



*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-2012-0000437 del 10/08/2012

VISTO l'art. 7, comma 3 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTI gli articoli 26 e 28 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 16 gennaio 2008, n. 4;

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

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

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



VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto "dell'Autostrada A8- A/52 Rho-Monza -Riqualifica e potenziamento della SP 46 da Paderno a Rho Lotto 3 Variante di Baranzate" da realizzarsi nel Comune di Milano (MI), presentata dalla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., con sede in via Alberto Bergamini 50, 00159 in data 5 agosto 2010;

VISTE le pubblicazioni su quotidiani "Il Corriere della Sera" ed "Il Giorno", avvenute in data in data 7 dicembre 2010 sui quotidiani;

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

PRESO ATTO CHE:

- la finalità dell'intervento è quella di risolvere le problematiche di congestione dovute alla sovrapposizione dei flussi di traffico differenti, predisponendo un itinerario alternativo alla A4 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.
- per quanto alla valutazione delle alternative, la prima ipotesi di progetto, prevedeva il potenziamento in sede della S.P. 46 nel tratto oggi individuato come Lotto 3. Successivamente la Provincia di Milano ha illustrato un ben più ampio progetto che copre la tratta tra l'intersezione con la S.S. 233 e la A52, quindi comprensivo anche della suddetta tratta esaminata dalla Società Autostrade per l'Italia. Dopo vari confronti ANAS, Regione Lombardia e Provincia di Milano hanno richiesto alla Società Autostrade per l'Italia la disponibilità ad attuare il progetto proposto dalla Provincia di Milano limitatamente al Lotto 3, mentre i Lotti 1 e 2 sarebbero stati sviluppati dalla Società Milano Serravalle.





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

ACQUISITO il parere n. 733 positivo con prescrizioni formulato in data 17 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 con prescrizioni espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/23743/2011 del 20 luglio 2011, pervenuto in data 21 luglio 2011, prot. n. 18053, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere favorevole espresso con nota n. IX/2607 della Regione Lombardia del 30 novembre 2011, pervenuta il 2 dicembre 2011, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

VISTA la nota prot. n. DVA-2011 30783 del 7 dicembre 2011, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali chiedeva alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S. il parere relativamente alle valutazioni della Regione Lombardia sul progetto dell'Autostrada A8-A/52 Rho-Monza;

PRESO ATTO che con parere 877 del 24 febbraio 2012, la Commissione VIA ha provveduto, a seguito della trasmissione della Delibera IX/2607 del 30 novembre 2011 della Regione Lombardia, a rendere coerente il contenuto di detta Delibera con quanto espresso dalla Commissione stessa nel proprio parere 733 del 17 giugno 2011, riscontrando la sostanziale equivalenza delle prescrizioni regionali con quelle inserite nel proprio parere 733 del 17 giugno 2011, aggiungendo ulteriori prescrizioni;

VISTO il documento di approfondimento trasmesso dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., inviato dalla DVA con nota prot. DVA-2012-9673 del 20/04/2012, alla Commissione VIA/VAS per le necessarie valutazioni;



PRESO ATTO che con parere n. 943 del 25 maggio 2012, relativo all'approfondimento sulle interferenze idrografiche, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha ritenuto di confermare il parere n. 733 del 17 giugno 2011 come integrato dal parere n. 877 del 24 febbraio 2012, limitandosi a integrare soltanto la prescrizione n. 1 del suddetto parere n. 733.

PRESO ATTO CHE non sono interessate dal progetto le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario localizzate in un raggio di influenza dell'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, come riportato nel parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.;

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

ATTESO che:

- ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.lgs. 152/2006, così come modificato dal D.lgs. 4/2008, 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, acquisiti:
 - Deliberazione del Consiglio del Comune di Baranzate n. 42 del 19 ottobre 2010;





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

- Deliberazione del Consiglio del Comune di Bollate n. 68 del 19 ottobre 2010;
- Deliberazione della Giunta del Comune di Novate Milanese n. 159 del 14 ottobre 2010 e n. 128 del 7 luglio 2011;
- Deliberazione della Giunta Comunale di Baranzate n. 66 del 3 maggio 2011;
- Deliberazione della Giunta Provinciale di Milano n. 153/11;

I sopra elencati pareri e/o nulla osta, che si intendono recepiti nel presente decreto, sono positivi e le prescrizioni ove negli stessi indicate sono riconducibili alle prescrizioni contenute nel parere della Regione Lombardia di cui al quadro prescrittivo di questo decreto;

- 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., ai fini della compatibilità ambientale del progetto sopraindicato, sulla base di quanto premesso;

DECRETA

la compatibilità ambientale del progetto relativo "all'Autostrada A8- A/52 Rho-Monza -Riquifica e potenziamento della SP 46 da Paderno a Rho Lotto 3_Variante di Baranzate" da realizzarsi nel Comune di Milano (MI), presentata dalla Società Autostrade per PITALIA S.p.A., con sede in via Alberto Bergamini 50, 00159 in data 5 agosto 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 considerato quanto segnalato dalla regione Lombardia circa scarichi incompatibili perché i canali su cui avvengono attraversano zone densamente urbanizzate, a prescindere dal limite di scarico regionale di 20 l/s per ettaro di superficie scolante, la portata di acque scaricabile dovrà tenere conto della effettiva capacità idraulica dei corpi idrici di smaltire le portate scaricate- vista altresì l'osservazione della stessa Regione (di cui alla mail del 19/05/2011) -1. la capacità di riferimento del corso d'acqua è stabilita dalle portate smaltibili dalla tombinatura del corso d'acqua in Comune di Milano; 2. la portata scaricabile dovrà tenere conto degli scarichi già presenti tra il punto di scarico e la tombinatura posta a valle. Si prescrive che gli scarichi in oggetto dovranno essere disattivati al raggiungimento di detto limite-, dovrà essere predisposto, concordato con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviato alla Commissione, uno studio di approfondimento delle problematiche concernenti l'interferenza dell'opera col reticolo idrografico superficiale che:

- 1.1 valuti le portate smaltibili dalla tombinatura dei corsi d'acqua in Comune di Milano e le prenda a riferimento quali effettiva capacità degli stessi;
- 1.2 calcoli la portata di acque scaricabile, e conseguentemente i volumi di laminazione da prevedere, tenendo conto della effettiva capacità dei corsi d'acqua e degli scarichi già presenti tra il punto di scarico e la tombinatura posta a valle;
- 1.3 verifichi i manufatti realizzati in corrispondenza degli attraversamenti del reticolo idrografico preesistente e dimensioni i manufatti di laminazione delle portate da scaricare per tempi di ritorno non inferiori a 500 anni;
- 1.4 tenga conto che i canali diramatori 8 Garbagnate e 6 Garbagnate, gestiti dal Consorzio Est Ticino-Villoresi, sono classificati di bonifica, con funzioni irrigue, e non vi sono ammessi recapiti d'acque dal territorio; eventuali richieste di immissioni non possono quindi essere accettate;
- 1.5 contenga un'apposita analisi idraulica che valuti gli effetti dei recapiti sulla tombinatura dei corsi d'acqua in Comune di Milano;
- 1.6 chiarisca più approfonditamente l'affermazione "Il volume totale dell'esondazione a monte dell'attraversamento esistente [per il torrente Guisa], calcolato sulla base dei dati reperiti nello "Studio Lambro-Olona"





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

dell'AdBPo. è circa 54.000 m³; con l'allargamento della sede stradale vengono sottratti circa 750 m³ che in percentuale rispetto al volume totale rappresentano una diminuzione dell'1,4% che si traduce in un incremento di livello si ottiene un possibile innalzamento dell'ordine di 1 - 1,5 cm. Evidentemente tale incremento non rappresenta una significativa alterazione delle condizioni attuali di deflusso";

- 1.7 dimensioni gli impianti di sollevamento previsti a monte dei recapiti e chiarisca le modalità di funzionamento degli stessi in condizioni di piena e di emergenza;
- 1.8 Qualora dopo avere concordato lo studio di approfondimento con gli Enti territoriali competenti dovessero emergere situazioni critiche dal punto di vista idraulico, dovranno individuarsi soluzioni idonee a garantire un adeguato livello di sicurezza idraulica dell'opera. Le eventuali varianti progettuali alternative che dovessero scaturire a seguito della completa definizione dello studio di approfondimento idraulico dovranno essere trasmesse alla Commissione VIA/VAS prima dell'inizio dei lavori per le valutazioni in merito all'individuazione, a seguito di esame comparativo, di quella più idonea sotto il profilo ambientale. Resta inteso che qualsiasi variazione progettuale dovrà essere sottoposta a verifica di assoggettabilità di cui all'art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.
- 2 il proponente, in considerazione dei siti archeologici rilevati, dovrà ottemperare alle prescrizioni espresse dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia con nota prot. 774 del 22.10.2010;
- 3 il proponente è comunque tenuto alla realizzazione di tutte le opere di mitigazione e compensazione individuate nello Studio di Impatto Ambientale; inoltre, il proponente è tenuto ad individuare e porre in atto tutti i possibili accorgimenti al fine di minimizzare l'impatto acustico in fase di cantierizzazione dell'opera ed ad individuare e realizzare interventi a tutela dei ricettori 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 di Servizi per l'approvazione del progetto; qualora in tale sede emerga l'opportunità di modificare le opere compensative -



- ad es. in funzione degli esiti dell'istruttoria regionale, tali modifiche dovranno comunque configurare almeno un pari valore economico e beneficio ambientale;
4. il proponente, in conformità all'art 186 del Dlgs 152/06, dovrà redigere un progetto di reimpiego dei 690 mila m³ di materiale che risultano eccedenti dal bilancio terre e che verranno smaltiti nella realizzazione dei lotti 1 e 2. Tale progetto, dovrà effettuare la verifica di ottemperanza prima della mediazione della conferenza dei servizi e dovrà:
 - 4.1 dimostrare la certezza dell'integrale riutilizzo del materiale indicandone le modalità ed i tempi;
 - 4.2 contenere un cronoprogramma degli interventi di scavo e di riuso del materiale;
 - 4.3 indicare dei tempi di deposito dei materiali in attesa di utilizzo;
 5. in sede di progetto esecutivo sia sviluppato e verificato in dettaglio il dimensionamento del sistema e delle opere di governo (raccolta, trattamento, laminazione) delle acque meteoriche di piattaforma tenendo conto di quanto prescritto nel parere regionale relativamente alla componente "Ambiente idrico, suolo e sottosuolo";
 6. il proponente sviluppi, in accordo con i Comuni di Baranzate e Bollate, il tracciato della "complanare C₂", a fine di consentire la risoluzione dei problemi di impatto acustico a partire dalla soluzione già parzialmente sviluppata nella "relazione integrativa rumore/aria" depositata dal proponente il 01.07.2011, nella quale (rispetto al progetto definitivo presentato con l'istanza di VIA) l'intersezione della complanare con la via Piave ed il tracciato nel tratto fino a via Don Uboldi sono traslati verso sud inviando alla CTVIA, per le valutazioni di merito, eventuali varianti rispetto alle previsioni progettuali originarie;
 7. venga definito con i Comuni di Bollate e di Baranzate l'accordo per l'apposizione sulla complanare C₂ di un sistema di divieto di transito sulle 24 ore, per i mezzi superiori a 3,5 t, tale da indirizzare il traffico pesante sulla nuova direttrice autostradale, ai fini del rispetto dei limiti di emissione acustica;
 8. venga concordata con i Comuni interessati la rilocalizzazione del cantiere n° 1 in Comune di Baranzate e la riduzione dell'area di deposito n. 4 inviando alla CTVIA, per le valutazioni di merito, eventuali varianti rispetto alle previsioni progettuali originarie;





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

9. si provveda, relativamente allo spostamento di un traliccio dell'elettrodotto adiacente al centro scolastico di Bollate, alla verifica preliminare del rispetto di quanto previsto dal D.P.C.M. 08.07.2003 e dal D.M. 29.05.2008 in merito ai campi elettromagnetici;
10. l'organizzazione della fase di cantiere dovrà prevedere la massima limitazione delle attività più impattanti, sotto il profilo della diffusione di polveri in atmosfera, nel periodo che va da novembre a febbraio compresi; in ogni caso, va prevista la possibilità di sospendere i lavori durante episodi particolarmente critici di inquinamento atmosferico che vedano ripetuti e continui superamenti del valore limite giornaliero della concentrazione di PM10;
11. in sede di progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata, dettagliata o integrata la definizione degli interventi e dei dispositivi di protezione acustica, a norma del d.p.r. 142/2004 ed in particolare secondo le indicazioni contenute nel parere della regione Lombardia relativamente alla componente "rumore";
12. in sede di progetto esecutivo sia predisposto un documento di verifica/revisione delle procedure di emergenza in relazione alla presenza lungo il tracciato dell'autostrada di insediamenti a rischio di incidente rilevante, ai fini degli adempimenti previsti dal d.lgs. 334/1999 definendo le misure di pronto intervento riferibili a gravi emergenze lungo l'infrastruttura in progetto (incidenti a veicoli che trasportano sostanze pericolose, ecc.), e fornendo tutti i dati e le informazioni necessari ai diversi soggetti competenti (Prefettura, Comuni, sala operativa della Protezione civile regionale);
13. al fine di minimizzare il movimento di mezzi pesanti nell'ambito territoriale interessato dai lavori, per l'approvvigionamento di inerti si farà riferimento prioritariamente agli ambiti estrattivi attivi localizzati in un intorno non superiore ai 5 km dal cantiere (es. ATEg14, ATEg15, ATEg16, ATEg30 previsti dal piano provinciale di settore); è comunque da escludersi l'apertura di cave specificamente dedicate all'intervento in oggetto ("cave di prestito");
14. le indagini previste per verificare la natura dei terreni da scavare e l'esclusione di contaminazione dovranno essere applicate anche per la "complanare C2"; circa l'area in corso di caratterizzazione e/o di bonifica, prossima ancorché non interferita dalla sede stradale della SP46 in territorio di Baranzate, dovranno essere recepite le eventuali determinazioni assunte a seguito dell'avvenuta



bonifica, come previsto dall'art. 48 delle norme di attuazione del PTCP della Provincia di Milano;

15. con riferimento alla cantierizzazione e ripristini il proponente dovrà attenersi a quanto previsto nel parere della Regione inviando alla CTVIA, per le valutazioni di merito, eventuali varianti rispetto alle previsioni progettuali originarie derivanti da eventuali rilocalizzazioni/ridimensionamenti delle aree di cantiere che verranno concordate con gli Enti locali;
16. entro tre mesi dall'approvazione del progetto definitivo nella c.d.s. e comunque prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il proponente dovrà dettagliare e presentare al Ministero dell'ambiente, a Regione Lombardia ed alla provincia di Milano, il piano di monitoraggio ambientale (PMA) redatto secondo le linee guida definite dalla Commissione Speciale VLA ed approvate in data 04.09.2003, a partire da quanto proposto nella documentazione agli atti dell'istruttoria di V.L.A. e con le integrazioni derivanti da quanto emerso dall'analisi dell'istruttoria stessa; il PMA dovrà consentire di verificare e misurare, rispetto a quanto previsto nel S.I.A., le modifiche determinate dalla realizzazione dell'autostrada 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;
17. fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle suddette linee guida, i contenuti del PMA e le modalità di svolgimento delle attività collegate (definizione di dettaglio delle componenti ambientali interessate, parametri da analizzare, stazioni di misura, modalità e frequenze di prelievo o misurazione, validazione dei dati, frequenza e modalità di redazione e trasmissione dei report periodici, etc.) 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.

L'ottemperanza alle prescrizioni n. 6, n.8 e n. 15 sarà verificata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare mentre l'ottemperanza delle rimanenti prescrizioni sarà verificata da Regione Lombardia.





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

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

1. in corso d'opera, tutti i lavori di scavo di qualsiasi entità dovranno essere condotti con assistenza archeologica continuativa da parte di ditta/società archeologica specializzata, che operi sotto la direzione tecnico-scientifica della Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia, al fine di identificare e salvaguardare presenze di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso dei lavori.
2. Nelle zone già individuate come ad alto rischio (colore rosso), il mezzo meccanico dovrà avere benna liscia ed i lavori dovranno procedere con "sterro cauto", con passate regolari sotto il controllo di operatore archeologico specializzato; qualora operino più mezzi meccanici, dovrà essere programmata l'assistenza di un operatore archeologo per ogni mezzo.
3. Se durante i lavori dovessero essere ritrovati resti antichi o manufatti o strati archeologici, i lavori dovranno essere immediatamente sospesi e dovrà essere data immediata comunicazione alla Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia al fine di richiedere, qualora se ne ravvisi la necessità, l'ampliamento delle indagini per consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti archeologici individuati, preliminare a qualsiasi successivo intervento.
4. Tutte le operazioni di scavo e di post-scavo dovranno essere effettuate secondo il capitolato Integrativo per lo scavo archeologico e per il restauro dei beni archeologici della Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia.
5. Si chiede che la Società Autostrade per l'Italia preveda nel Quadro Economico del progetto esecutivo che, oltre alle somme necessarie per tutte le operazioni sopraindicate, siano accantonate anche somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari in caso di ritrovamenti di siti o contesti archeologici allo stato attuale non conosciuti.



C) prescrizioni della Regione Lombardia:

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

Sviluppo del progetto:

a. Il progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza di Servizi (C.d.S.) approvativa dovrà risultare aggiornato, modificato o integrato sulla base di quanto emerso durante la fase istruttoria di V.I.A., con riferimento agli elementi di seguito elencati:

a.1 tale sviluppo progettuale dovrà tenere in considerazione e salvaguardare:

- il reticolo dei fontanili nell'intorno della casa di cura adiacente alla via Don Uboldi e le vasche di pregio e interesse storico alla confluenza tra il Cavo Mazzenta e il Fontaniletto;
- il recettore acustico identificato come "233" e il filare alberato che attualmente lo separa dal tracciato proposto;
- i terreni adibiti a serre in comune di Baranzate e i recettori acustici (residenze) posti a sud dell'asse della complanare;

a.2 in relazione a ciò, la complanare dovrà passare in gestione ai Comuni interessati, mentre il proponente contribuirà a cofinanziare e realizzare specifici sistemi (quali "tutor", telecamere, dossi) per assicurare il rispetto delle limitazioni di traffico;

b. alla verifica di dettaglio - in accordo con il Comune di Baranzate e la Provincia di Milano - degli interventi previsti a contorno del nuovo svincolo "SP233 - nuova Varesina", segnatamente riguardo all'efficacia degli interventi stessi sui flussi di traffico nelle Vie Falzarego e Stella Rosa e nell'insieme dell'area produttiva, in rapporto anche alla prevista realizzazione della variante alla SP233 e agli effetti della costruzione e gestione della "complanare C2"; di conseguenza si provvederà a definire e realizzare specifici interventi di miglioramento dei flussi nell'area in questione;

b.1 ad approfondire la valutazione di fattibilità tecnico economica della soluzione alternativa [v. par. 2.5.2.4] del sottopasso in galleria della linea ferroviaria, anche tramite la predisposizione di specifico studio;

c. quanto alle fasi realizzative dell'intervento, il cronoprogramma definitivo dovrà tener conto della necessità di:





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

- coordinare il più possibile la realizzazione del lotto 3 dell'itinerario Rho - Monza e dei lotti 1 e 2 di competenza di Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.;
- realizzare per primo il tratto del lotto 3 in variante e la complanare C2, per contenere al massimo la presenza del cantiere autostradale lungo l'attuale direttrice SP46 "Rho - Monza";
- programmare di conseguenza i lavori dello "stralcio funzionale" del lotto 3 adiacente al lotto 2, comprendente la risoluzione dell'interferenza con la ferrovia, in una seconda fase del cantiere, anche al fine del migliore coordinamento dei lavori in base all'avanzamento progettuale dei lotti 1 e 2;

quadro ambientale, opere di mitigazione e compensazione: ambiente idrico, suolo e sottosuolo

d. in sede di progetto esecutivo sia sviluppato e verificato in dettaglio il dimensionamento del sistema e delle opere di governo (raccolta, trattamento, laminazione) delle acque meteoriche di piattaforma, alla luce:

- della parte terza del d.lgs. 152/2006, dei regolamenti regionali 3/2006 e 4/2006 e del Programma regionale di tutela ed uso delle acque (PTUA);
- del Piano di gestione del distretto idrografico del Po [Autorità di bacino - delibera n. 1/2010] e della Direttiva 2000/60/CE;
- degli scenari di sviluppo e dei programmi di intervento delineati dai "Contratti di fiume" operanti sul territorio;

e. quanto sopra con riferimento agli elementi e secondo i criteri di seguito elencati:

e.1 obiettivo generale è il non aggravamento ulteriore della situazione di criticità ambientale che interessa i bacini attraversati, evitando effetti negativi dovuti allo scarico e allo smaltimento delle acque e ad eventuali sversamenti, al fine di non compromettere il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale fissati dagli atti sopra richiamati per i corpi idrici [obiettivo ecologico ambientale "buono" entro il 2027];

e.2 i sistemi di depurazione installati dovranno tendere al rispetto dei limiti per lo scarico in corso d'acqua superficiale elencati nella tabella 3 dell'allegato 5 alla parte terza del d.lgs. 152/2006, con particolare riferimento ai parametri



“pericolosi” di cui alla successiva tab. 5;

- e.3 gli scarichi, oltre a rispondere alle caratteristiche qualitative normative, dovranno essere limitati alla capacità idraulica del corpo idrico recettore; essi pertanto dovranno essere disattivati al raggiungimento nei corsi d'acqua - in corrispondenza delle sezioni di scarico - delle portate di 14 m³/s per il torrente Pudiga e di 11 m³/s per il torrente Guisa / Merlata, e riattivati solo al ritorno delle portate al di sotto di tali valori;
- e.4 lo sviluppo progettuale in parola dovrà contenere anche un piano di controllo e manutenzione atto a garantire la costante efficienza dei sistemi di collettamento e trattamento, la regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, nonché il loro smaltimento a termini di legge;
- f. la sistemazione dei torrenti Pudiga e Guisa / Merlata dovrà essere realizzata con tecniche compatibili con il ripristino della naturalità del corso d'acqua, tali da creare un contesto idraulico e ambientale che favorisca l'effetto di depurazione naturale delle acque, e in modo da consentire l'accesso da parte dei mezzi d'opera; inoltre:
 - f.1 nella sistemazione del torrente Pudiga si eviterà di prolungare l'attuale tombinatura di Bollate, eventualmente valutando l'ipotesi di deviarne il tracciato in modo da limitarne gli attraversamenti stradali sia in numero che in lunghezza; è praticabile la soluzione che prevede la sistemazione con una sezione trapezia in terra rivestita in massi ciclopici fino al raccordo con l'attuale attraversamento della SP46;
 - f.2 in generale, tutti i manufatti di attraversamento del reticolo idrico non dovranno restringere la sezione utile mediante spalle o rilevati di accesso, comportare una riduzione della pendenza del corso d'acqua mediante l'utilizzo di soglie di fondo, né stabilire l'intradosso a quota inferiore a quella del piano campagna;
 - f.3 andrà analizzato nelle successive fasi progettuali il ruolo assunto - nel caso di eventi meteorologici estremi - dai fontanili e dai fossi secondari non più attivi, e prevista una loro idonea gestione dal punto di vista idraulico, idrologico e ambientale, prendendo in considerazione anche l'eventuale contributo di colatura;





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

rumore

g. non dovranno verificarsi - tra le situazioni ante e post operam - transizioni da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore, né incrementi apprezzabili dei livelli di rumore che nell'ante operam fossero già superiori ai limiti; tali transizioni ed incrementi configurerebbero infatti una violazione delle disposizioni del d.p.r. 142/2004; in relazione a ciò, si richiama l'attenzione alla verifica dei limiti diurno e notturno, anche per quanto riguarda la "complanare C2"; si consideri inoltre, in una logica di valutazione costi/benefici e di contenimento dell'impatto, l'opportunità di mitigare i livelli di rumore post operam che, pur entro i limiti, risultassero significativamente incrementati - in rapporto alla sensibilità dei recettori - rispetto all'ante operam;

g.1 sia comunque sempre verificato il principio di concorsualità, secondo i dettami del d.m. 29.11.2000; in particolare, laddove il tracciato si avvicina ad altre sorgenti acustiche, il livello di rumore complessivamente immesso dalle infrastrutture, presso recettori compresi nell'area di sovrapposizione delle fasce di pertinenza, non dovrà superare il massimo dei limiti delle singole infrastrutture;

g.2 le caratteristiche delle barriere, ferma restando la loro efficacia acustica, dovranno essere definite in dettaglio in modo coordinato con le esigenze di carattere paesaggistico; particolare cura sarà inoltre posta nella stesura della prevista pavimentazione fonoassorbente;

g.3 laddove, per motivi tecnici o ambientali, si renda indispensabile l'intervento diretto sul recettore, esso dovrà essere effettuato:

- secondo la programmazione del piano di risarcimento redatto ai sensi del d.m. 29.11.2000, per quei recettori i cui livelli di esposizione post operam non risultino incrementati rispetto a quelli ante operam;
- da subito, nel caso in cui la situazione post operam con barriere di un recettore sia caratterizzata da livelli di rumore superiori a quelli ante operam;

g.4 ai fini della determinazione del soggetto a carico del quale sono posti gli interventi di mitigazione del rumore, si richiamano le disposizioni del d.p.r. 459/1998, art. 3 e del d.p.r. 142/2004, art. 8;



- g.5 il gestore dovrà provvedere alla manutenzione delle opere di mitigazione provvedendo a sostituire quelle deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da consentire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;
- h. in merito alla "complanare C2" - fermo restando quanto alla precedente lett. a.) e indipendentemente dalla soluzione progettuale adottata - dovrà essere garantito in modo efficace e duraturo il rispetto dei limiti di rumore da traffico veicolare alla facciata; l'attuazione delle misure di restrizione della circolazione dovrà essere costantemente monitorata con specifici sistemi [v. lett. a.2] e supportata da adeguate previsioni dissuasive e sanzionatorie; la loro efficacia ai fini del rispetto dei limiti di rumore dovrà essere verificata da un monitoraggio acustico eseguito in corrispondenza dei recettori particolarmente sensibili, sulla base dello specifico piano; è opportuno comunque verificare, quale soluzioni integrative per l'abbattimento del rumore alla sorgente, la praticabilità di una pavimentazione fonoassorbente anche per la complanare in argomento;
- i. al fine di rendere compatibile l'infrastruttura in progetto rispetto al centro scolastico di Bollate, gli interventi mitigativi proposti dovranno essere inderogabilmente realizzati contestualmente all'opera e completi degli interventi previsti sul contiguo lotto 2;

cantierizzazione e ripristini:

- l. la parziale rilocalizzazione/ridimensionamento delle arce di cantiere [di cui al precedente punto b.1)], da effettuarsi in sede di C.d.S., terrà conto delle analisi, delle criticità e delle sensibilità territoriali rilevate nel corso dell'istruttoria di V.I.A., con particolare riguardo alla vicinanza del tessuto residenziale, alle interferenze con specifici usi in atto quali il centro sportivo e le attività agricole, all'accessibilità stradale;
- m. definita tale rilocalizzazione, in sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri [rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera], la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori; in particolare, nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i





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

recettori; si prevederà inoltre l'integrale e sollecito ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con la ricucitura del tessuto preesistente;

n. in fase di esecuzione dei lavori, oltre alla rigorosa applicazione di tutte le misure e gli accorgimenti esplicitamente proposti nello S.I.A.:

a. ai fini del contenimento delle emissioni si dovrà:

- utilizzare per le macchine di cantiere carburanti diesel a basso tenore di zolfo (< 50 ppm) e filtri di abbattimento del particolato, nonché gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni; impiegare inoltre, ove possibile, apparecchi con motore elettrico;
- 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;
- 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;

b. si dovrà garantire la tutela della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dando puntuale corso agli interventi ed alle azioni proposte dallo S.I.A., in ragione anche della presenza a valle del tracciato, lungo la direzione di flusso della falda, di captazioni ad uso idropotabile; si dovrà inoltre salvaguardare la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, limitando inoltre allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso; è opportuno non utilizzare in cantiere acqua potabile della rete dell'acquedotto, se disponibili prelievi alternativi convenienti sul piano economico e ambientale;

c. in relazione alla presenza di elettrodotti all'interno di aree di cantiere, si



richiama l'adozione delle misure necessarie alla protezione dei lavoratori da radiazioni non ionizzanti [d.p.c.m. 08.07.2003 e d.m. 29.05.2008];

d. si provvederà inoltre:

- a garantire, durante i lavori, il mantenimento degli accessi alle attività produttive e di adeguati collegamenti ciclopedonali tra i due lati dell'asse stradale in costruzione (segnatamente quello recentemente realizzato da Via N. Sauro al quartiere Sempione),
- a garantire, per tutta la durata dei lavori, almeno una corsia di esercizio per senso di marcia lungo tutta la direttrice, nonché ad anticipare la parziale apertura di eventuali lotti funzionali già potenziati a due corsie per singola direzione;
- a privilegiare per l'accesso all'area di cantiere "deposito 4" l'itinerario da Via Milano in Bollate, attraverso l'esistente rotatoria in prossimità del centro commerciale e la viabilità esistente a confine con la zona produttiva in Baranzate;
- ad operare l'eventuale chiusura al traffico dell'itinerario Via N. Sauro (Baranzate) - Via Don Uboldi (Bollate) solo ad avvenuta ultimazione della "complanare C2", per garantire continuità nel collegamento fra i due centri;

o. al termine dei lavori, il proponente dovrà 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 quali, ad es., la definitiva separazione dell'abitazione dalle strutture operative aziendali;

Monitoraggio ambientale:

p. si evidenzia fin d'ora la necessità di prevedere nel PMA:

- specifiche indagini relative alla qualità dell'aria e al rumore presso il centro scolastico di Bollate [eventualmente calibrato in funzione dell'avanzamento del fronte lavori in loco] e le aree di cantiere 1 e 4, nonché al clima acustico lungo il tratto orientale della "complanare C2" in rapporto alla presenza di strutture sanitarie;





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

- una adeguata intensificazione della frequenza (rispetto alla prospettata trimestrale) delle campagne di monitoraggio della qualità dell'aria con mezzo mobile durante il periodo invernale;
- una particolare attenzione alla caratterizzazione della componente acque sotterranee, sia in fase di cantierizzazione che di esercizio-gestione dell'infrastruttura, in ragione della richiamata presenza a valle del tracciato, lungo la direzione di flusso della falda, di captazioni ad uso idropotabile.

Sia istituito, un Osservatorio ambientale finalizzato alla verifica dell'ottemperanza della pronuncia di compatibilità ambientale, della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada; l'Osservatorio ambientale sarà costituito da rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, del Ministero per i beni e le attività culturali, della Regione Lombardia (con il supporto di ARPA), della Provincia di Milano nonché, relativamente agli ambiti e ai temi di loro specifico interesse o competenza, dei Comuni interessati; la sede operativa dell'Osservatorio sarà posta presso la Giunta Regionale;

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

- le prescrizioni di cui alla lettera A) nn. 1, 2, 3, 4, 6, 8 e 15 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- il Ministero per i beni e le attività culturali provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni 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 A) nn. 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16 e 17, nonché le prescrizioni di cui alla lettera C) i cui risultati 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, alla Direzione Generale per le Politiche di Sviluppo del Territorio, alla Provincia di Milano, ai comuni di: Milano, Bollate, Baranzate, Novate 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 di 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 16 gennaio 2008, n. 4, 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.





*Il Ministro 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

