da ville patrizie e palazzi con i relativi giardini e annessi (il Castellazzo di Bollate, le ville Imbonati/Manzoni, Crivelli, Archinto; Casati Castaldi). Fra i Beni di interesse storico - monumentale individuati dalla Provincia di Milano, si trova prossimo all'asse stradale in progetto, l'Oratorio della Beata Vergine del Pilastrello a Paderno Dugnano;
- sono oggetto di vincolo paesistico – ambientale il corsi d'acqua intercettati dall'infrastruttura (il Seveso e i torrenti delle Groane) già eccessivamente artificializzati dall'intervento e dalla espansione del territorio urbano;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne la componente archeologica, dalla ricerca effettuata: nel comune di Paderno Dugnano, loc. Palazzolo (Via Pisacane 79), sono presenti delle tombe romane o tardo – romane a -0,70 mt di profondità; al di sotto, sepolture più antiche a cremazione di III – II sec. A.C (fase della romanizzazione); la tomba protogolassiana di Via Roma risulta a -1 mt di profondità, mentre quella del II secolo A.C. è posta ad una maggiore profondità; mentre un ripostiglio tardo antico del fondo Cittadini (SITO 3 MI) si trova a circa 1,00 mt dal p.c.; nel comune di Novate Milanese, l'assistenza archeologica aveva messo in luce il paleosuolo romano sotto l'arativo;

**CONSIDERATO** che dalla valutazione del rischio archeologico desunta dalla ricerca bibliografica e archivistica effettuata dal proponente non sono presenti aree in cui il progetto interferisca direttamente con eventuali siti archeologici noti: nella fascia di territorio esaminata l'impatto archeologico può valutarsi di media gravità;

**CONSIDERATO** il documento presentato dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, con nota prot. 3219 del 29 marzo 2010, nel quale la Soprintendenza stessa esprime parere in linea di massima favorevole relativamente al progetto in oggetto ritenendo comunque *"indispensabile che gli scavi e gli sbancamenti di qualsiasi natura, anche di modesta profondità, siano eseguiti con controllo preventivo*

che possa accertare – e debitamente documentare e indagare scientificamente – eventuali altre presenze di interesse archeologico.” Gli accertamenti verranno effettuati da ditta specializzata in ricerche archeologiche;

**CONSIDERATO** che per quanto concerne le architetture religiose sono presenti: nel Comune di Cormano la Chiesa di Ospitaletto; in località Cascina del Sole nel Comune di Bollate la Chiesa di Sant’Antonio da Padova; nel Comune di Paderno Dugnano l’Oratorio della Beata Vergine del Pilastrello;

**CONSIDERATO** che i principali impatti indotti dal progetto sulla componente paesaggio in fase di cantierizzazione sono:

- *Impatto atmosferico*: con l’emissione di polveri generantesi dalla movimentazione dei materiali, passaggio dei mezzi d’opera, caricamento di silos o contenitori di cemento, demolizione di fabbricati o tratti stradali da dismettere; con le emissioni provenienti dagli scarichi dei mezzi operativi;
- *Impatto acustico* generato principalmente dall’utilizzo sistematico di ausili meccanici per la movimentazione di materiali da costruzione, per le demolizioni e preparazione di manufatti;
- *Impatto sulle acque superficiali* causato di reflui idrici quali scarico acque reflue, deflusso acque piovane, sversamenti accidentali di sostanze inquinanti; costruzione di opere in alveo o di aree destinate al cantiere; eventuali contaminazione della falda per lo scavo delle gallerie artificiali che possono risentirsi anche sulla qualità delle acque superficiali;
- *Impatto sulle acque sotterranee* dovute principalmente alla realizzazione delle opere d’arte maggiore e altri manufatti (muri di sostegno, rilevati, etc); scarichi di cantiere;
- *Impatto sul suolo, sottosuolo* con rischio potenziale di contaminazione del terreno nelle aree di cantiere, aree tecniche di lavoro, aree di stoccaggio;
- *Impatto sulla vegetazione e fauna* dovuti a occupazione del suolo, sottrazione di fitocenosi e sua frammentazione, diffusione delle polveri e dispersione di inquinanti sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio;
- *Impatto sulla viabilità* determinato da diversi fattori quali: quantità di materiale da movimentare, forniture di approvvigionamento ai cantieri d’opera, interferenze della realizzazione delle opere sul sedime della viabilità locale, utilizzo di viabilità locale.

**CONSIDERATO** che quali interventi di mitigazione ambientale paesaggistica in fase di cantierizzazione il progetto prevede:

- abbattimento delle polveri sia mediante l’utilizzo di macchinari modellizzati matematicamente con un fattore di emissione tratto dal documento AP-42 dell’US Environmental Protection Agency o dal database di emissioni di ISPRA CORINAIR sia inserimento di reti antipolvere; accorgimenti operativi quali, ad es. bagnatura piste, adozione di velocità ridotte, copertura carichi, etc;
- contenimento dell’inquinamento acustico nella maggior parte dei casi entro 60 dB(A) e sempre entro 65dB(A) sia utilizzando barriere fonoassorbenti temporanee, sia scegliendo macchinari con determinate caratteristiche costruttive, sia modulando i tempi di utilizzo, sia adottando prescrizioni tecnico organizzative di carattere generale;
- protezione delle acque dall’inquinamento: pavimentazione delle aree di manovra dei cantieri in asfalto per favorire il confinamento e la raccolta delle acque meteoriche; trattamento preventivo di sedimentazione, disoleatura e depurazione delle acque di piazzale, di lavorazione, di scavo e nere per poter essere idoneamente nelle reti di smaltimento esistenti; autorizzazione preventiva agli scarichi rilasciata dalle autorità competenti, prelievi a monte e a valle, insediamento di alberature con funzione di filtro delle polveri, adozione di tecnologie di pali ad elica per la fondazione delle opere in prossimità del torrente Seveso;
- protezione delle terre dall’inquinamento: è stato presentato apposito ”Piano di gestione delle terre e rocce da scavo” secondo quanto previsto dal D.Lgs 152/06 e s.m.i.;
- mitigazioni degli impatti sulla viabilità procedendo per fasi con limitazioni del traffico o con viabilità provvisoria, lavoro notturno;

- ripristino aree di cantiere con rimozione del terreno eventualmente contaminato e smaltimento come rifiuto, ricopertura dell'area di cantiere con terreno vegetale precedentemente accantonato, piantumazione ove richiesta, rimozione delle strutture installate comprese le infrastrutture interrato;

**CONSIDERATO** che quali interventi di mitigazione ambientale paesaggistica in fase di esercizio il progetto prevede:

- creazione di unità ambientali in grado di assolvere il compito di ricucitura dei margini dell'infrastruttura con le unità ambientali esistenti;
- recupero vegetazionale dell'area interessata con: impianto di boscaglia igrofila pioniera o bosco ripariale in corrispondenza di corsi d'acqua; impianto di cespugli mesofili in corrispondenza delle gallerie artificiali; inerbimento del terreno per brevi tratti di raccordo;
- interventi di mitigazione acustica quali l'utilizzo di manti stradali fonoassorbenti, barriere fonoassorbenti costituite da pannelli ad alta capacità fonoisolante e fonoassorbente, dune artificiali rinverdite
- Inserimento paesaggistico di "opere d'arte" (Ponte, galleria fonica, rilevato su muri);
- nel comune di Paderno Dugnano: sistemazione a verde delle aree interessate dall'opera, rinaturalizzazione delle fasce ripariali del torrente Seveso, sistemazione a verde di aree residuali fortemente degradate, progettazione di impianti di trattamento delle acque (bacini di fitodepurazione) di piattaforma;
- nel comune di Bollate: sistemazione a verde, realizzazione di piste ciclabili con interposte barriere antirumore in rilevato rinverdito verso la viabilità complanare, inserimento fascia arborea costituita da esemplari prevalentemente sempreverdi;
- nel parco locale di interesse sovracomunale della Balossa: ristabilire continuità ecologica tra il parco stesso e il Parco Regionale delle Groane con l'abbassamento della livelletta con sviluppo del tracciato di progetto in trincea alternata a due gallerie artificiali; inclusione di piste ciclabili, passaggi protetti per la fauna e aree boscate lungo il margine stradale, inserimento di masse vegetali lungo i margini stradali, uso di specifici asfalti foto catalitici;

**CONSIDERATO** che gli interventi proposti, oggetto della presente valutazione, comportano:

- un impatto complessivo e visivo dell'opera dovuto dai notevoli tratti in rilevato e dei nuovi manufatti;
- un consumo di suolo determinato dall'infrastruttura e da quelle di risulta tra gli svincoli e le rampe di accesso;
- la frammentazione dei territori attraversati ed in particolare quella determinata dal tratto alternativo alla SP46 esistente, tra la linea ferroviaria Milano-Saronno e l'Autostrada A8, tra la frazione Ospiate del Comune di Bollate e Baranzate;

**VALUTATO** che i suddetti impatti risulteranno in buona sostanza mitigati dalla soluzione progettuale prescelta che prevede il parziale interrimento dell'infrastruttura;

**CONSIDERATO** che, a detta del proponente, *"la soluzione A evidenzia un miglioramento dell'impatto in quanto si prevede di realizzare due gallerie artificiali, in virtù dell'abbassamento di livellate del profilo longitudinale dell'opera, che consentono la riconnessione del tessuto agricolo del Parco della Balossa con la realizzazione anche della pista ciclabile di riammagliamento del sistema piste"*;

**CONSIDERATO** che gli interventi proposti conservano la codifica utilizzata in sede di progettazione preliminare del complesso dei tre lotti di riqualificazione della Rho – Monza. Quelli che interessano i lotto 1 e 2 sono, in sintesi:

- M1 – tratta lotto 1, in corrispondenza dello svincolo tra la SP 46 e la tangenziale Nord in comune di Paderno Dugnano: M1a/b/c/d/e – macchie di arbusto da fiore o decorativi, rafforzamento degli impianti arborei presenti, nuovi impianti di filari doppi sfasati posti ad interasse di 5 m lungo il

bordo della strada, sistemazione a prati dei limitati ritagli di terreno lungo il fronte degli insediamenti produttivi;

- M2 - tratta lotto 1, ambito urbanizzato in comune di Paderno Dugnano, realizzazione di galleria antifonica a difesa degli insediamenti residenziali; arredo e sistemazione a verde delle aree intercluse nelle aree di raccordo stradale; rafforzamento della macchia arborea lungo il corso del torrente Seveso;
- M3 - Edificio scolastico di Via Trieste a Paderno Dugnano; posa di barriera acustica, inverdimento e mascheratura dell'edificio stesso;
- M4 a/b/c/d/e, tratta lotto 2, comune di Bollate, interventi di arredo e ambientazione vegetale per tutti i ritagli di terreno interclusi nelle aree di raccordo stradale, fascia tampone a prato a lato degli insediamenti produttivi di Cormano e Paderno Dugnano;
- M5, tratta lotto 2, in comune di Bollate, arredo e ambientazione vegetale stradali;
- M6 a/b/c/d, tratta lotto 2, in comune di Bollate in corrispondenza del "Villaggio del Sole", rafforzamento delle vegetazione naturale esistente, ripristino del collegamento ciclopedonale esistente con il PLIS Parco della Balossa, interventi di mitigazione a verde;
- M7 a/b/c/d/, tratta lotto 2, in comune di Bollate, a difesa degli insediamenti posti su entrambi i lati della SP 46, rafforzamento delle attuali alberature, rimboschimento a doppi filari sfalsati a lato della carreggiata, filari di carpini a nord posti ad interasse di 5 m per protezione visiva e acustica;

**VALUTATO che** nella progettazione di questa infrastruttura:

- tiene conto di una serie di vincoli e condizionamenti che hanno influito sulle scelte progettuali, quali vincoli derivanti dalla normativa stradale, condizionamenti posti dal territorio (elementi geofisici, insediativi, ecc.), derivanti dagli aspetti economico-finanziari connessi alla realizzazione ed alla gestione dell'infrastruttura e dalla concertazione tra i diversi soggetti pubblici coinvolti dal progetto;
- sono state tenute in considerazione, nelle integrazioni volontarie prodotte dal proponente, alcune osservazioni del pubblico e degli Enti locali ed introdotte le modificazioni o mitigazioni;
- le opere di mitigazione ambientale inserite nel progetto, previste sia in fase di cantierizzazione che per il successivo esercizio, consentono di ridurre gli impatti in particolare con l'aggiunta delle prescrizioni di cui al presente parere;
- sono specificamente descritti gli interventi di ricostruzione del suolo, comprese le modalità di asportazione, accantonamento e conservazione dello strato superficiale rimosso durante le fasi iniziali dei lavori, con l'obiettivo generale di consentire, anche per gli scavi di maggiore profondità, la ricostituzione - oltre che del suolo - della successione originaria degli orizzonti sedimentari, con attenzione soprattutto alle superfici che dovranno riprendere la funzione agricola;

**VISTO E CONSIDERATO** che con riferimento alla componente salute pubblica si é ritenuto di interesse analizzare la popolazione interessata e confrontarla con la popolazione della Regione Lombardia, evidenziando i sottogruppi che hanno una maggiore sensibilità agli inquinanti ambientali. Sono stati considerati nella fascia gli individui di età compresa tra 0 e 19 anni ed in quella degli adulti gli individui di età compresa tra 20 e 60 anni, mentre tra gli anziani sono compresi gli individui di età maggiore o uguale ai 60 anni, le donne di età compresa tra i 19 ed i 49 anni sono state definite donne in età fertile, considerando le fasce di età così come restituite dai dati ISTAT del Censimento 2011;

**CONSIDERATO** che la popolazione di riferimento il Censimento Istat Popolazione e abitazioni al 2011 evidenzia nei quattro comuni interessati una popolazione coinvolta di circa 104.029 unità in riduzione quindi del 10,17%. mostrando una diminuzione della popolazione nel territorio interessato di circa 11.782 unità. Sempre dal Censimento Istat 2011 sono stati elaborati i dati di mortalità della popolazione lombarda e dei comuni di riferimento che riguardano la mortalità proporzionale per grandi gruppi di cause (percentuale, per causa di morte, sul numero totale di decessi). Al primo posto vi sono le malattie del sistema circolatorio (34,74%) seguite dai tumori (34,19%). Tali cause di morte costituiscono quasi i tre quarti di tutte le morti che si verificano in Lombardia. Viene poi confrontata la mortalità della popolazione lombarda con quella generale italiana per alcune patologie e il tasso di mortalità calcolato come rapporto tra decessi e popolazione

per 100.000. Il tasso di mortalità in Regione Lombardia per tumori é superiore al dato nazionale (313,85 verso 293,55), mentre la mortalità per malattie dell'apparato circolatorio e dell'apparato respiratorio risulta inferiore al dato nazionale. La Lombardia é tra le regioni con la più alta mortalità per tumori, in termini numerici rispetto alle morti totali;

**CONSIDERATO** che il totale della popolazione esposta è 3285 unità nella fascia di pertinenza del disturbo è variabile in funzione del livello di disturbo considerato (poco o nullo, basso, alto); il dato disturbo alto è 8,70% (286) diurno e 4,68% (154) notturno. Le valutazioni modellistiche sono state sviluppate in un dominio spaziale rappresentato da una fascia di circa 1 km centrato sull'infrastruttura oggetto di intervento ed il calcolo condotto con una maglia di punti equi distanziata di 50 m. La valutazione della concentrazione degli inquinanti prodotti dall'esercizio dell'infrastruttura stradale in esame è stata eseguita utilizzando le impostazioni emissive per gli inquinanti di interesse (CO, NOX, NO2, PM10, PM2,5 e benzene) mediante modello gaussiano. I fattori di emissione utilizzati sono ottenuti da dati riportati nella relazione aggiornata sull'impatto atmosferico, che fa riferimento a banche dati INEMAR e ISPRA con i flussi veicolari stimati, alla luce delle ipotesi di previsione dell'evoluzione del parco circolante per l'anno 2016;

**CONSIDERATO** che nel PMA, al fine di garantire la protezione della popolazione, verrà effettuato un monitoraggio delle seguenti componenti:

- *atmosfera* per verificare che i limiti normativi siano rispettati, con particolare attenzione ai ricettori sensibili individuati, considerata anche la situazione attuale di supero, per un congruo numero di inquinanti, dei limiti di legge;
- *Rumore* per caratterizzare la rumorosità indotta sia nelle fasi costruttive che nella fase di esercizio in corrispondenza dei ricettori più esposti per evitare il manifestarsi di emergenze specifiche e il superamento dei limiti normativi;
- *Ambiente idrico* per confermare l'assenza di interferenze con le zone di rispetto delle aree di captazioni afferenti ai pozzi e fontanili adibiti ad uso idropotabile;

**VALUTATO** che per la componente relativa alla salute l'opera considera le azioni migliorative comprese nella riqualficazione e le mitigazione per le componenti atmosfera, rumore e falda idrica nonché un apposito piano di monitoraggio per le relative componenti;

**VISTO E CONSIDERATO CHE** per eventuali insediamenti a rischio di incidente rilevante nelle immediate vicinanze del sito di progetto sono segnalati gli insediamenti delle ditte Ecobat di Paderno Dugnano, Siochem e Rhodia Italia di Bollate, che rientrano tra quelle a rischio ai sensi del d.lgs. 334/1999;

**CONSIDERATO** in particolare che all'interno di 500m a cavallo della strada in progetto, a Paderno Dugnano, è collocato lo stabilimento Eco-BAT Spa (codice Ministero ND243), stabilimento ad alto rischio (ex art. 8 del D.Lgs 334/99 e s.m.i. assoggettato alla redazione del Rapporto di Sicurezza). Lo stabilimento è allocato all'interno del comparto produttivo del Comune a sud della SP46. A **Bollate** in Via San Gottardo è ubicata, a 1000m a cavallo dell'opera, la ditta SIOCHEM (codice Ministero DD032);

**VALUTATO** che non si evidenziano interferenze dirette sul progetto come si evidenzia dalla documentazione disponibile presso gli archivi regionali della Regione Lombardia (Rapporto di sicurezza 2006 per Siochem e Rapporto di sicurezza 2010 per Rhodia Italia) ed il verbale del Comitato Tecnico Regionale n. 15/3 del 6/12/2012;

**VISTO E CONSIDERATO che**, il proponente ha presentato il Piano di Monitoraggio Ambientale su tutte le variabili ambientali potenzialmente coinvolte dal progetto articolato in tre fasi: monitoraggio ante – operam, monitoraggio in corso d'opera, monitoraggio post operam, che prevede:

- *Atmosfera* Verranno monitorati i seguenti parametri:
  - Particolato avente diametro aerodinamico inferiore a 10µm (PM10);
  - Particolato avente diametro aerodinamico inferiore a 2.5 10µm (PM2.5);
  - Principali inquinanti gassosi da traffico veicolare: ossidi di azoto, monossido di carbonio e benzene, toluene e xilene;
  - Cu,Zn;Pb,Ni;Cd;Cr,Mn, Hg, As, Al nel PM10;

- IPA (idrocarburi policiclici aromatici);

Nel corso delle misure saranno rilevati anche i seguenti parametri meteorologici: temperatura, velocità e direzione del vento, piovosità, umidità, radiazione solare. Per l'esecuzione delle rilevazioni sarà utilizzata la strumentazione seguente: laboratorio mobile dotato di analizzatori automatici per la valutazione degli inquinanti aerodispersi, centralina per valutazione parametri meteo, unità per l'acquisizione ed elaborazione dati; Campionatori gravimetrici per l'esecuzione dei campionamenti delle polveri aerodispersi. Ciascuno degli agenti inquinanti sarà rilevato e campionato con specifica e appropriata metodologia definita dal D.Lgs 155/10 e Norme tecniche di riferimento. Il piano identifica le Possibili postazioni utili per il monitoraggio, fra cui scegliere;

- **Rumore** Verranno monitorati i seguenti parametri:

- Parametri acustici quali LAeq, Lmin, i seguenti livelli statistici: L1, L10, L50, L90, L99;
- Parametri metrologici (temperatura, velocità e direzione vento, piovosità, umidità);
- parametri di inquadramento territoriale;

Verrà utilizzata strumentazione conforme agli standard previsti dall'art. 2 DM 16 marzo 1998, utilizzando due tipologie di postazioni: fisse (misurazioni settimanali o plurigiornaliere), semifisse (misure da 8 e da 24 h, eventuali misure di breve durata aggiuntive). Le postazioni saranno costituite dalla seguente strumentazione: microfono per esterni, sistema di alimentazione a doppia autonomia, fonografo integratore, box stagno di contenimento strumentazione, cavalletto o stativo telescopico, cavo di connessione, modem GSM. Saranno effettuate le seguenti tipologie di misure: Misure per la caratterizzazione del rumore stradale (Misura tipo A); Misure per la verifica degli interventi di mitigazione (Misura tipo B); Misure nelle aree di cantiere (Misure tipo C); Misure lungo la viabilità di cantiere (Misure tipo C);

- **Suolo e sottosuolo.** Verranno monitorati i seguenti parametri:

- parametri pedologici (fra gli altri classe di drenaggio, esposizione, pendenza, permeabilità, pietrosità superficiale, uso del suolo);
- parametri fisico/chimici dei terreni (pH, porosità, umidità, struttura, colore dello stato secco e umido, etc.);
- parametri chimici (presenza di idrocarburi, metalli pesanti, sostanze organiche);
- parametri topografico/morfologici;

Per la definizione delle caratteristiche quantitative e qualitative di suolo e sottosuolo verranno prelevati dei campioni relativi ai primi 50 cm di suolo e per un quantitativo di materiale di circa 4±5kg. Operando nello spaccato del profilo con vanga e/o paletta il tutto in base ad una specifica procedura operativa;

- **acque superficiali.** Verranno monitorati i seguenti parametri:

- parametri idrologici ed idraulici (portata m<sup>3</sup>/s);
- parametri chimico fisici delle acque (temperature, presenza di ossigeno, conducibilità, Ph);
- parametri chimici (es. alcalinità, solidi sospesi, durezza totale, BOD5, COD, presenza di sostanze chimiche, composti organici etc);
- parametri microbiologici (es. coliformi fecali, streptococchi);

Le misure di portata saranno effettuate con metodo correntometrico (mulinello);, mentre il monitoraggio della qualità dell'acqua prevede campionamenti periodici (campionamento "istantaneo") per effettuare le analisi specifiche di laboratorio. I corsi d'acqua oggetto di monitoraggio sono: Torrente Seveso (due coppie di punti), Torrente Garbogera, Canale diramatore 8 di Valle Seveso, in corrispondenza della Pk 3+550-3+650; Canale diramatore 8 di Valle Seveso, in corrispondenza della Pk 3+950; Canale diramatore 8 di Valle Seveso, in corrispondenza della Pk 5+250;

- **Acque sotterranee** Si prevede di monitorare soprattutto i seguenti aspetti, in corso d'opera:

- entità dei prelievi o dei drenaggi legati alla realizzazione dell'infrastruttura;

- conseguenti escursioni piezometriche;
- eventuali emergenze naturali delle acque sotterranee;
- variazioni delle direzioni di flusso legate alla costruzione dell'opera;

Per la definizione delle caratteristiche quantitative e qualitative delle acque verranno valutati i seguenti parametri: per la fase ante operam saranno valutati i parametri di base definiti dal D.Lgs 152/02 e ss.mm.ii. Titolo V, tabella 2 relativa alla concentrazione delle soglie di contaminazione nelle acque sotterranee (TIPOLOGIA A); per la fase corso e post operam saranno valutati i soli parametri che consentano di valutare i possibili effetti di inquinamento dovuti alle lavorazioni in fase di cantiere ed eventuali sversamenti accidentali (TIPOLOGIA B). Verrà utilizzata la seguente strumentazione: le misure del livello statico verranno effettuate mediante sonda elettrica; la misura della temperatura dell'aria e dell'acqua mediante termometro a mercurio o elettronico; ossigeno disciolto tramite apposita sonda; pH e conducibilità elettrica saranno determinati, rispettivamente, con pH-metro e conducimetro elettronico da tararsi sia all'inizio che fine giornata. I rilievi e i campionamenti verranno eseguiti sempre con le stesse procedure e gli stessi strumenti in tutti i punti di misura e in tutte le fasi; il grado di approssimazione dei valori numerici dei parametri sarà identico;

- **Vegetazione, flora e fauna.** Si prevede di monitorare soprattutto i seguenti aspetti:
  - Consumo di mosaici di fitocenosi;
  - Analisi floristica per fasce di campione;
  - Analisi delle comunità vegetali;
  - Monitoraggio dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali di pregio;

Il tutto attraverso la caratterizzazione geografica e stazionale, caratterizzazione del soprasuolo, caratterizzazione fitosociologia, documentazione fotografica, individuazione delle sorgenti inquinanti e attività di costruzione, sopralluoghi puntuali. Per quanto riguarda la fauna verranno rilevate le seguenti tipologie di specie: Stima della mortalità per collisione, Monitoraggio dei popolamenti ornitici (avifuna); Stima del livello di permeabilità faunistica e rilievo dell'utilizzo degli attraversamenti faunistici da parte dei vertebrati terrestri;

**VALUTATO** che il Piano di Monitoraggio sarà oggetto di specifica prescrizione;

**CONSIDERATO** che l'importo del versamento dello 0,5 per mille su un importo che non comprende i costi delle successive modifiche ed integrazioni ed in particolare alle interferenze che invece vanno ricompresi nell'importo a base di calcolo e ha pagato lo 0,5 per mille calcolato sull'importo delle opere comprensivo dell'IVA come da circolare del Ministero del 18 ottobre 2004 ed in ogni caso devi inserire che devono quantificare gli importi delle varianti e versare lo 0,5 per mille sui relativi importi perché certamente faranno lievitare i costi dell'opera.

**VALUTATO** che lo Studio di Impatto Ambientale ha affrontato le componenti ambientali significativamente interessate dalle opere in progetto ed il contesto territoriale ed ambientale di riferimento appare indagato con sufficiente approfondimento;

**VALUTATO** che dall'analisi ambientale emerge come gli aspetti di maggiore criticità siano collegati alle componenti rumore (soprattutto per la complanare C2), atmosfera e agli aspetti idraulici (smaltimento in sicurezza delle acque di pioggia, modalità di interferenza con il reticolo idrico superficiale) ed a ciò si aggiunge un aspetto di particolare sensibilità rappresentato dalle criticità generate dalla localizzazione delle aree di cantiere e deposito, per la loro interferenza fisica con gli usi in atto del territorio, nonché per gli impatti generati sulla qualità dell'aria delle aree limitrofe;

**VALUTATO** che le caratteristiche del progetto, a seguito delle soluzioni individuate e con le successive modifiche riportate nelle integrazioni volontarie pervenute, risultano coerenti con le finalità dell'intervento, con i flussi di traffico presenti nell'area nello scenario di riferimento e con la funzione dell'itinerario in ambito regionale e nazionale, consentendo di migliorare le condizioni di accessibilità, ridurre le diseconomie territoriali e contestualmente - anche mediante le connesse opere di mitigazione degli impatti - contribuire ad

attenuare l'inquinamento ambientale nei sistemi urbanizzati e che comunque risulta indispensabile implementare le modifiche o integrazioni previste nel quadro prescrittivo;

**CONSIDERATO** che in relazione al combinato disposto di cui agli artt. 23 e 26 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i.:

- Devono ancora essere rilasciate le seguenti autorizzazioni ambientali: Scarichi idrici, Prelievo ed utilizzo acque superficiali e sotterranee, nulla osta relativo al PLIS Parco della Balossa e vincolo idrogeologico, per cui l'Autorità competente è la Provincia di Milano, la quale potrà pronunciarsi sugli stessi in sede di conferenza di servizi autorizzatoria, avendo già ricevuto dal Proponente tutta la documentazione progettuale esecutiva;
- La Provincia di Milano ha rilasciato il proprio parere di compatibilità ambientale, positivo con prescrizioni, con DGP n. 203 del 04/06/2013;
- Il Proponente è comunque tenuto a rispettare tutte le prescrizioni contenute nel suddetto parere afferenti la Rete Ecologica Regionale, difesa del suolo, smaltimento delle acque di piattaforma, gestione delle acque sotterranee, cantierizzazione e mitigazioni ambientali;

**Tutto ciò visto, considerato e valutato**

**la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA e VAS**

**ESPRIME**

**parere favorevole circa la compatibilità ambientale** del progetto "SP46 Rho - Monza. Riqualficazione tangenziale Nord Milano (galleria artificiale) ponte ferrovia Milano/Varese (compreso) - Corrispondente tratte 1 - 2 A8/A52 Rho/Monza" presentato da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Lombardia e Liguria, a condizione che siano ottemperate le seguenti prescrizioni:

Prima dell'avvio dei lavori

1. L'ottemperanza delle prescrizioni del presente parere dovrà essere verificata da uno specifico Osservatorio Ambientale, di cui al parere della regione Lombardia, composto da Ministero dell'Ambiente, Regione Lombardia, ARPA Lombardia, Provincia di Milano, che 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 (ASPI);
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 direttrice dall'edificio 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 rotatoria 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 plano 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 riqualficazione della metro tranvia Milano - Limbiate; un abbassamento della livelletta del rilevato di appoggio al viadotto Giovi per ridurre l'impatto visivo;
6. Definire il cronoprogramma 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 - Riqualficazione 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'eventuali 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 - Riqualficazione 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.";
11. 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, 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;
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 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 PLIS della Balossa, dove peraltro il Comune di Novate Milanese metterebbe a disposizione alcune aree di proprietà comunale;
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;

#### In fase di cantiere

16. 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;
17. 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;
18. 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;
19. 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;
20. 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 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;
21. 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;
22. 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

23. 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;

24. 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

25. 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.

Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

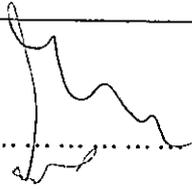
Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Handwritten signatures of the commission members corresponding to the printed names on the left. The signatures are written in black ink on a white background with horizontal dotted lines. The signatures are: Guido Monteforte Specchi, Giuseppe Caruso, Gaetano Bordone, Maria Fernanda Stagno d'Alcontres, Sandro Campilongo, Saverio Altieri, Vittorio Amadio, Renzo Baldoni, and Gualtiero Bellomo.

Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

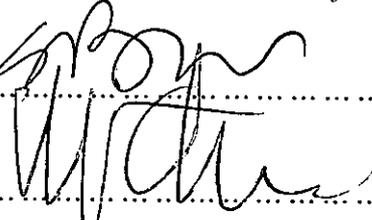
Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti



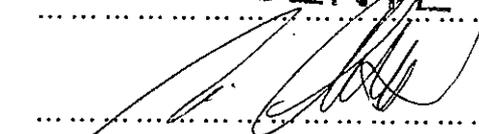
Ing. Stefano Calzolari



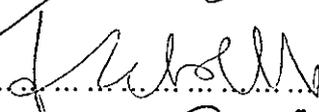
Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

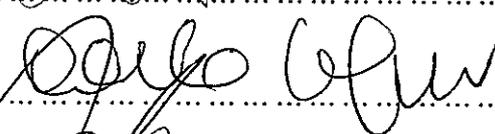
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno



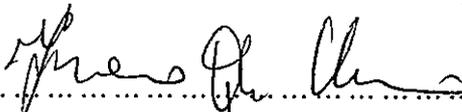
Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

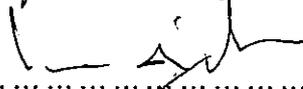
Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto

*fall*

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

*Filippo Gargallo*

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

*Despoina Karniadaki*

Dott. Andrea Lazzari

*Andrea Lazzari*

Arch. Sergio Lembo

*Sergio Lembo*

Arch. Salvatore Lo Nardo

*Salvatore Lo Nardo*

Arch. Bortolo Mainardi

*Bortolo Mainardi*

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

*Arturo Luca Montanelli*

Ing. Francesco Montemagno

*Francesco Montemagno*

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

*Eleni Papaleludi Melis*

Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Avv. Luigi Pelaggi

*Luigi Pelaggi*

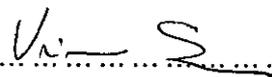
Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

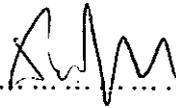
Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

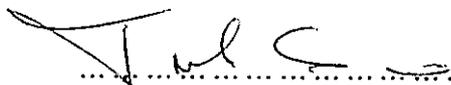
Dott. Vincenzo Sacco

  
.....

Avv. Xavier Santiapichi

  
.....

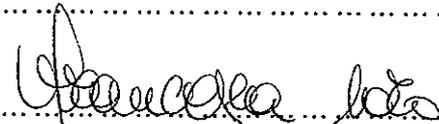
Dott. Paolo Saraceno

  
.....

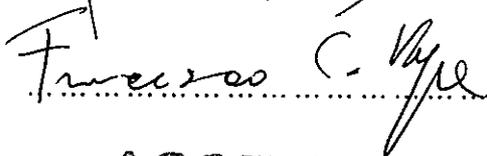
Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

  
.....

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

  
.....

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

Dottor Filippo Dadone (R. Lombardia)

  
.....