



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

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



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

U.prot DVA DEC-2012-0000336 del 03/07/2012

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

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

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

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

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90, concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248*” e, in particolare, Part. 9, che prevede l'istituzione della “Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.”, nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, n. 123;



**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto "Autostrada A4 Torino – Trieste potenziamento alla quarta corsia dinamica del tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni" nei comuni di Milano, Novate Milanese, Cormano, Cusano Milanino, Bresso e Cinisello Balsamo (MI), presentata dalla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., con sede in via Alberto Bergamini 50, 00159 Roma, in data 27 ottobre 2010;

**VISTE** le pubblicazioni su quotidiani il "Corriere della Sera" e "Il Giornale" avvenute in data in data 28 ottobre 2010;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A. nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO CHE:**

- l'intervento riguarda l'adeguamento funzionale dell'Autostrada A4 Torino-Venezia, dalla progressiva Km 1+450 alla progressiva 10+750, tra l'interconnessione con l'autostrada AS e lo svincolo di Cinisello Balsamo-Sesto San Giovanni, mediante la realizzazione della 4° corsia "dinamica". La lunghezza complessiva dell'intervento è pari a 9,3 km ed interessa il tratto urbano di attraversamento della città di Milano dell'autostrada A4 ed in particolare i comuni di Milano, Novate Milanese, Cormano, Bresso, Cusano Milanino e Cinisello Balsamo;
- tale tratto urbano ha perso la sua funzione a servizio del movimento e del transito sulle lunghe percorrenze sulla direttrice Torino-Venezia, assumendo sempre più una funzione di distribuzione e collegamento del traffico pendolare che gravita nell'*hinterland* nord milanese. Gli incrementi costanti di traffico pendolare hanno, quindi, portato alla presentazione del progetto, al fine di aumentare la capacità dell'autostrada e migliorare/regolarizzare le condizioni di deflusso e la conseguente sicurezza degli utenti. L'aumento dell'urbanizzazione della vasta area posta a nord della città di Milano, che si estende fino alle porzioni meridionali delle province di Varese, Como e Lecco, ha comportato questo incremento degli





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

spostamenti, che si è sommato al trend di crescita del traffico di attraversamento (caratterizzato da un'incidenza superiore dei mezzi pesanti). In conseguenza ai due fenomeni sopra accennati sulla tratta in studio si registrano attualmente livelli di traffico notevoli, in media circa 180.000 veicoli/giorno nelle due direzioni, con punte orarie di circa 6.000 veicoli per senso di marcia;

- l'intervento, sarà prevalentemente attuato "in sede", senza ulteriore occupazione di suolo poiché risulta praticamente impossibile effettuare interventi di potenziamento che aumentino le dimensioni fisiche della sezione stradale causa la stretta vicinanza di edifici e altre infrastrutture stradali preesistenti, non eliminabili né ricollocabili. Le uniche eccezioni sono rappresentate dai locali ampliamenti per realizzare le opere finalizzate a raggiungere un adeguato livello di sicurezza della circolazione (formazione di nuove piazzole per la sosta d'emergenza, accessi per i veicoli di soccorso) e quelle per mitigare l'impatto acustico del traffico circolante sull'autostrada (barriere acustiche, copertura antifonica). Il potenziamento dell'infrastruttura in esame mantiene quindi pressoché invariato l'ingombro del pavimentato esistente:

**ACQUISITO** il parere n. 722 positivo con prescrizioni formulato in data 10 giugno 2011, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

**ACQUISITO** il parere favorevole espresso con deliberazione n. IX/2152 del 4 agosto 2011 della Regione Lombardia pervenuto il 5 ottobre 2011, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

**VISTA** la nota del 25 ottobre 2011 prot. n. DVA-26670 con cui si chiede alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S. di controdedurre il parere della Regione Lombardia;



**ACQUISITO** il parere n. 869 positivo con prescrizioni formulato in data 17 febbraio 2012, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., a seguito dell'istruttoria effettuata in relazione al parere della regione Lombardia, che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

**ACQUISITO** il parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/31155/2011 del 5 ottobre 2011 pervenuto in data 5 ottobre 2011, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante.

**PRESO ATTO CHE** non sono presenti zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario localizzate in un raggio di influenza della infrastruttura;

**PRESO ATTO** che sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs 16 gennaio 2008 n. 4, di cui si è tenuto conto nel corso dell'istruttoria;

**PRESO ATTO** che con parere 869 del 17 febbraio 2012, la Commissione VIA ha provveduto, a seguito della trasmissione della Delibera IX/2152 del 4 agosto 2011 della Regione Lombardia, a rendere coerente il contenuto di detta Delibera con quanto espresso dalla Commissione stessa nel proprio parere n. 722 del 10 giugno 2011, riscontrando la sostanziale equivalenza delle prescrizioni regionali con quelle inserite nel proprio parere n. 722 del 10 giugno 2011, aggiungendo ulteriori prescrizioni;

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





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

**ATTESO** che:

ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.lgs. 152/2006, così come modificato dal Dlgs 29 giugno 2010, n. 128, sulla base di quanto indicato dal proponente in sede di presentazione dell'istanza di V.I.A., si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, da acquisire nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale e relative al livello di progettazione oggetto del procedimento medesimo;

sulla base della suddetta ricognizione risultano, pertanto, già acquisiti:

- parere del comune di Novate Milanese n. 5689 del 18 marzo 2011;
- parere del comune di Cinisello Balsamo n. 2310 del 20 gennaio 2011;
- parere del comune di Novate Milanese n. 673 del 13 gennaio 2011;
- parere della provincia di Milano D.G. n. 240 del 12 luglio 2011;

I sopra elencati pareri e/o nulla osta, che si intendono recepiti nel presente decreto, sono tutti positivi e le prescrizioni, ove negli stessi indicate, sono riconducibili alle prescrizioni di cui ai pareri della regione Lombardia e alla successiva integrazione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.;

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

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



2

## DECRETA

la compatibilità ambientale del progetto relativo "all'Autostrada A4 Torino - Trieste potenziamento alla quarta corsia dinamica del tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto San Giovanni" nei comuni di Milano, Novate Milanese, Cormano, Cusano Milanino, Bresso e Cinisello Balsamo (MI), presentata dalla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., con sede in via Alberto Bergamini 50, 00159 Roma, in data 27 ottobre 2010, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano:

**A) prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS:**

- 1- si provveda alla verifica della congruenza del progetto con le previsioni degli accordi di programma definiti e in corso di attuazione nel contesto territoriale di riferimento, con particolare riguardo alla "Città della Salute", e con gli aggiornamenti degli strumenti urbanistici comunali, esaminando in particolare gli impatti acustici sulle opere eventualmente già autorizzate in detti accordi;
- 2- valutata la situazione esistente, si provveda a presentare un progetto di adeguamento della rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma, comprendente, ove vi sia la disponibilità di spazi adeguati, vasche di raccolta e trattamento [sedimentazione, disolcazione] delle portate di prima pioggia, nonché di laminazione delle portate eccedenti, individuando inoltre i rispettivi recapiti, tenendo conto della capacità di portata e del rischio di esondazione dei recettori, e definendo modalità di monitoraggio della qualità delle acque scaricate; a tali vasche si dovrà assegnare anche la funzione di accumulo degli sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;
- 3- si provveda ad accertare la non interferenza delle opere e degli scarichi di cui sopra con le zone di rispetto delle captazioni idropotabili, al fine dell'osservanza delle prescrizioni di cui all'art. 94 del d.lgs. 152/2006 e delle indicazioni sulle modalità costruttive di cui alla d.g.r. 7/12693 del 10/4/2003 ovvero alla normativa nel frattempo intervenuta;





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

- 4- si provveda ad accertare l'eventuale interferenza del progetto con le due aree di servizio sottoposte a procedimento di bonifica ["PV Total Fina Elf Lambro Nord" e "Total Lambro Sud" in territorio Cinisello Balsamo], eventualmente indicando aree maggiormente idonee;
- 5- si approfondiscano le misure di mitigazione e riqualificazione in rapporto agli elementi di valore paesaggistico del Parco regionale Nord Milano, del Parco locale (PLIS) "della Balossa" e di edifici residenziali ricadenti in comparti storici, valutando:
  - un maggiore sviluppo degli impianti arborei e arbustivi in affiancamento alle barriere acustiche, con specie autoctone e sesti di impianto coerenti con le indicazioni del Repertorio "B" del PTCP della Provincia di Milano;
  - l'incremento della fase di vegetazione lungo il perimetro del campo base e dei cantieri logistici, come i mitigazione nei confronti degli insediamenti e delle superfici libere adiacenti;
  - l'esplicitazione delle modalità di riqualificazione delle aree di cantiere al termine dei lavori, in continuità con il contesto territoriale;
- 6- si valuti la possibilità e opportunità di estendere la realizzazione della galleria antifonica laddove le barriere acustiche non consentono di rispettare i livelli normativi di emissione, prevedendo gli interventi diretti sugli edifici come ultima istanza;
- 7- si integri il progetto con l'analisi dell'inquinamento luminoso, e conseguenti proposte operative, con riferimento alle disposizioni della l.r. 17/2003 ("Misure urgenti in tema di risparmio energetico ed uso di illuminazione esterna e di lotta all'inquinamento luminoso");
- 8- si utilizzino vernici fotocatalitiche;
- 9- si provveda a depositare un progetto architettonico - previa acquisizione del parere del Comune di Cinisello Balsamo - per il passaggio pedonale/ciclabile sopra la galleria antifonica, valutando la possibilità di realizzare un giardino pensile intorno all'attraversamento e/o di arricchire i lati del camminamenti di elementi di arredo urbano;

2



- 10- si provveda, a distanza di 3 mesi dal completamento dell'intervento, a presentare uno studio post-operam che identifichi le singole situazioni di sfioramento dei limiti acustici e definisca i migliori interventi per rispettare i parametri normativi, da realizzarsi a cura e spese del Proponente;
- 11- durante l'esercizio dell'infrastruttura - con riferimento alla situazione a quel momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria - dovrà essere periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAL. Dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia e Proponente. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del Proponente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al collegamento autostradale rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE. I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, eventualmente integrata per quanto necessaria alla valutazione, da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Proponente. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Lombardia la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda il Proponente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.





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

- 12- il proponente dovrà approfondire gli effetti della possibile contemporaneità tra evento piovoso e incidente con sversamento di sostanze inquinanti in carreggiata, anche in rapporto al dimensionamento idraulico del sistema, precisando la destinazione immediata di tali sostanze (stoccaggio o invio ai sistemi di trattamento);
- 13- il proponente, oltre ad eseguire le operazioni di manutenzione sulle opere idrauliche, dovrà garantire la costante efficienza dei sistemi di trattamento delle acque meteoriche, provvedendo alla regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, smaltendoli a termini di legge;
- 14- relativamente all'attraversamento del torrente Pudiga, lo stesso dovrà essere realizzato in modo da:
- non restringere la sezione mediante spalle e rilevati di accesso;
  - avere l'intradosso a quota non inferiore a m. 1 rispetto al livello della piena con tempo di ritorno di 100 anni fissata in 143,31 m.l.m.;
  - non comportare una riduzione della pendenza del corso d'acqua mediante l'utilizzo di soglie di fondo;
- 15- gli scarichi dovranno essere limitati alla capacità idraulica del corpo idrico, pertanto dovranno essere disattivati al raggiungimento delle portate di seguito elencate e riattivati solo quando le stesse ritornino sotto i limiti:
- per il T. Pudiga: 14 m<sup>3</sup>/sec.;
  - per il T. Garbogera: 3 m<sup>3</sup>/sec.;
  - per il T. Seveso: 40 m<sup>3</sup>/sec.;
- 16- gli attraversamenti (ponti, gasdotti, fognature, tubature e infrastrutture a rete in genere) con luce superiori a 6 m dovranno essere realizzati secondo la direttiva dell'Autorità di Bacino "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce a e b", paragrafi 3 e 4. Tali interventi dovranno essere dimensionati per una piena con tempo di ritorno di almeno 100 anni e un franco minimo di 1,00 m;



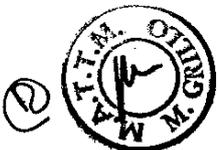
- 17- la realizzazione delle opere di mitigazione acustica necessarie per il rientro entro i limiti di rumore dovranno essere messe in opera anche anticipatamente rispetto alle previsioni del piano di contenimento ed abbattimento del rumore di cui al d.m. 29 novembre 2000;
- 18- considerato che attraverso le simulazioni previsionali d'impatto acustico –a barriere completate emerge comunque il superamento dei limiti massimi per un significativo numero di ricettori presenti nelle fasce di pertinenza acustica (es. in territorio di Cinisello Balsamo), si ribadisce la necessità che gli interventi sui ricettori vengano iniziati entro 12 mesi dalla fine dei lavori e che gli stessi siano completati entro 12 mesi;
- 19- il proponente / gestore dovrà assicurare la manutenzione delle opere di mitigazione acustica provvedendo a sostituire le parti usurate o danneggiate con altre aventi prestazioni acustiche non inferiori in modo da garantire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;
- 20- si individuino e quantifichino con maggior dettaglio aree, tecniche d'impianto, specie utilizzate, modalità di realizzazione e manutenzione delle zone destinate alla valorizzazione ambientale e paesaggistica tramite "opere a verde"; tali indicazioni, siano sviluppate in accordo con gli Enti territorialmente competenti in ottemperanza a quanto disposto dalla d.g.r. n.VIII/675 del 21.09.2005 e s.m.i.;
- 21- relativamente alla galleria antifonica venga valutata una diversa soluzione cromatica che possa risultare meno "evidente" per scelta del colore e per tonalità, da concordare eventualmente con il comune di Cinisello Balsamo e la Provincia di Milano;
- 22- relativamente alla realizzazione di opere di sostegno necessari per la creazione di nuove piazzole di sosta, la modifica/adattamento delle corsie di innesto e uscita dal corpo autostradale, si tenga conto della necessità di ridurre l'eccessivo effetto artificiale dei nuovi manufatti, prevedendo, a tal fine, una finitura ad intonaco e/o il mascheramento con essenze arboree tipiche locali o con essenze rampicanti tipo edera o vite del Canada;





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

- 23- per quanto riguarda il capitolato lavori si richiede che le mitigazioni e compensazioni siano appaltate separatamente dalle opere principali affinché gli impianti vegetazionali siano organizzati in modo tale da comprendere una adeguata programmazione produttiva relativa ai tempi di coltivazione, di consegna e di manutenzione;
- 24- si evidenzia l'opportunità di fare riferimento allo studio "Criteri ed indirizzi tecnico progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale", realizzato nell'ambito di un progetto più ampio intitolato "Studio interdisciplinare sui rapporti tra protezione della natura e infrastrutture di trasporto" ed approvato il 7.05.2007 con Decr. 4517 del Direttore Generale della Qualità dell'Ambiente;
- 25- in merito alle possibili compensazioni da attuarsi nei territori amministrati dagli Enti locali interessati dal progetto, si valutino in fase di Conferenza di Servizi per l'approvazione definitiva del progetto, le seguenti proposte dei comuni, riportate nel verbale della conferenza di concertazione, e qui sinteticamente trascritte:
- considerato il favorevole orientamento solare della barriera antirumore e nel rispetto dei criteri progettuali introdotti dal D.M. 29 novembre 2000, l'opportunità che il progetto preveda di realizzare -almeno in via sperimentale- una parte di strutture con l'inserimento dei pannelli fotovoltaici nella struttura antirumore;
  - al fine di tutelare i ricettori presenti tra le vie Caravaggio n.57 e vie Modigliani n.36 (circa dal km 7+930 al km 8+230) in Comune di Cinisello Balsamo, su specifica richiesta del Comune stesso, la realizzazione di una "fascia boscata di protezione" di circa mq 6.000, come ulteriore misura di mitigazione per l'aumento degli inquinanti atmosferici;
  - il posizionamento delle barriere fonoassorbenti su entrambi i lati della carreggiata come da richieste del Comune di Bresso e di Cormano;



- in accordo con il Comune di Novate Milanese:
  - l'incremento delle superfici di mitigazioni acustiche poste in carreggiata ovest e le modalità per la realizzazione di opere di mascheramento (es. collinette) a tergo delle barriere fonoassorbenti;
  - la sistemazione a verde dell'area perimetrale del campo base, mediante la messa a dimora di essenze ad alto fusto e la restituzione delle aree a fine cantiere nelle medesime condizioni dal momento;

**26- cantierizzazione:** in sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri [rumore, polveri, governo delle acque, prevenzione del rischio di sversamenti, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera], da concordare con le amministrazioni locali in particolare per quanto riguarda i movimenti terra ed i percorsi degli automezzi di cantiere, al fine di minimizzare gli impatti sui centri abitati, e di coordinarli con altre opere previste nel contesto territoriale. In tale piano dovrà inoltre essere dettagliata la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma dei lavori; in particolare, nella definizione del layout dei cantieri dovranno essere previsti:

- la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali, nonché la minimizzazione dell'impegno di aree interne al Parco Nord e al P.L.I.S. della Balossa; si prevederà inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con la ricucitura del tessuto preesistente;
- l'adozione delle migliori pratiche e misure di sicurezza di cantiere per la tutela della falda superficiale e profonda durante i lavori di scavo, l'esecuzione di drenaggi, la realizzazione di fondazioni;
- il mantenimento degli accessi alle aziende agricole e la funzionalità della rete irrigua;





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

27- con riferimento alla cantierizzazione, in fase di esecuzione dei lavori, oltre alla rigorosa applicazione delle misure e degli accorgimenti proposti nello s.i.a:

••• ai fini del contenimento delle emissioni diffuse di polveri si tenga conto delle seguenti indicazioni:

- provvedere alla umidificazione dei materiali e alla loro movimentazione con limitate altezze di getto, basse velocità d'uscita e utilizzando contenitori di raccolta chiusi, nonché alla copertura di eventuali nastri trasportatori; ridurre al minimo la riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo; chiudere i dispositivi per il trasporto di materiali polverulenti;
- gli apparecchi di riempimento e di svuotamento dei silos per materiali polverosi o a granulometria fine siano adeguatamente incapsulati e l'eventuale aria di spostamento depolverizzata;
- i depositi di materiale sciolto e macerie con frequente movimentazione siano protetti dal vento per es. mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione o sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse. In generale si dovrà assicurare una costante bagnatura dei cumuli di materiale;
- i depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti mediante misure come la copertura con stuoie, teli o copertura verde;
- bagnare costantemente le strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati;
- limitare la velocità massima sulle piste di cantiere a 30 km/h;
- lavare i pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e di conferimento materiali, prima dell'inserimento sulla viabilità ordinaria;
- ottimizzare il percorso e il carico dei mezzi di trasporto e, per il materiale sfuso, preferire mezzi di grande capacità al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione nelle zone limitrofe. Si raccomanda l'utilizzo di macchine di cantiere a basse emissioni (ad esempio motori elettrici, filtri antiparticolato, carburanti a basso tenore di zolfo);

2



- deve essere evitata qualsiasi attività di combustione all'aperto;
  - si tenga conto della posizione dei recettori sensibili nella definizione del layout degli stoccaggi di materiali polverulenti;
  - stoccare i materiali allo stato solido polverulento in sili, e movimentarli mediante sistemi chiusi quali trasporti pneumatici, coclee, elevatori a tazze, presidiati da sistemi di abbattimento in grado di garantire valori di emissione inferiori a 10 mg/Nm<sup>3</sup> e dotati di sistemi di controllo quali pressostati con dispositivi di allarme;
  - adottare, schermature acustiche provvisorie laddove, sulla base di rilievi fonometrici di cantiere, si riscontrino situazioni di disturbo presso recettori sensibili;
- si dovrà garantire la tutela del suolo, del sottosuolo e della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dando puntuale corso agli interventi ed alle azioni proposte dallo s.i.a., in particolare prevenendo sversamenti di liquidi classificabili come rifiuti pericolosi (oli, filtri e stracci sporchi di olio), per i quali dovrà essere prevista un'area appositamente attrezzata per la loro manipolazione e il contenimento in caso di sversamenti accidentali o errori nelle manovre di carico e/o scarico;
  - secondo il d.lgs 152/2006 tutti gli scarichi derivanti dall'attività di cantiere, nonché eventuali modifiche che comportino una variazione qualitativa e/o quantitativa degli stessi, che insistono sul suolo, sottosuolo o in corpi idrici superficiali devono essere preventivamente autorizzati dalla Provincia di Milano, Area Qualità dell'Ambiente ed Energie;
  - i rifiuti derivanti dalla realizzazione delle opere dovranno essere recapitati, in base alla loro tipologia, ad impianti di recupero o smaltimento autorizzate;





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

- durante la costruzione e l'esercizio dell'opera dovranno essere salvaguardate la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, con particolare attenzione alle superfici alberate, limitando inoltre allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso;
  - gli effetti di disturbo nei confronti degli ecosistemi e della componente faunistica presente siano minimizzati evitando le lavorazioni nei periodi riproduttivi delle specie presenti (in particolare rispetto ai cicli riproduttivi della fauna ittica nei corsi d'acqua interessati);
- 28 con riferimento al monitoraggio ambientale:
- prima dell'approvazione del progetto esecutivo il proponente dovrà dettagliare, a partire da quanto già depositato con la documentazione agli atti dell'istruttoria di V.I.A., il piano di monitoraggio ambientale (PMA) redatto secondo le linee guida definite dalla Commissione Speciale VIA [04.09.2003 e successive revisioni]; il PMA dovrà consentire di verificare e misurare, rispetto a quanto previsto nello S.I.A. le 'modifiche' determinate dalla realizzazione del progetto sulle componenti biotiche ed 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 essere riferito alle fasi ante operam, di cantierizzazione e post operam;
  - fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle suddette linee guida, i contenuti del PMA e le modalità di svolgimento delle attività collegate [definizione in dettaglio delle componenti ambientali interessate, parametri da analizzare, stazioni di misura, modalità e frequenze di prelievo o misurazione, frequenza e modalità di redazione e trasmissione dei report periodici, ecc.] dovranno essere definite dal proponente in accordo con la Regione Lombardia. A tale scopo, Regione Lombardia fornirà al proponente specifiche indicazioni, sulla base di quanto emerso nella fase istruttoria di V.I.A. e riassunto nelle considerazioni di cui al



cap .3 del presente rapporto, in merito ai diversi fattori e componenti ambientali;

**B) prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali:**

- Considerato che il tracciato autostradale coincide con antiche viabilità d'epoca romana, si ritiene, indispensabile che gli scavi o sbancamenti di qualsiasi natura, anche di modesta profondità, siano eseguiti con controllo preventivo che possa accertare - e debitamente documentare ed indagare scientificamente - eventuali altre presenze di interesse archeologico.

Tali accertamenti, che saranno diretti dagli uffici della Soprintendenza archeologica della Lombardia, ai sensi dell'art. 88, comma 1 del D.Lgs n. 42 del 22 gennaio 2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), dovranno essere materialmente effettuati da ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell'Ente committente, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del medesimo D.Lgs.;

la predetta prescrizione dovrà essere ottemperata dal proponente in sede di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'intervento;

**C) prescrizioni della Regione Lombardia:**

Si riportano nel seguito le prescrizioni regionali che non risultano assorbite in quelle di cui alla precedente lettera A):

- a. il progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza di Servizi (C.d.S.) approvativa dovrà risultare aggiornato sulla base di quanto emerso durante la fase istruttoria, con espresso riferimento agli elementi di seguito elencati:

- nei limiti dei vincoli esistenti, rispetto allo svincolo di Cormano è necessario adeguare le esistenti corsie di accelerazione e decelerazione al nuovo progetto e quindi adeguare la sezione trasversale dell'autostrada, in quanto le attuali corsie di accelerazione e di decelerazione corrispondenti interferiscono con la futura quarta corsia compromettendo l'efficacia dell'intervento;





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

- riposizionamento della nuova piazzola di sosta prevista al Km 7+550 (carreggiata direzione est) in quanto una parte ricade in un'area inquinata da bonificare;
  - verifica dell'interferenza delle attuali corsie di accelerazione e di decelerazione dello svincolo di Cinisello Balsamo con la futura quarta corsia;
  - dovranno essere coordinate le attività progettuali in carico alla Provincia di Milano per la realizzazione del ponte a scavalco della Via Sormani (ex Via Valassina, alla progressiva 6+ 990, in Comune di Bresso) "Metrotranvia Milano Parco Nord-Seregno", e il progetto in questione, in Comune di Cusano Milanino;
  - dovranno essere tutelate le viabilità comunali interferite (sottopassi, sovrappassi, piste ciclopedonali, ecc.), evitando in particolar modo la realizzazione dell'accesso di emergenza in corrispondenza della progressiva chilometrica 7 + 693, da area a Parco ad area esterna alla proprietà del Parco;
  - recepimento delle ulteriori osservazioni progettuali/prescrizioni formulate dagli Enti Territoriali (comuni di: Bresso, Cormano, Cinisello Balsamo, Cusano Milanino, Novate Milanese, Milano, Parco Nord Milano, Provincia di Milano), riportate al punto 4.2 della presente relazione istruttoria, e contenute nel relativo verbale della Conferenza di Concertazione del 29.06.2011, agli atti di istruttoria ed a cui si rimanda per un maggiore approfondimento;
- b. in sede di C.d.S. si operi inoltre la verifica di dettaglio, alla luce della parte terza del d.lgs. 152/2006, dei regolamenti regionali nn. 3/2006 e 4/2006 e del "Programma regionale di tutela ed uso delle acque" (PTUA);
- c. in sede di progetto esecutivo si proceda alla verifica di dettaglio del seguente aspetto;
- c.1. la necessità di acquisire il preventivo parere favorevole di ENAC, quale ente preposto alla tutela del vincolo aeroportuale per gli interventi da realizzarsi in prossimità del confine aeroportuale in Comune di Bresso;

(12)

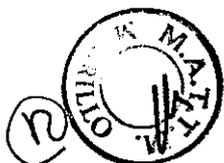


**quadro ambientale, opere di mitigazione e compensazione:  
atmosfera**

- d. i previsti interventi di mitigazione ambientale e di inserimento paesistico dovranno essere dettagliati e integrati, in sede di progetto esecutivo, sulla base di quanto proposto nello s.i.a. e degli ulteriori criteri ed elementi specifici esposti nel seguito; in linea generale:
- e. in sede di Conferenza di Servizi per l'approvazione definitiva del progetto si valuti, oltre alle proposte di cui al presente quadro di prescrizioni, la possibilità di destinare una piccola percentuale dei pedaggi autostradali ad opere di valorizzazione naturalistica a sostegno di processi socio-economici sostenibili e di interventi di compensazione ambientale;
- f. per la redazione del progetto di compensazione ambientale e per l'affinamento degli interventi di mitigazione si faccia 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" di cui al decreto regionale n. 4517 del 07.05.2007;
  - per la ricucitura del contesto ecosistemico, la d.g.r. 8/8515 del 26.11.2008 "Modalità di attuazione della rete ecologica regionale", e la d.g.r. 8/10962 del 30.12.2009 "Rete ecologica regionale: approvazione degli elaborati finali";
  - per l'attuazione delle opere, al "Quaderno tipo" delle tecniche di ingegneria naturalistica di cui alla d.g.r. 6/48740 del 29.02.2000;
  - circa l'utilizzo di specie vegetali, il d. lgs 386/2003, il d. lgs 214/2005, la d.g.r. 8/7736 del 24.07.2008 in attuazione della l.r. 10/2008;

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate si provvederà come indicato di seguito:

- le prescrizioni di cui alla lettera A) nn. 8, 9, 10 e 11 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;





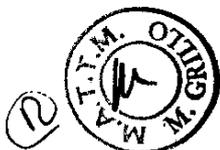
*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il Ministero per i beni e le attività culturali provvederà alla verifica di ottemperanza della prescrizione di cui alla lettera B) i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- la Regione Lombardia provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C), nonché alla verifica di tutte le prescrizioni di cui alla lettera A) fatta eccezione per i nn. 8, 9, 10 e 11; i risultati della verifica saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture Direzione Generale per le Politiche di Sviluppo del Territorio, alla Provincia di Milano, al Comune di Milano, al comune di Cormano, al comune di Cusano Milanino, al comune di Bresso, al comune di Cinisello Balsamo, al Comune di Novate Milanese ed alla Regione Lombardia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

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

La proponente Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A. provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, ai sensi dell'art. 27, comma 1, del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal Dlgs 29 giugno 2010, n. 128, notiziando il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero per i beni e le attività culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 14-ter, comma 10, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii..



Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della "Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", della Regione Lombardia e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

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

Roma li

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

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

