



*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 - 0003804 del 25/10/2013

Pratica N.

Ref. Mittente:



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

E.prot DVA - 2013 - 0024738 del 29/10/2013

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

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 2452 trasmissione parere n. 1364 CTVA del 25 ottobre 2013.
Verifica di assoggettabilità alla VIA - Progetto viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52 Rho-Monza riqualifica e potenziamento della S.P. 46 nella tratta da Paderno a Rho - nuovo Polo Fieristico nel tratto compreso tra l'intersezione con la S.S. 233 ed il viadotto sulla linea FNM Milano-Saronno (escluso) - Lotto 3 - Variante di Baranzate, ricadente nei comuni di Baranzate, Bollate, Milano e Novate Milanese (MI), proponente Società Autostrade per l'Italia Spa.

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 giorno 25 ottobre 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Compilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0341.DOC

SECRETARIO DELLO COMITATO VIA E VAS



La presente copia fotostatica composta di N° 19 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 25-10-2013

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

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

Parere n. 1364 del 25 ottobre 2013

| | |
|-------------|---|
| Progetto: | <p>Verifica di Assoggettabilità a VIA</p> <p>Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 – A52 Rho – MONZA riqualifica e potenziamento della S.P. 46 nella tratta da Paderno Dugnano a Rho – nuovo Polo Fieristico nel tratto compreso tra l'intersezione con la S.S. 233 ed il viadotto sulla linea FNM Milano – Saronno (escluso) – Lotto 3 – Variante di Baranzate, ricadente nei comuni di Baranzate, Bollate, Milano e Novate Milanese (MI)</p> |
| Proponente: | Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A. |

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e ss. mm. ii presentata da Soc. Autostrade per l'Italia p-A - prot. n. ASPI/0014342 del 09/07/2013 acquisita con prot. DVA-2013-0016570 del 15/07/2013 concernente il progetto *"Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 – A52 Rho – MONZA riqualifica e potenziamento della S.P. 46 nella tratta da Paderno Dugnano a Rho – nuovo Polo Fieristico nel tratto compreso tra l'intersezione con la S.S. 233 ed il viadotto sulla linea FNM Milano – Saronno (escluso) – Lotto 3 – Variante di Baranzate, ricadente nei comuni di Baranzate, Bollate, Milano e Novate Milanese (MI)"* da realizzarsi nei Comuni di Baranzate, Bollate, Milano, Novate Milanese, situati nella provincia di Milano (Lombardia);

VISTE le successive note acquisite al prot. DVA-2013-0016773 del 17/07/2013 e prot. DVA-2013-0017827 del 30/07/2013 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 Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria"* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTI i Decreti 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-VAS;

VISTA la nota prot. DVA-2013-0017954 del 31/07/2013, acquisita al protocollo CTVA-2013-0002951 del 20/08/2013 con la quale la Direzione ha comunicato alla Commissione la procedibilità dell'istanza;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione presso gli Uffici del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, della Regione Lombardia, della Provincia di Milano, dei Comuni di Baranzate, Bollate, Milano e Novate Milanese (MI), al fine della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni, ai sensi dell'art. 20, comma 3 del D.Lgs 152/2006 e ss. mm. ii relativa alla verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale, è avvenuta, in prima pubblicazione in data 11 luglio 2013 su Gazzetta Ufficiale Italiana – Parte II n. 81 e, successivamente, per rettifica, su GU - Parte II, n. 101 del 29 agosto 2013;

PRESO ATTO dell'avvenuta pubblicazione nell'Albo Pretorio dei Comuni interessati dell'avviso relativo alla presentazione dell'istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, di cui all'articolo 20, comma 3 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm.ii;

VISTO E CONSIDERATO 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 – Riqualificazione e potenziamento della SP46 da Paderno e Rho - Lotto 3 - Variante di Baranzate"*; in cui il

Ministero ha espresso giudizio positivo con condizioni e prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto i cui contenuti e le cui prescrizioni si intendono integralmente richiamati e condivisi nel presente parere;

PRESO ATTO che la prescrizione 1.8 parte A del DEC_2012_0000437 del 10/08/2012 prevede quanto segue: *"Qualora dopo aver 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 152/2006 e s.m.i."*

CONSIDERATO che l'istanza riguarda le modifiche apportate al progetto in considerazione delle prescrizioni contenute nel citato Decreto VIA 00437 in particolare con quanto previsto nel Parere CTVA n. 733 del 17.06.2011 e qui integralmente richiamato e condiviso con riferimento alla prescrizione 1.8;

PRESO ATTO E CONSIDERATO che la presente istruttoria riguarda la "variante di progetto" che il Proponente ha predisposto e presentato per ottemperare quanto previsto nella prescrizione numero 1 del sopracitato Decreto VIA 000437 in cui si recita;

"Considerato quanto segnalato da regione Lombardia circa gli scarichi incompatibili perché i canali in 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 scaricabili dovrà tener 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):

- La capacità di riferimento del corso d'acqua è stabilita dalle portate smaltibili dalla tombinatura del corso d'acqua in Comune di Milano;
- La portata scaricabile dovrà tenere conto degli scarichi già presenti tra un 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 acqua 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 - Villorese, sono classificati di bonifica, con funzioni irrigue, e non vi sono ammessi recapiti d'acque dal territorio; eventuali richieste di immissione 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 Lambo - Olona" dell'AdBPo è circa 50.000 m³; con l'allargamento della sede stradale vengono sottratti circa 750 m³ che in percentuale rispetto al volume totale rappresentato una dimensione

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 emergenza;

VISTA E CONSIDERATA la documentazione progettuale di ASPI/0014342 del 09/07/2013 acquisita con prot. DVA-2013-0016570 del 15/07/2013 e trasmessa a CTVA con nota prot. n. DVA-2013-0017954 31/07/2013 acquisita a prot. n. CTVA-2013-0002951 del 20/08/2013 composta dai seguenti elaborati:

- Progetto Preliminare;
- Relazione tecnico – illustrativa;
- Studio Preliminare Ambientale;
- Documentazione amministrativa;

CONSIDERATO che l'intervento costituisce di fatto il completamento della Tangenziale Nord di Milano, raccordando la Tangenziale stessa con la viabilità autostradale di accessibilità al Polo fieristico di Rho – Pero e, successivamente, con la Tangenziale Ovest di Milano. L'intervento in esame, di competenza Autostrade per l'Italia, unitamente ai Lotti 1 e 2 funzionalmente connessi e di competenza di altro operatore (Serravalle), è da considerarsi un'unica iniziativa che si prefigge l'obiettivo di risolvere le problematiche di congestione dovute alla sovrapposizione di flussi di traffico locali con quelli di lunga percorrenza, con un itinerario alternativo, e verosimilmente più fluido rispetto alla tratta urbana dell'Autostrada A4;

VISTO E CONSIDERATO il parere CTVA 1301 del 19 luglio 2013 espresso dalla Commissione CTVA relativamente alla tratta della medesima opera per i lotti 1 e 2 denominata *“Istruttoria di VIA - Riqualifica 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”* avente Proponente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Lombardia e Liguria;

VISTE le Deliberazioni della Giunta Regionale Lombarda:

- 20 novembre 2011 n. IX/2607 – *“Espressione del parere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in merito al progetto del Terzo Lotto, da Baranzate a Novate Milanese, del potenziamento del sistema autostradale A8- A52 “Rho – Monza”. Proponente Autostrade per l'Italia S.p.A. – Roma.”*, in cui regione Lombardia ha espresso, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs 152/2006, parere favorevole con prescrizioni in ordine alla compatibilità ambientale al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- 25 luglio 2013 - n. X/494 -*Espressione del parere al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare in merito al progetto di riqualificazione della SP 46 Rho-Monza, dalla tangenziale Nord di Milano alla ferrovia Milano-Saronno [lotti 1 e 2 del progetto preliminare della viabilità di adduzione al sistema autostradale A8/A52], nei comuni di Bollate, Cormano, Novate Milanese, Paderno Dugnano (MI). Proponente: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Provveditorato interregionale alle opere pubbliche Lombardia e Liguria;*
- 4 ottobre 2013 - n. X/755 Manifestazione di favorevole volontà d'intesa, ai sensi del d.p.r. 383/1994 – Comuni di Milano, Baranzate, Bollate e Novate Milanese. Progetto della *“Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52. Riqualifica con caratteristiche autostradali della SP 46 “Rho-Monza”, tratto compreso tra l'intersezione con la S.S. 233 ed il viadotto sulla linea FNM (escluso) – Variante di Baranzate - Lotto 3”;*

VALUTATO che le prescrizioni contenute nella suddetta DGR 755/2013 della Regione Lombardia, ove non in contrasto con quelle del DEC-VIA 437/2012, si intendono richiamate e condivise nel presente parere, e la verifica dell'ottemperanza delle stesse è di competenza della Regione;

PRESO ATTO che l'infrastruttura per la quale è stato rilasciato il citato Decreto 00437 del 10 agosto 2012 di cui è parte la presente richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006, è così caratterizzata:

- opera connessa all'obiettivo EXPO 2015 e consiste nella riqualificazione 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);
- inserita 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;
- tra le opere programmate nell'ambito del Tavolo Interistituzionale del Rhodense, in attuazione dell'Accordo di Programma Fiera. L'Accordo di Programma suddetto, approvato con DPCR n. 58521 dell'8 aprile 1994 da Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Milano, Rho, Pero e Fiera di Milano, e successivi Atti integrativi, individua infatti un complesso di opere infrastrutturali a servizio non solo del nuovo polo fieristico di Pero- Rho ma anche di tutto il quadrante nord - occidentale dell'area milanese;

VISTA la legge 9 agosto 2013 n. 98 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, recante disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia. Capo III - Misure per il rilancio delle infrastrutture - Art. 18 - Sblocca cantiere" 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;

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

PRESO ATTO che l'infrastruttura in progetto, anche come modificata per essere sottoposta a verifica di assoggettabilità a VIA, presenta le caratteristiche già descritte nel precedente Decreto, ovvero:

- riguarda la viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52 - Rho - Monza, nel tratto compreso tra l'intersezione con la SS 233 e il viadotto sulla linea FNM Milano Saronno (escluso) denominato Lotto 3 - Variante di Baranzate;
- l'infrastruttura 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;
- l'opera, suddivisa in tre differenti tratte affidate a due diverse concessionarie, è da considerarsi un'unica iniziativa che ha come obiettivo di risolvere le problematiche di congestione dovute alla sovrapposizione di flussi di traffico differenti, predisponendo un itinerario alternativo all'A4 che risulti il più fluido possibile, non solo in termini di caratteristiche planimetriche, ma, soprattutto, in termini di numero di svincoli presenti lungo il tracciato;
- il nuovo progetto mantiene la localizzazione planimetrica del progetto precedente e ne conserva integralmente le funzionalità, pertanto è confermata la coerenza con il Piano Territoriale Regionale vigente e interessa, quindi, le medesime aree, la cui classificazione ai fini paesaggistici è di "sistema metropolitano milanese";

PRESO ATTO E CONSIDERATO che

- il Proponente, in ottemperanza alla prescrizione 1.8 parte A del DEC_2012_0000437, ha svolto gli approfondimenti con gli Enti territoriali competenti in merito alle situazioni critiche dal punto di vista idraulico;

- nel progetto “variante progettuale” presentato sono state individuate “le soluzioni per garantire un adeguato livello di sicurezza idraulica dell’opera”;
- la prescrizione del Decreto indica di valutare la variante con “esame comparativo di quella più idonea sotto il profilo ambientale”;

CONSIDERATO che, per la riprogettazione che il Proponente ha sviluppato, la variante oggetto di verifica è finalizzata alla ottemperanza di quanto sopra riportato in merito alla incompatibilità degli scarichi dei canali come richiesto dalla norme della Regione Lombardia e, a tal fine, il nuovo progetto prevede:

- un sistema di drenaggio di tipo chiuso in cui le acque subiscono un processo qualitativo prima di essere scaricate nei ricettori finali;
- la acque vengono raccolte tramite canalette grigliate e convogliate in collettori che le portano a delle vasche di laminazione interrate realizzate ex novo;
- il sistema è studiato per non scaricare nei ricettori finali (torrenti Pudiga e Merlata) quando la loro portata supera il valore riportato nel Decreto 00437 ovvero pari a 14 m/s e 11 m/s;
- le vasche di laminazione sono dimensionate in modo da contenere, con un franco di sicurezza di 50 cm tutta l’acqua proveniente dalla forme stradali per le suddette durate;

CONSIDERATO che la modifica di progetto presentata, in ottemperanza alla citata prescrizione 1.8, è in seguito alle modifiche determinate per gli studi di cui al punto precedente e così caratterizzata e descritta nella documentazione presentata dal Proponente:

- Il tracciato inizia e si connette con il lotto 2 della medesima opera dopo l’attraversamento della linea ferroviaria Milano – Varese, esattamente come la soluzione precedente e mantiene lo stesso profilo discendente fino al km 0+200;
- Nella tratta successiva, anziché procedere con la discesa per sottopassare in galleria (km 0+634 circa) Via Piave e il torrente Pudiga (che veniva appositamente deviato) si mantiene a raso/rilevato basso per attraversare l’intersezione di Via Piave e il torrente Pudiga con sottovia e un ponticello (km 0+664);
- Dopo questo attraversamento il tracciato discende in trincea e attraversa via Don Uboldi/N. Sauro con un tratto in galleria (km 1+083), analoga alla precedente come estensione lineare (150 m), ma meno profonda (profondità h=6.50m invece di 10m);
- Il tracciato prosegue in trincea per poi risalire in superficie e portarsi a raso/rilevato basso prima dell’attraversamento con sottovia della SS233 Varesina (km 1+690), (il tracciato precedente si manteneva in trincea e sottopassava il canale deviatore Villorosi e la SS233 con altre due brevi gallerie artificiali);
- I tratti in trincea sono realizzati per lo più prevedendo sezioni tra “muri ad U” a tutta altezza, mentre in precedenza erano previste scarpate aperte;
- Dopo l’attraversamento della SS233 il tracciato si mantiene in rilevato basso sino all’ammorsamento al tracciato esistente che avviene al km 2+200 circa, come nella soluzione del progetto definitivo;

PRESSO ATTO che, a seguito alla ridefinizione del profilo stradale è necessario modificare gli svincoli previsti:

- in corrispondenza di via Piave si colloca lo svincolo di Baranzate-Novate che viene risolto con una rotonda di grande diametro in trincea sulla quale si attestano, ad est della via Piave, le due complanari monosenso rispettivamente da e per Monza e, ad ovest, le rampe di collegamento con l’asse principale verso e da Rho. In precedenza lo svincolo prevedeva che le complanari si assestassero su due rotonde a raso poste a nord e sud del tracciato;
- lo svincolo SS233 Varesina posto al termine del tracciato, è costituito da un sistema di due rotonde a nord e a sud della Rho-Monza, raccordate, con rampe dirette, sull’asse principale, oltre che con le due tratte della variante alla ex-SS233 prevista ad ovest di Bollate e di Baranzate, oggetto di altre

progettazioni. Lo schema dello svincolo è rimasto sostanzialmente invariato con l'esclusione dell'attraversamento della Rho-Monza che nella nuova soluzione di progetto avviene in viadotto invece che in galleria;

- l'interferenza con l'attuale SS233 Varesina viene risolta portando la SS 233 in trincea e inserendo un sottopasso in corrispondenza dell'autostrada, mentre in precedenza la strada rimaneva a raso e veniva sottopassata dal tracciato autostradale con una breve galleria artificiale;

VALUTATO che le caratteristiche tecniche planimetriche del tracciato sono rimaste immutate e le modifiche riguardano esclusivamente i profili (tratti in rilevato e in trincea e galleria) e le modifiche agli svincoli come imposti dai nuovi profili risultano concordati con gli Enti Locali;

VISTO e CONSIDERATO il confronto tra il progetto variato oggetto di verifica di ottemperanza presenta le seguenti caratteristiche:

- il punto di inizio dell'intervento rimane analogo a quello precedente ovvero si connette al lotto 2 della medesima opera, da realizzarsi a cura di altro operatore;
- le caratteristiche tecniche planimetriche del tracciato sono rimaste immutate;
- dal punto di vista altimetrico è stata alzata per una tratta la livelletta mentre rimane inalterata una parte centrale con modalità che non interferiscono con le problematiche idrauliche (emerse nel corso della procedura VIA precedente);
- complessivamente il tratto in trincea presenta una lunghezza più contenuta e di profondità minore rispetto al progetto precedente;
- l'individuazione della nuova soluzione progettuale si è svolta tramite un confronto con gli stessi Enti Locali (Comuni di Baranzate, Novate Milanese, Bollate e Regione Lombardia) sviluppando diverse soluzioni alternative;
- la soluzione oggetto della procedura di Verifica di assoggettabilità è quella risultata maggiormente accettabile da parte degli Enti Locali e coerente con la prescrizione 1.8;

CONSIDERATO che, a riguardo l'opera di attraversamento delle linea ferroviaria Milano Saronno, prossima all'inizio del presente tratto di infrastruttura:

- questa ricade nel "lotto 2" di competenza di altro operatore e che, per il Proponente, le modalità di attraversamento sono "un input progettuale esterno al proprio progetto";
- il progetto definitivo del lotto 2, sottoposto a procedura di VIA, non prevedeva soluzioni di attraversamento diverse rispetto allo scavalco attuale;
- Il Proponente ha svolto uno studio di fattibilità relativo all'attraversamento sotterraneo delle linea ferroviaria ed è disponibile a percorrere tale soluzione una volta definita la configurazione del tratto finale del lotto 2;

CONSIDERATA la Prescrizione del Parere CT VIA del 19 luglio 2013 in merito al Lotto 2 ovvero 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;

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";

VISTE E CONSIDERATE le osservazioni del pubblico espresse ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. sono pervenute dai soggetti di seguito elencati:

- Sigg. ri Gianpaolo Guzzetti, Stefano Guzzetti, con nota del 02/08/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0019111 del 13/08/2013;
- Comitato per la Difesa Ecologica del Territorio, con nota del 19/08/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0019400 del 22/08/2013;
- Associazione all'ombra dell'albero, con nota del 08/08/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0019217 del 16/08/2013;
- Sig. Umberto Morandi, con nota del 02/08/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0019046 del 12/08/2013;
- Sigg.ri Spoldi Campoleoni, messaggio di posta elettronica del 25/08/2013, acquisito agli atti con prot. DVA-2013-0019511 del 26/08/2013;
- Sig. Marcello Doniselli, con nota del 02/08/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0019535 del 26/08/2013;
- Sigg.ri Fiorentino Meroni e Ermellina Compagnoni, con nota del 02/08/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0019254 del 19/08/2013;
- Città di Novate Milanese: con nota del Comune, prot. n. 016067 del 05/09/2013 tramite posta certificata del 5 settembre u.s., acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0020411 del 06/09/2013, con la quale è stata trasmessa la deliberazione della Giunta Comunale n. 133 del 03/09/2013;

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

- Richiesta di interrimento e successivo sottopasso nel tratto in corrispondenza della linea ferroviaria MI – VA delle Ferrovie Nord Milano, compreso l'inversione dei piani di scorrimento (autostrada e viabilità locale) in corrispondenza dell'incrocio tra Baranzate e Novate Milanese;
- Cause di degradamento ambientale e del territorio dovuto all'aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico, imputabile all'atteso aumento del traffico veicolare, diverso utilizzo del suolo con conseguenti riduzione aree verdi, con un impatto paesaggistico più rilevante del previsto;
- Richiesta di misure di mitigazione ambientale adeguate (barriere antirumore, contenimento dispersione polveri, dune) e opere di compensazione come il ripristino del sistema irriguo, la revisione tracciato pista ciclo pedonabile generando una "rete" di collegamento fra i vari Comuni interessati dall'infrastruttura, riqualificazione filare alberi, piantumazione, rinaturalizzazione torrente Pudica, assegnazione cura del verde agli esponenti;
- Attenzione ai recettori sensibili, in modo particolare l'Istituto ITC Bollate per il superamento dei limiti di legge già dichiarati in fase di progetto;
- Impatti dell'attività di cantiere sull'attività agricolo/commerciale degli esponenti ovvero il fatto che le attività di cantierizzazione comporteranno una compromissione dell'attività agronomica per più anni anche successivamente alla dismissione dello stesso e pertanto la richiesta di ridurre l'area di occupazione temporanea;
- l'esproprio di terreni destinati ad uso agricolo commerciale per la divisione delle proprietà che hanno necessità di generale collegamenti ad hoc e richiesta di limitazione della circolazione nelle strade di collegamento;

CONSIDERATO che in merito agli aspetti oggetto di osservazioni:

- esse sono state oggetto di valutazione nello Studio presentato dal Proponente, che di seguito se ne argomentano quelle che hanno impatto ambientale e che le prescrizioni previste dal citato Decreto 000437 già comprendono le relative prescrizioni;
- per le osservazioni che chiedono "la revisione e ampliamento delle mitigazioni ambientali (es. aumento lunghezza barriere fonoassorbenti, 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 recepirabili;

- in merito alla richiesta di attenzione ai recettori sensibili presenti lungo il tracciato dell'infrastruttura (es. istituti scolastici, condomini) è stato effettuato uno studio di impatto acustico che ha portato ad individuare e censire i recettori sensibili e proporre le soluzioni;
- in merito alle osservazioni relative all' "impatto delle attività di cantiere" le stesse sono considerate nello Studio;

VALUTATO che le osservazioni pervenute entro la data di esame dell'istanza:

- sono pertinenti alle variazioni del progetto, apportano contributi di interesse e sono considerate nel parere e, ove ritenute adeguate, sono riprese nel quadro valutativo e prescrittivo;
- le osservazioni che concernono il degradamento ambientale e del territorio causato da una parte dell'aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico, dall'altra da un diverso 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 e ad essi si rimanda;
- il citato Decreto 00437 di approvazione del progetto già aveva valutato i contenuti di osservazioni e valutazioni analoghe e ne teneva conto nel quadro prescrittivo;
- ai fini della risoluzione della problematica relativa alla divisione delle proprietà che hanno necessità di generale collegamenti ad hoc si rimanda alla DGR regionale e alle successive valutazioni contenute nel presente parere;

PRESO ATTO che il documento che costituisce lo Studio Preliminare Ambientale inoltrato dal Proponente analizza e considera il progetto nella variante 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 e il territorio circostante per tenere conto, in particolare, della prescrizione 1.8 parte A del DEC_2012_0000437 del 10/08/2012, analizza il contesto territoriale, urbanistico e 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;

VALUTATO che l'esame dello Studio Preliminare Ambientale consente di esaminare le componenti e redigere le considerazioni e le valutazioni per il Quadro Programmatico, il Quadro Progettuale ed il Quadro Ambientale;

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*; nella quale, 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 il Protocollo Z1.2013.0015477 del 30/09/2013 della Regione Lombardia in cui si esprime positiva volontà di intesa e conferma la compatibilità dell'intervento in oggetto rispetto al Piano Territoriale Regionale, ed in particolare riporta il parere delle Unità organizzative coinvolte:

- la Sede Territoriale di Milano della D.G. Presidenza, con nota n. AE01.2013.0005978 del 06.09.2013, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- la U.O. Sistema integrato di Prevenzione della D.G. Sicurezza, Protezione civile e Immigrazione, con nota n. Y1.2013.0005917 del 19.09.2013, rileva che il tracciato in oggetto, chiudendo l'anello delle tangenziali milanesi rappresenta un percorso strategico per il flusso di traffico che attraversa tangenzialmente Milano, presenta caratteristiche analoghe alle Infrastrutture Critiche di interesse Regionale (ICR);
- la U.O. Parchi, Tutela della Biodiversità e Paesaggio della D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, con nota n. T1.2013.0033557 del 12.09.2013, comunica di non avere osservazioni per gli argomenti di propria competenza;
- la U.O. Qualità dell'Aria, Emissioni industriali e Rumore della D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, con nota n. T1.2013.0034839 del 19.09.2013, rispetto alla componente qualità dell'aria, rimanda alle prescrizioni relative al lotto 1-2 relativamente alle ulteriori valutazioni sulla concentrazione degli inquinanti atmosferici e i livelli di rumore derivanti dalla soluzione progettuale in sottopasso alla linea FNM, valutata positivamente in sede di Conferenza dei Servizi;
- la Struttura Prevenzione ambienti di vita e di lavoro della D.G. Salute, con nota n. H1.2013.0026194 del 17.09.2013, come integrata con nota n. H1.2013.0026693 del 23.09.2013, comunica che a seguito delle istruttorie condotte dalle ASL di Milano e di Milano 1 – agli atti della Struttura – le prescrizioni di competenza risultano, nell'attuale fase progettuale, ottemperate salvo quanto richiesto in merito alla scelta di specie arboree;
- la D.G. Infrastrutture e Mobilità con nota n. S1.2013.0045319 del 26.09.2013 evidenzia che l'intervento nel suo complesso ha un'importanza strategica per Expo 2015 e la sua attuazione, in particolare del Lotto 3 in esame, è assolutamente prioritaria. Tale opera, la cosiddetta "Variante di Baranzate", risulta essere un lotto autonomo e completamente funzionale ed esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni;

CONSIDERATO il quadro di riferimento programmatico per il quale:

- l'opera è coerente con il Piano Territoriale Regionale - approvato con deliberazione del 19 10 del 2010, n. 951 dal Consiglio Regionale della Lombardia - poiché il piano cita il completamento della tangenziale Nord di Milano (Rho-Monza), quale elemento necessario per la realizzazione del Sis il 31 marzo 2008 il Bureau International des Expositions (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;
- la realizzazione del Lotto 3 della Rho - Monza risulta oltremodo strategico in vista dell'avvio dell'esposizione universale EXPO2015, anche alla luce dei ristretti tempi residui per l'esecuzione dell'intervento;

- il nuovo progetto mantiene la localizzazione planimetrica del progetto precedente e ne conserva integralmente le funzionalità, pertanto è confermata la coerenza con il Piano Territoriale Regionale vigente;
- l'intervento ricade all'interno dell'ambito del "sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturata;
- il nuovo progetto mantiene la localizzazione planimetrica del progetto precedente e interessa quindi le medesime aree, la cui classificazione ai fini paesaggistici è di "sistema metropolitano milanese";
- nei comuni di 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 un distributore di carburante) ed il potenziamento dell'attuale sede stradale quindi utilizza prevalentemente tali aree di rispetto;
- nel comune di Baranzate, poiché il progetto prevede la realizzazione di un tracciato completamente nuovo, non esiste nessuna previsione urbanistica al riguardo; il tratto in variante attraversa un ambito a destinazione agricola, effettivamente coltivato a produzioni orticole;
- nel periodo intercorso tra l'avvio della procedura VIA (05/08/2010) e la presentazione dell'istanza di verifica di assoggettabilità (15/07/2013) tutti i comuni interessati hanno approvato un nuovo strumento urbanistico (Piano di governo del Territorio). In essi i comuni hanno recepito il tracciato del progetto definitivo;
- il nuovo progetto mantiene la localizzazione planimetrica del progetto precedente e risulta sostanzialmente coerente con l'attuale pianificazione locale, al netto delle modifiche puntuali relative agli svincoli e all'attraversamento con la SP Varesina;

CONSIDERATO che, esaminando l'area interessata dall'intervento, si evidenzia come non sussistano particolari problemi di interferenze con il sistema ambientale, ad eccezione del vincolo definito dalla fascia di rispetto dei fiumi (art 142 del D.Lgs 42/2004), che vede coinvolti sia il torrente Pudiga che il torrente Merlata;

VALUTATO che il nuovo progetto mantiene la localizzazione planimetrica del progetto precedente, pertanto è confermato che non sono interessate aree sottoposte a vincolo paesaggistico o altri vincoli ambientali, con l'esclusione delle fasce di rispetto dei torrenti Pudiga e Merlata;

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 e urbanistica oltre che con il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette;

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;

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 e 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;

PRESO ATTO che nell'ambito delle attività di attuazione del PTCP e del processo di adeguamento della l.r. 12/2005 e ss.mm.ii nella provincia di Milano sono state realizzate esperienze di co- pianificazione che hanno dato origine a 9 piani d'area, fra cui il "Piano d'area Rhodense": in questo piano, avviato nel 2006 e in fase conclusiva, l'attuale SP 46 Rho/Monza è inclusa tra gli elementi primari delle rete della mobilità dell'area, ed è descritta come *"assolutamente inadeguata al ruolo che deve svolgere nel sistema della grande viabilità territoriale"*;

CONSIDERATO che, nei comuni 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, in rapporto agli strumenti urbanistici comunali approvati le caratteristiche funzionali delle aree localizzate nella fascia più prossima all'intervento risultano le seguenti:

- nel comune di Novate Milanese, visto il PGT approvato con DCC n. 81 del 17.12.2012: le aree in prossimità del progetto presentano le seguenti caratteristiche funzionali: ambito agricolo, aree di non trasformazione urbanistica, tessuto commerciale – terziario consolidato, verde urbano esistente. Nel comune non sono previste aree di cantiere né aree di deposito;
- nel comune di Bollate, visto il PGT approvato con DCC n. 25 del 01.06.2011, le aree in prossimità del progetto presentano le seguenti caratteristiche funzionali: aree agricole, tessuto urbano consolidato produttivo o terziario, tessuto urbano consolidato residenziale, aree per servizi pubblici o di interesse pubblico, aree non soggette a trasformazione urbanistica. Nel comune non sono previste aree di cantiere né aree di deposito. 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 "ubicate lontano da strade di grande traffico e da strade ferrate";
- nel comune di Baranzate, visto il PGT approvato con DCC n. 23 del 17.06.2011, le aree in prossimità del progetto presentano le seguenti caratteristiche funzionali: aree agricole, ambito di rilevanza paesistica, fascia di rispetto fluviale, parco urbano, verde urbano e sportivo; ambito di riqualificazione e rinnovo urbano; ambito delle attività commerciali. La viabilità di collegamento tra Via Piave e la SS233 Varesina, nel tratto che si sviluppa a cavallo tra il comune di Bollate e quello di Baranzate, ricade nel comune di Baranzate a ridosso di un ambito agricolo. L'area di cantiere interessa uno spazio destinato a "parco urbano, verde urbano e sportivo", inoltre include una "fascia di rispetto fluviale", sovrapposta ad un "ambito di rilevanza paesistica". Le aree di deposito ricadono tutte nel comune di Baranzate, in terreni a destinazione prevalentemente agricola; sono inoltre presenti un'area a destinazione "parco urbano, verde urbano e sportivo" ed una "fascia di rispetto cimiteriale";
- nel comune di Milano, visto il PGT approvato con DCC n. 16 del 22.05.2012, le aree in prossimità del progetto presentano le seguenti caratteristiche funzionali: ambito di rinnovamento urbano;

CONSIDERATO che nel comune di Baranzate il progetto già nella versione originaria del 2010 prevede la realizzazione di un tracciato completamente nuovo e non esiste previsione urbanistica al riguardo e il tratto in variante attraversa un ambito a destinazione agricola, effettivamente coltivato a produzioni orticole;

CONSIDERATE le richieste di integrazioni da apportare al progetto esecutivo nei Comuni:

- nel Comune di Baranzate:
 - a) revisione dell'intersezione a T prevista per la connessione a doppio senso di marcia tra la via Milano (ex S.S. n. 233) e la Rotatoria n. 2, inserendo un cordolo centrale al fine di impedire le svolte a sinistra;

- b) ad integrazione del punto a), realizzazione della viabilità di collegamento tra la Rotatoria n. 2 e la via Aquileia (tratta di circa 600 m. della Variante alla Varesina Sud) in relazione al progetto approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 70 del 2007, garantendo la connessione tra la via Milano (ex S.S. n. 233) e la via del Commercio;
- c) modifica della conformazione e localizzazione della Rotatoria n. 1 e la viabilità di collegamento a via Stella Rosa, al fine di garantire le attività di manovra delle attività industriali esistenti; tale soluzione progettuale dovrà essere definita con il Comune di Milano, interessato territorialmente dalla modifica progettuale, previa verifica tecnica della concessionaria e del Comune stesso;
- d) garantire la continuità del percorso ciclo - pedonale (c.d. "Viotto della Vignazza") dalla via Nazario Sauro alla via Sempione, evitando la realizzazione del sovrappasso inserito nel progetto pubblicato, ma connettendosi direttamente con la greenway e la ciclabile prevista nel sottopasso alla attuale Varesina;
- e) modifica della passerella pedonale, in corrispondenza delle Sez. 95 - 96, adeguandola a passerella ciclo-pedonale, integrandola con le necessarie rampe;
- f) realizzazione di greenway lungo l'attuale direttrice provinciale, su cui è stato richiesto il ritombamento; tale intervento dovrà essere progettato e realizzato dalla concessionaria, in collaborazione con il Comune;
- g) cercare di limitare le aree di cantiere, in particolare in prossimità dell'area del centro sportivo comunale e a ridosso del quartiere residenziale "Florida";
- h) coordinamento con il progetto di formazione delle difese spondali del Pudiga, già finanziato con fondi a seguito dell'alluvione Novembre 2000 nell'ambito del "Terzo piano stralcio (O.P.C.M. 3192/2002)" i cui fondi sono stati resi disponibili con DGR n. 10227/2002;

- nei Comuni di Bollate e Novate Milanese:

- a) che, in fase di progettazione esecutiva, venga garantita la piena funzionalità dello svincolo "Bollate - Novate" tale da assicurare il collegamento tra la viabilità locale ed il tracciato autostradale in entrambi i sensi di marcia;
- b) garantire un adeguato accesso veicolare alle attività artigianali situate sul lato sud di via Piave in Comune di Bollate, in prossimità della rotatoria dello svincolo Bollate - Novate di nuova realizzazione;
- c) finanziare in parte l'operatività della ZTL nel Comune di Bollate, quale mitigazione/compensazione ambientale in relazione al traffico indotto (di attraversamento) dalla nuova direttrice autostradale;
- d) riqualificare/ricalibrare l'intersezione a rotatoria, già esistente, di via Di Vittorio (Comune di Novate Milanese)/raccordo Rho - Monza, in quanto non più funzionale ai moderni requisiti stradali ed adeguata ai livelli di traffico attuali e previsti con la nuova infrastruttura;
- e) redigere uno studio di compatibilità delle opere in progetto al fine di non precludere la futura realizzazione di una strada urbana locale, comprensiva di sottopasso ferroviario, di collegamento tra la zona Est e la zona Ovest di Novate Milanese;

VALUTATO che, con riferimento al quadro programmatico, la variante di progetto:

- non modifica il quadro programmatico e considera la valenza di opera connessa con l'EXPO Internazionale che avrà luogo nel 2015 e ne completa il quadro essenziale per l'accesso all'esposizione;
- conferma pienamente la finalità dell'intervento che è quella di risolvere le problematiche di congestione dovute alla sovrapposizione dei flussi di traffico predisponendo un itinerario alternativo alla A4;

- il Protocollo Z1.2013.0015477 del 30/09/2013 della Regione Lombardia in cui si conferma la compatibilità dell'intervento in oggetto rispetto al Piano Territoriale Regionale;
- considera le prescrizioni della compatibilità dell'opera relativa al lotto 3 di cui al citato Decreto 000437 del 10 agosto 2012;
- la pianificazione è inserita nella Programmazione Regionale della Lombardia e nella pianificazione della viabilità della Provincia di Milano;
- le caratteristiche del progetto, così come modificato, 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;

CONSIDERATO il quadro di riferimento progettuale per il quale la variante di progetto assume la seguente descrizione:

- la tratta relativa dell'opera (cosiddetto Lotto 3) inizia in raccordo con il Lotto 2 al termine dello scavalco della Linea ferroviaria Milano Varese;
- l'opera di scavalco ricade all'interno della tratta precedente di competenza di Milano Serravalle, e che, allo stato di progettazione, nell'ubicazione della progressiva iniziale si è assunta la configurazione del ponte sulla ferrovia come da progetto preliminare;
- il tracciato presente inizialmente una curva in destra di raggio 555m, quindi un rettilineo di circa 300m, seguito da una curva in sinistra di raggio 500m ed una in destra di raggio 500m, fino a raccordarsi nuovamente sull'esistente Rho-Monza, in corrispondenza del tratto già a doppia carreggiata alla progressiva m.2+220,05;
- dal punto di vista altimetrico la variante si sviluppa in trincea, con alcuni tratti in galleria artificiale;
- l'approfondimento della livelletta autostradale rispetto al piano campagna rappresenta la soluzione che consente di ottemperare contestualmente alle seguenti esigenze:
 - ✓ riduzione dell'impatto acustico e visivo;
 - ✓ mantenimento della funzionalità del reticolo idrografico superficiale;
 - ✓ mantenimento della viabilità di collegamento trasversale (nord-sud) senza interferire con il territorio;
 - ✓ condivisione del tracciato con gli Enti locali interferiti;

CONSIDERATO che l'inizio dell'intervento rimane immutato anche nella nuova soluzione progettuale e a questo riguardo si conferma che l'opera di attraversamento della linea ferroviaria ricade nel lotto 2 di competenza di Milano Serravalle e che per il Proponente le modalità di attraversamento sono un dato progettuale esterno al proprio progetto e che lo stesso si impegna (in base alle prescrizioni del Decreto);

CONSIDERATO che la Variante, rispetto al progetto già autorizzato, assume le seguenti caratteristiche:

- invece di procedere con la discesa per sottopassare in galleria (km 0+634 circa) Via Piave e il torrente Pudiga si mantiene a raso e in rilevato basso per attraversare l'intersezione di Via Piave e il torrente Pudiga con sottovia e un ponticello (km 0+664);
- dopo questo attraversamento il tracciato discende in trincea e attraversa via Don Ubaldi/N. Sauro con un tratto in galleria (km 1+083), analoga alla precedente come estensione lineare (150 m), ma meno profonda (profondità h=6.50m invece di 10m);
- Il tracciato prosegue in trincea per poi risalire in superficie e portarsi a raso/rilevato basso prima dell'attraversamento con sottovia della SS233 Varesina (km 1+690);

- I tratti in trincea attuali sono realizzati per lo più prevedendo sezioni tra "muri ad U" a tutta altezza, mentre in precedenza erano previste scarpate aperte;
- Dopo l'attraversamento della SS233 il tracciato si mantiene in rilevato basso sino all'ammorsamento al tracciato esistente che avviene al km 2+200 circa, come nella soluzione del progetto definitivo;

CONSIDERATO che l'opera si connette con:

- Strada Baranzate/Novate, di interconnessione con complanare; la via Piave, oltre che con la nuova viabilità complanare;
- SS233 Varesina, a Baranzate, di interconnessione con le due tratte nord e sud della prevista variante alla ex-SS233 e con l'asse storico;

CONSIDERATO che, in seguito alla ridefinizione del profilo stradale è stato necessario modificare gli svincoli previsti:

- in corrispondenza di via Piave si colloca lo svincolo di Baranzate-Novate che viene risolto con una rotonda di grande diametro in trincea sulla quale si attestano, ad est della via Piave, le due complanari monosenso rispettivamente da e per Monza e, ad ovest, le rampe di collegamento con l'asse principale verso e da Rho mentre in precedenza lo svincolo prevedeva che le complanari si assestassero su due rotonde a raso poste a nord e sud del tracciato;
- lo svincolo SS233 Varesina posto al termine del tracciato, è costituito da un sistema di due rotonde a nord e a sud della Rho-Monza, raccordate, con rampe dirette, sull'asse principale, oltre che con le due tratte della variante alla ex-SS233 prevista ad ovest di Bollate e di Baranzate, oggetto di altre progettazioni e pertanto lo schema dello svincolo è rimasto sostanzialmente invariato con l'esclusione dell'attraversamento della Rho-Monza che nella nuova soluzione di progetto avviene in viadotto invece che in galleria;
- l'interferenza con l'attuale SS233 Varesina viene risolta portando la SS 233 in trincea e inserendo un sottopasso in corrispondenza dell'autostrada, mentre in precedenza la strada rimaneva a raso e veniva sottopassata dal tracciato autostradale con una breve galleria artificiale;

VALUTATO che la ridefinizione del profilo stradale è stata prevista per risolvere le problematiche idrauliche considerate nella prescrizione 1.8, che mantiene il medesimo tracciato e consiste esclusivamente in una modifica del profilo altimetrico e le necessarie modifiche in corrispondenza degli svincoli;

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";

PRESO ATTO che l'istanza presentata dal Proponente ha per oggetto il progetto definitivo "Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52, nel tratto compreso tra il ponte sulla linea ferroviaria MI-VA (escluso) e lo svincolo SS 233 Varesina (compreso), e "Nuova viabilità di collegamento tra Via Piave in Comune di Bollate e SS 233 Varesina";

CONSIDERATO che:

- già per il progetto complessivo, ANAS, Regione Lombardia e Provincia di Milano hanno richiesto al Proponente 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;
- 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";

- l'intervento si sviluppa per circa 2,4 km con andamento prevalente est-ovest andando ad interessare direttamente i territori dei comuni di: Novate Milanese; Bollate; Baranzate; Milano;
- l'opera comporta la dismissione del tracciato esistente (in trincea) compreso tra la via Piave e la rotatoria sulla ex.-SS233 Varesina;

CONSIDERATO che il progetto sottoposto a Verifica di assoggettabilità conferma le principali caratteristiche progettuali del precedente:

- la categoria della strada di progetto è sempre "Autostrade in ambito urbano" ai sensi del D.M. 5.11.2001 (categoria A);
- l'estensione dell'intervento è rimasta immutata;
- si conferma la dismissione del tracciato esistente della SP 46 Rho-Monza nel tratto di attraversamento del centro abitato di Baranzate (tra la via Piave e la rotatoria sulla ex.-SS233 Varesina);

CONSIDERATO che nello Studio Trasportistico il progetto variante non modifica le stime sulla domanda di traffico, che sono state ottenute mediante l'utilizzo di un modello di simulazione dei flussi di traffico implementato e pertanto, come nel progetto originario:

- le percorrenze complessive (km percorsi dai veicoli nell'area di studio) aumentano nello scenario programmatico ed ancor più in quello progettuale;
- le velocità medie aumentano significativamente negli scenari progettuali;
- negli scenari progettuali si riduce il tempo totale speso dai veicoli sulla rete;
- l'intervento renda fruibile l'intera Rho-Monza che oggi non è in grado di sfruttare la propria capacità a causa del collo di bottiglia presente nella tratta da Baranzate a Bollate";

CONSIDERATO che la finalità dell'intervento è quella di risolvere le problematiche 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;

VALUTATO che la nuova versione progettuale non modifica la funzionalità dell'autostrada in progetto e pertanto è confermato lo studio di traffico confermando i risultati contenuti nello Studio di Impatto Ambientale sottoposto a procedura di VIA e che la variante non apporta alcuna modifica all'analisi delle alternative svolto nelle fasi precedenti;

CONSIDERATO che l'analisi costi-benefici (o analisi economica) del progetto modificato ha rideterminato i costi economici (anche di gestione e di investimento) non modifica significativamente, rispetto alla situazione del progetto; i costi economici esterni ritenuti costi per la collettività dell'inquinamento (acustico, ambientale e gas serra) ed energetico; benefici esterni saranno, ad esempio, il valore del tempo risparmiato;

PRESO ATTO che la relazione del Proponente ha concluso che "Le performance economiche ottenute sono in linea con quelle previste per l'intero intervento: la maggiore redditività stimata (11% contro 9%) è dovuta al fatto che il Lotto 3 permette di risolvere il punto più critico dell'intera Rho-Monza, cioè il "collo di bottiglia" rappresentato dal restringimento da 4 a 2 corsie che avviene proprio in corrispondenza dell'inizio del Lotto;

VALUTATO che in merito all'analisi costi benefici la nuova soluzione progettuale, così come sottoposta a procedura di Verifica di assoggettabilità, conferma sostanzialmente i dati precedente, in particolare in quanto i flussi di traffico di progetto sono invariati e il costo dell'investimento non si discosta significativamente dal precedente;

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 attiene al progetto della viabilità complanare:

- 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.

VALUTATO che il tracciato e le caratteristiche delle complanari sono verificate all'interno della Conferenza dei Servizi e che le loro caratteristiche, nel presente progetto variante, non modificano gli elementi progettuali ed ambientali esaminati;

CONSIDERATO che per la cantierizzazione vengono confermate le modalità previste nel precedente decreto, in particolare si prevede:

- per la realizzazione dell'opera siano necessari 24 mesi (apertura della nuova infrastruttura autostradale) e ulteriori 4 mesi per il ritombamento alla SP 46 esistente; (per il precedente progetto il tempo di realizzo era stimato in 30 mesi);
- quattro aree di cantiere di cui due aree di deposito:
 - ✓ Il cantiere n. 1 è localizzato in adiacenza allo svincolo della SS233 - Varesina e adibito a campo base e cantiere operativo. E' raggiungibile agevolmente dalla SP 46, nonché dalle viabilità locali della zona; la superficie totale è di circa 16.500 mq;
 - ✓ Il cantiere n. 2 è contemporaneamente cantiere operativo, area di deposito e area per la caratterizzazione delle terre; è localizzato nelle vicinanze dello svincolo di Baranzate/Novate e risulta intercluso tra l'esistente SP 46 e il futuro tracciato in variante ed è servito dalla vicina via Piave e dall'attuale SP 46 stessa; la superficie totale è di circa 58.500 mq; all'interno dell'area sono previsti, fra l'altro, un'area di stoccaggio all'aperto, tettoie e capannoni da adibire ad eventuale officina o stoccaggio al coperto; l'area adibita allo stoccaggio delle terre rispetterà le caratteristiche di impermeabilizzazione con sistema chiuso di raccolta acque di dilavamento prima del recapito finale., come previsto dalla vigente normativa;
 - ✓ Il cantiere n. 3 è un'area di deposito di circa 20.000 mq situata al km 1+300 direzione sud del tratto stradale in progetto; è facilmente raggiungibile dalle viabilità esistenti;
 - ✓ Il cantiere n. 4 è un'area di deposito di 50.000 mq situata al km 1+300 direzione nord del tratto stradale in progetto; è raggiungibile dalla SS233 Varesina attraverso le vie Giovi, Stella Rossa e Sempione e dalla via N. Sauro in Baranzate; l'area relativa al cantiere n. 4, è passata da 145.000 mq a 50.000 mq (-65%);

VALUTATO che, a seguito della modifica dei volumi di scavo, con il progetto in variante, sono dimezzate e pertanto sono ridotte rispetto al progetto originario le aree necessarie per il deposito;

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 e che analoga prescrizione è stata data al Proponente dei Lotti 1 e 2;

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;

CONSIDERATO che la Regione Lombardia con l'espressione dell'intesa tecnica prescrive di aggiornare il progetto del Lotto 3, in fase di progettazione esecutiva, rispetto alla soluzione del Lotto 2 di competenza di Milano Serravalle con la previsione del sottopasso alla ferrovia FNM "Milano – Saronno", garantendo il raccordo con il Lotto 2, eventualmente anche attraverso fasi funzionali dell'opera;

VALUTATO inoltre che la tematica di coordinamento tra i lotti è stata affrontata più volte nel corso dell'attività istruttoria ed oggetto di supervisione da parte dell'Osservatorio costituito ad hoc dalla Regione Lombardia;

CONSIDERATO il quadro di riferimento ambientale della variante di progetto e che è stato esaminato il documento di Studio Preliminare Ambientale depositato dal Proponente il quale:

- richiama quanto già valutato ed esplicitato nel Parere CTVA n. 733 del 17.06.11;
- 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;
- effettua 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;

PRESO ATTO che per quanto attiene alle valutazioni delle singole componenti lo Studio del Proponente 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; con una leggera flessione delle emissioni complessive dei gas climalteranti (-0,65%); si segnala la presenza di un punto sensibile lungo il tracciato (Scuola di Via Varalli);
- Per quanto riguarda la **componente ambiente idrico** sono stati sviluppati una serie di approfondimenti idraulici: l'esito di questi studi ha condotto alla modifica del tracciato precedentemente sottoposto a VIA;
- 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 nuovo tracciato riduce gli impatti in quanto: realizza un bilancio interno superiore a beneficio dei regimi estrattivi; riduce il consumo di suolo di tipo temporaneo per aree di cantiere;
- Per quanto riguarda la **componente acustica**, si fa riferimento allo studio di impatto acustico presentato nel SIA approvato relativo al progetto della Variante di Baranzate; lo studio faceva riferimento alle immissioni sonore dovute al traffico stimato nello scenario di progetto al 2015. Si è inoltre proceduto, per consentire la valutazione degli impatti acustici derivanti dalla variante al progetto, ad una ulteriore modellizzazione acustica per valutare le opportune opere di mitigazione da realizzare;
- Per quanto riguarda le **altre componenti** viene descritto un confronto sugli impatti generati dall'opera nelle due versioni progettuali rilevando come la nuova soluzione, recependo anche le considerazioni emerse dallo studio di approfondimento, in particolare, degli aspetti idraulici, non modifichi, in generale, i risultati, della varie simulazioni;

CONSIDERATO che, a detta del Proponente "l'introduzione della variante in studio non comporta alcuna variazione nei flussi di traffico stimati, in quanto le caratteristiche geometriche e le manovre di accesso e uscita dal tracciato principale sono rimaste invariate. Pertanto i dati di traffico alla base del presente progetto preliminare ambientale sono rimasti immutati rispetto alle valutazioni svolte nel SIA e nel corso della procedura di VIA e che un approfondimento 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;

VISTO e CONSIDERATO che per il traffico indotto dall'approvvigionamento e dalla movimentazione dei materiali e lo stoccaggio nelle aree di deposito:

- sono prevedibili circa 70 transiti giornalieri distribuiti sulle 10 ore lavorative e sull'intero itinerario;
- i transiti per il trasporto del materiale dalla zona di produzione (aree di stoccaggio e caratterizzazione) alle zone di rimpiego avverranno utilizzando in buona parte piste di cantiere opportunamente realizzate sulle aree di futuro allargamento e realizzazione, non andando a gravare ulteriormente sulla viabilità ordinaria;

VALUTATO che il traffico indotto dal cantiere non si modifica rispetto al progetto valutato con il citato Decreto, anzi tende a ridursi per il diminuire dei volumi di terra utilizzati;

VALUTATO che il progetto preliminare della variante contiene per quanto riguarda il traffico una proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale che sostanzialmente conferma le matrici ambientali da indagare, le tipologie di misure e le quantità previste e che l'esatta definizione dei contenuti del Piano di monitoraggio sarà svolta nelle fasi successive di approvazione del progetto in fase di confronto con Regione e ARPA Lombardia, andando a ottemperare alle prescrizioni del Decreto VIA 000437/2012 di approvazione del progetto precedente;

PRESO ATTO che, per l'aggiornamento dello studio dell'ambiente idrico è stato di nuovo implementato il modello concettuale precedente, tramite l'utilizzo di apposito software e per quanto concerne la stima delle variazioni sui livelli di falda, in considerazione della sensibilità dell'argomento, sono state assunte condizioni al contorno maggiormente cautelative rispetto al precedente progetto definitivo;

CONSIDERATO che, a seguito della diminuzione dell'estensione del tratto in galleria artificiale ed in trincea, gli innalzamenti dei livelli piezometrici risultano più contenuti sia in valore che in estensione; i risultati della simulazione mettono in evidenza uno spostamento localizzato delle curve isofreatiche a ridosso della nuova galleria artificiale con innalzamenti massimi della superficie piezometrica pari a circa 90-100 cm in corrispondenza del punto di massimo approfondimento (in precedenza 120 cm) e abbassamenti a valle pressoché trascurabili (in precedenza 200 cm);

CONSIDERATO che, nel nuovo progetto, pertanto le interazioni a lungo termine sono inferiori a quelle precedentemente previste e tali da non alterare significativamente l'idrogeologia locale lasciando quindi inalterato il bilancio idrico complessivo;

CONSIDERATO che il drenaggio della falda avverrà solo durante le fasi di cantiere e sarà pari a 10 l/s su un fronte di 280 m, significativamente inferiore al valore stimato per il progetto precedente;

CONSIDERATO che per quanto alle interferenze con il reticolo idrografico superficiale:

- queste riguardano i torrenti Guisa e Merlata che intersecano la strada in progetto alla progressiva km 2+214.60 in due diversi punti;
- il primo, corrispondente all'attraversamento dell'attuale SP 46, è costituito da un ponticello di luce libera pari a circa 8.40 m; nel nuovo progetto quest'opera non verrà prolungata, ma solo adeguata con dei muri all'imbocco (lato nord);
- il secondo attraversamento verrà realizzato sulla rampa del nuovo svincolo verso la SS 233 e sarà costituita da un ponticello di luce libera pari a 8 m e lunghezza pari a 28 m;
- in corrispondenza di questo secondo attraversamento è prevista la riprofilatura del torrente per un tratto di circa 72 m in modo da rettificare il tracciato del corso d'acqua al disotto dell'opera;

- la riprofilatura sarà realizzata con una sezione trapezia avente base pari a 5 m e sponde con inclinazione di 1 su 1, congruentemente con la pendenza esistente, ed altezza variabile (90 cm – 1.2 m);

CONSIDERATO che per il dimensionamento degli interventi di progetto:

- si è realizzata una simulazione in moto permanente con Hec-Ras 4.1.0.;
- nella simulazione relativa alla situazione post operam al disotto della nuova opera i franchi idraulici tra i livelli idrici Tr 100 e 500 anni e l'intradosso dell'opera risultano essere rispettivamente pari a 1.30 e 1.35 m.;
- l'intervento inserito nel progetto attuale proposto non comporta alcuna variazione in corrispondenza delle opere esistenti. Questo permette di non alterare la situazione preesistente e quindi di non incrementare il rischio a valle;
- in particolare, quindi, in corrispondenza del ponticello sotto l'attuale SP46 il franco idraulico rimane pari a 17 cm rispetto al livello di piena centennale;

CONSIDERATO che il torrente Pudiga interferisce con la viabilità di progetto in corrispondenza della PK 0+664.51 e che la variante di progetto prevede che l'Autostrada sovrappassi il torrente mentre in precedenza veniva sottopassato, tramite la realizzazione di tre nuovi ponticelli di 15 m di luce di cui il centrale è sull'asse principale, mentre gli altri sono su due rampe dello Svincolo di Baranzate-Novate;

PRESO ATTO che, a cavallo di queste nuove opere è prevista:

- la riprofilatura di un tratto di circa 221 m del corso d'acqua. Questa verrà realizzata con una sezione trapezia avente base pari a 8 m e sponde avente inclinazione 1 su 2 congruentemente con la pendenza esistente, ed altezza variabile (3 - 4 m);
- Per il dimensionamento degli interventi di progetto si è realizzata una simulazione in moto permanente con Hec-Ras 4.1;

CONSIDERATO che, dalla simulazione ante operam emerge che la portata cinque centennale è sempre contenuta in alveo con franchi rispetto alle sponde di 50-80 cm. e che l'intervento di riprofilatura ha permesso di abbassare i livelli idrici aumentando i franchi ad oltre un metro e migliorando il funzionamento del tratto tombato presente subito a monte della zona d'intervento;

PRESO ATTO che l'intradosso delle opere, come richiesto dall'Autorità di Bacino del fiume Po, è posto sopra la quota arginale avendo un franco sempre superiore al metro rispetto al livello di piena cinque centennale;

PRESO ATTO che la viabilità in progetto interferisce con il fontanile parallelo a Via Sauro, nel comune di Baranzate, in due punti: il primo punto è in corrispondenza della PK 1+124.11; il secondo punto è in corrispondenza di una delle rotatorie previste nella "nuova viabilità nei comuni di Bollate e Baranzate";

CONSIDERATO che per risolvere la problematica relativa al Fontanile di Via Sauro:

- la prima interferenza è quella con la rotatoria e viene risolta realizzando uno scatolare di dimensioni interne 2x2 m e lunghezza pari a 82 m;
- la seconda interferenza si ha in corrispondenza della galleria artificiale sull'asse principale. Per garantire la continuità del fontanile verrà realizzato un sifone che passerà al disotto della galleria. Questo sarà realizzato con uno scatolare di dimensioni 2x2 m ed avrà una lunghezza di 38.70 m;
- a monte e a valle dell'attraversamento sono previsti due tratti di riprofilatura dell'alveo mediante sezioni trapezie in terra per una lunghezza totale di 109.00 m;

PRESO ATTO che i canali diramatori 6 e 8, di competenza del Consorzio di Bonifica Est Ticino Villorese, intersecano la nuova viabilità rispettivamente al km 1+540.00 e al km 1+675.40;

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'interferenza con l'asse principale:

- per realizzare un unico attraversamento, ed in accordo col Consorzio di Bonifica, si è deciso di spostare l'opera di partizione delle portate a valle dell'intervento;
- l'intervento comincia circa 150 m a monte dell'autostrada, dove verrà realizzato un nuovo pozzetto che intercetterà i due collettori (sifoni) che provengono da monte;
- a partire da questo pozzetto si realizzerà un unico sifone con un collettore DN1200 in Pead di lunghezza pari a 36 m per poter passare sotto Via Sempione;
- all'uscita scaricherà in un canale a cielo aperto di dimensioni interne 1.5x1.0 m, lunghezza pari a 113 m e pendenza dello 0.1%;
- l'asse principale verrà attraversato con un sifone scatolare di dimensioni interne 2x2 m e lunghezza pari a 27 m. A valle di questo ci sarà un altro tratto di canale scatolare di dimensioni 1.5x1.0 m e lunghezza pari a 16 m. Questo sbucherà in un manufatto di derivazione dotato di paratoie mobili;
- il canale diramatore 8 continuerà parallelamente alla S.S. 233 Varesina con un canale rettangolare di dimensioni interne 1.0x1.0 per un tratto di 68 m per poi immettersi nell'esistente;
- il canale diramatore 6 invece piegherà verso sinistra dove sarà posto un misuratore a risalto da 600 l/s. Da qui partirà un canale rettangolare di dimensioni interne 1.0x1.0 m di lunghezza pari a 177 m e pendenza del fondo pari allo 0.1% che porterà fino all'esistente;

CONSIDERATO che la variante di progetto conferma il sistema di raccolta delle acque precedenti, di tipo "chiuso", che garantisce rispetto a eventuali sversamenti;

CONSIDERATO che per rientrare entro i limiti di cui alle leggi regionali pari a 20 l/s per ettaro di superficie scolante impermeabile, poiché parte del tracciato dell'asse principale è in trincea e la falda è abbastanza superficiale e soggetta a forti oscillazioni, nel nuovo progetto si conferma che:

- non si è ritenuto opportuno disperdere le acque di piattaforma nel sottosuolo;
- per questo motivo si è previsto di scaricare nei corsi d'acqua superficiali (Guisa/Merlata e Pudiga), previa laminazione, limitando la realizzazione di fossi drenanti alle viabilità locali;
- come richiesto dalla Regione, sono state previste vasche in grado di contenere le portate di piattaforma in modo da non scaricare durante gli eventi di piena dei corsi d'acqua ricettori;

PRESO ATTO che i volumi di invaso previsti dalla variante sono molto maggiori di quelli presenti nel vecchio progetto definitivo in quanto queste vasche permettono anche di accumulare tutte le acque di pioggia senza scaricare durante gli eventi di piena dei ricettori finali;

CONSIDERATO che, in seguito all'aumento dei volumi di laminazione in progetto è prevista la realizzazione di vasche in calcestruzzo interrate;

VALUTATO che la "variante di progetto" ottempera alla richiesta (della Regione Lombardia) che prescriveva di non scaricare le acque di piattaforma durante gli eventi di piena dei corsi d'acqua ricettori in quanto non va più ad incrementare la loro portata al colmo, come avveniva invece nel precedente progetto;

CONSIDERATO che con riferimento al consumo di suolo in seguito alla modifica del profilo longitudinale del tracciato con la conseguente riduzione dell'estensione e profondità delle trincee si ottiene una riduzione dell'occupazione di suolo rispetto a quanto previsto nel progetto sottoposto a procedura di VIA. Un ulteriore contributo in questo senso deriva dall'adozione nei tratti in trincea di una sezione tipo con muri a tutta altezza, eliminando quindi l'ingombro delle scarpate;

CONSIDERATO che la localizzazione dell'opera non è stata modificata quindi rimangono invariate le considerazioni in merito al contesto geologico e viene confermata la non significatività delle interferenze con le caratteristiche geologiche e geomorfologiche;

VALUTATO che complessivamente l'area occupata dall'intervento diminuisce in quanto passa da 422.000 mq a 267.000 mq (-37%) e quella destinata temporaneamente ai cantieri da circa 245.000 mq a 145.000 mq (-40%);

CONSIDERATO che, per quanto riguarda le componenti biodiversità, flora e fauna l'interferenza rimane sostanzialmente immutata, stante il mantenimento del tracciato di progetto e la riduzione dei tratti in galleria artificiale non preclude il mantenimento delle attività agricole mentre due elementi positivi derivanti dalla nuova soluzione progettuale sono la riduzione del consumo di suolo, e quindi della sottrazione di aree agricole, e l'eliminazione della deviazione e creazione artificiale di un tratto di torrente Pudiga;

VALUTATO che gli impatti della variante di progetto sulla componente paesaggio rimangono sostanzialmente invariati anche considerando la maggiore intrusione visiva determinata dall'adozione di più ampi tratti con sezione in rilevato e l'interferenza con l'ambito vincolato del torrente Pudiga risulta migliorata, in quanto la nuova soluzione elimina la deviazione artificiale di un tratto di torrente prevista in precedenza;

CONSIDERATO che per quanto concerne la componente archeologia, nel comune di Bollate sono stati individuati dal Proponente in località via Piave un "paleosuolo", e, tra via Piave e via Don Uboldi e la SP46, delle strutture non meglio identificabili, entrambe di età romana. La carta del rischio archeologico è stata redatta dal Proponente sulla base dei dati ottenuti dalla ricerca archivistica, essa identifica lungo il tracciato dell'opera anche aree ad alto rischio. Nel merito, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia con nota prot. 774 del 22.10.2010, ha espresso specifiche prescrizioni che vengono riprese nel presente parere;

VALUTATO che il progetto in variante non modifica il contesto per quanto attiene alla componente archeologica e che il Proponente conferma che ottempererà alle prescrizioni formulate dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia in relazione alle modalità di esecuzione dei lavori;

CONSIDERATO che in merito alle vibrazioni per quanto agli impatti in fase di cantiere, lo studio afferma che nelle aree di possibile influenza per la componente vibrazioni non sono presenti ricettori, e, per gli impatti in fase di esercizio, che questi ultimi saranno trascurabili riportando le relative motivazioni (Dati disponibili in letteratura, livelli di traffico comunque ridotti rispetto ad altre autostrade della zona, contesto geologico locale, caratterizzato sostanzialmente da materiali sciolti, sfavorevole alla propagazione delle vibrazioni);

CONSIDERATO E VALUTATO che la riduzione dell'area di deposito prevista a nord del tracciato permette di allontanare le lavorazioni dal margine edificato posto sul suo margine occidentale e di conseguenza viene ridotto il numero di ricettori soggetti a potenziali disturbi vibratorii;

PRESO ATTO che per quanto concerne la componente atmosfera

- è stata sviluppata, un'analisi basata sul confronto fra percorrenze ed emissioni totali, considerando lo scenario programmatico e quello progettuale, che evidenzia come, a fronte di una diminuzione calcolata dell'0,6% delle percorrenze complessive sulla rete di studio per l'ora di punta, le emissioni complessive variano di percentuali comprese tra -7,7% e il +0,2% a seconda dell'inquinante; gli inquinanti più critici per il rispetto delle limiti di legge, ossia NO_x e PM10, variano rispettivamente di -3,6% e +0,2%;
- È stato sviluppato il bilancio delle emissioni climalteranti (CO₂, CH₄, N₂O) relativo sia allo scenario progettuale che a quello programmatico, in termini di emissioni complessive annue. Il bilancio è espresso sia in termini di "potere climalterante" espresso in CO₂ equivalente che in t/anno. La tabella seguente contiene i dati di bilancio:

| t/anno | Scenario programmatico | Scenario progettuale | Variazioni (%) |
|------------------|------------------------|----------------------|----------------|
| CO ₂ | 365549 | 363122 | -0,7% |
| CH ₄ | 64 | 66 | +2,9% |
| N ₂ O | 0,0086 | 0,0089 | +3,2% |

| t/anno in CO ₂ equivalente | Scenario programmatico | Scenario progettuale | Variazioni (%) |
|---------------------------------------|------------------------|----------------------|----------------|
| CO ₂ | 365549 | 363122 | -0,7% |
| CH ₄ | 1344 | 1386 | +2,90 |
| N ₂ O | 2,666 | 2,759 | +3,20% |
| TOTALE | 366895,7 | 364510.8 | -0,65% |

- è stato utilizzato il modello FARM per ricostruire la dispersione atmosferica degli inquinanti primari emessi dal traffico stradale: in particolare sono stati stimati i valori dei seguenti inquinanti: benzene, benzo(A)pirene, CO, NO_x, PM10, PM2,5; un nono inquinante, il biossido di azoto (NO₂), che è prevalentemente di origine secondaria, è stato derivato dalle concentrazioni di NO_x, applicando una curva di regressione semiempirica calcolata a partire dai rilevamenti della stazione di Pero;
- dalle elaborazioni relative allo scenario progettuale per l'NO_x, pur ripresentandosi valori oltre il limite lungo gli assi della viabilità principale, si nota un miglioramento complessivo della situazione generale in virtù della riduzione significativa delle concentrazioni riconducibili all'A4. L'opera produce aumenti significativi nella fascia territoriale che attraversa ma i superamenti sono circoscritti all'asse stradale per la media annuale e interessano una fascia poco più ampia se si fa riferimento al 99,8° percentile delle medie orarie;
- la distribuzione dei contributi alle concentrazioni di PM10 mostra valori contenuti entro 10 µg/m³ di media annuale. Il percentile annuale 90.4 delle medie giornaliere risulta ovunque inferiore alla metà del limite di legge di 50 µg/m³ anche lungo le arterie più trafficate;
- sia nei valori medi annuali sia nel percentile annuale 88.8 si osservano per l'NO₂ incrementi (differenze positive) localizzate in corrispondenza dell'opera tra Paderno e Rho. Le variazioni positive sono più marcate lungo il lotto 3 in quanto questo tratto è stimato meno carico di traffico nello scenario programmatico. Si riscontrano di contro importanti mitigazioni (differenze negative) lungo l'asse A4, ciò è dovuto, presumibilmente, al trasferimento, o meglio, alla ridistribuzione, del traffico dall'A4 all'opera;

CONSIDERATO che per quanto riguarda gli impatti in fase di cantiere sulla componente atmosfera:

- si è proceduto sommando ai valori massimi simulati il valore della concentrazione media annua di PM10 relativa alla stazione di qualità dell'aria di Meda;
- la nuova soluzione progettuale conferma le stime di impatto sull'atmosfera per la fase di cantiere, la cui intensità sarà sostanzialmente identica, mentre ne sarà ridotta la durata;
- vengono di conseguenza confermate le misure di mitigazione adottate al fine di minimizzare gli impatti nel corso dei lavori;

CONSIDERATO che per la valutazione degli impatti in fase di esercizio sulla componente atmosfera le elaborazioni riportate nello Studio Preliminare Ambientale confermano che l'intervento di riqualificazione e potenziamento della SP46 Rho-Monza, a fronte di un aumento dell'impatto diretto (il progetto andrà a sostituire in gran parte una strada già esistente), potrà produrre benefici indotti, derivanti dalla decongestione/fluidificazione del traffico da esso favorito per le relazioni in direzione est-ovest;

CONSIDERATO che la presenza di barriere antirumore, seppure progettate e costruite per altri scopi, costituisce, come si evince dalle simulazioni aggiornate alla nuova soluzione progettuale, un potenziale effetto di mitigazione per l'impatto al suolo delle emissioni stradali della Rho-Monza su distanze fino a poche centinaia di metri. La modifica dei pattern di concentrazione prodotti dall'inserimento delle barriere mostra infatti consistenti aree con significative diminuzioni percentuali dei valori relativamente elevati di concentrazione che possono arrivare fino a oltre il 30%;

CONSIDERATO l'inserimento di due barriere, una lungo l'asta principale ed una lungo la complanare in uscita nel tratto iniziale del lotto 3, sul lato Nord di fronte al centro scolastico di Baranzate che determina una situazione più protetta e potenzialmente più favorevole rispetto all'impatto dell'opera stradale in prossimità della scuola posta nel Comune di Bollate, malgrado l'innalzamento del tracciato stradale rispetto al progetto definitivo sottoposto a VIA;

VALUTATO che per la componente atmosfera, nella variante progettuale è stata effettuata la attualizzazione dello Studio Ambientale e che le risultanze non modificano quanto valutato nel precedente progetto ed autorizzato nel citato Decreto;

VISTO E CONSIDERATO che per quanto riguarda le componenti suolo ed 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;

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 le seguenti indagini geognostiche:

- Campagna di indagine denominata "Fase A" (2008);
- Campagna di indagine denominata "Fase B" (2008);
- Campagna di indagine definitiva (2009);

CONSIDERATO che la sede attuale della SP46, una volta dismessa sarà recuperata, come misura di mitigazione e compensazione del suolo sottratto, ad ambito naturale con la realizzazione di prati e filari;

CONSIDERATO che in merito alle implicazioni progettuali in tema di terre e rocce da scavo il progetto originario era stato preceduto dalle seguenti iniziative progettuali;

- il tracciato di progetto è stato interessato da una campagna di indagine per la caratterizzazione ambientale dei terreni in sito, svolta nel periodo che va da fine Luglio a inizio ottobre 2008;
- i risultati analitici hanno evidenziato, per i campioni di terreno prelevati, un totale rispetto dei limiti vigenti della D.Lgs. 152/2006, Parte Quarta, Titolo V, Allegato 5, Tabella 1;
- è prevista la caratterizzazione in cumuli di tutto il materiale proveniente dai lavori autostradali;
- per le opere sul territorio, in particolare la viabilità di servizio e la viabilità locale è prevista una caratterizzazione nel sito di origine e per i cantieri anche una caratterizzazione sul sito di destinazione finale, una volta posto in opera il ripristino;
- il Proponente ha provveduto alla individuazione preliminare delle discariche presenti nelle zone limitrofe all'area d'intervento e delle cave individuate dal Piano Cave della Provincia di Milano;

CONSIDERATO che il Bilancio Terre, nella soluzione variante, è quello di seguito riportato:

- Scavi (volume teorici): 1.196.956 mc;
- Approvvigionamenti da cava e per rivestimenti: 92.802 mc;
- Materiale disponibile: 1.289.758 mc;
- Sistemazione a rilevato: 480.182 mc;
- Rimodellamenti: 57.632 mc;
- Riempimenti e ritombamenti: 64.789 mc;
- Totale materiale riutilizzato: 602.603 mc;

CONSIDERATO che, in base alle prescrizioni di un raccordo tra le opere del presente progetto (Lotto 3) e gli altri Lotti dell'opera di riqualificazione, il materiale in esubero è da destinare ad interventi sui Lotti 1 e 2;

CONSIDERATO che, in relazione alle modalità di gestione delle terre e rocce da scavo il nuovo progetto conferma la caratterizzazione precedente (nell'ultimo triennio il territorio non ha subito modificazioni che possano avere comportato una modifica dello stato dei suoli e del sottosuolo) e le modalità già previste. Esse, in seguito della modifica del profilo autostradale, si applicheranno a un quantitativo notevolmente inferiore. Le quantità sono infatti così modificate:

CONFRONTO PROGETTO 2010 con PROGETTO 2013

| | PROGETTO DEFINITIVO ANNO 2010 (*) | PROGETTO PRELIMINARE ANNO 2013 |
|---|--------------------------------------|-----------------------------------|
| | mc | mc |
| Materiale scavato | 1.201.154,67 | 629.528,94 |
| Materiale sistemato | 498.784,17 | 459.110,27 |
| Materiale in esubero da mantenere all'interno del Lotto | 702.370,50 | 170.418,66 |
| Materiale da cava | 4.603,38 | 9.206,76 |
| Altre Movimentazioni | 54.980,59 | 32.086,53 |

CONSIDERATO che dall'esame dei dati di materiali di scavo e di movimentazione delle terre e rocce da scavo si evince:

- la riduzione della profondità e dell'estensione e di conseguente diminuzione del materiale scavato (629.528 mc. anziché i precedenti 1.201.154mc);
- i volumi di materiale sistemato per la formazione dei nuovi rilevati rimane pressoché invariato;
- il materiale pregiato da approvvigionare forzatamente da cava per la realizzazione dello strato superficiale dei rilevati aumenta in seguito alla maggiore estensione dei tratti in rilevato, rimanendo comunque piuttosto contenuto;

CONSIDERATO nello Studio alla voce "Altre movimentazione" vengono ricomprese le perforazioni e demolizioni e pertanto è da considerarsi materiali classificato come rifiuto e da smaltire ai sensi della normativa vigente (discarica o impianti di recupero autorizzati), si riduce in modo sensibile;

CONSIDERATO che, al netto dei reimpieghi:

- il sottoprodotto sarà quindi pari a circa 170.419 mc;
- il volume complessivo indicato del materiale rimane destinato alle opere dei Lotti 1 e 2, provvisoriamente sistemato nelle aree di deposito temporaneo C3 e C4 in attesa del suo riutilizzo;
- nel caso in cui le tempistiche di tale riutilizzo, oppure variazioni dei quantitativi di progetto previsti nei lotti 1 e 2, non fossero più compatibili con i limiti temporali previsti dalla normativa o con le assunzioni progettuali del lotto 3, il progetto conferma prevede che il materiale sarà smaltito come rifiuto inerte (discarica o impianti di recupero autorizzato);
- le cave eventualmente necessarie sono le medesime indicate nel progetto precedente, così come i possibili percorsi dei mezzi di cantiere attuale (Rho-Monza o la Varesina), i cui quantitativi sono previsti in riduzione da circa 105 transiti/giorno a circa 70;

VISTO che sulla GU n. 221 del 21 settembre 2012 è stato pubblicato il DM 10 agosto 2012, n. 161, ovvero il "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", che è entrato in vigore il successivo 6 ottobre 2012;

CONSIDERATO che la gestione delle terre e rocce da scavo previste per la variante in esame risulta in continuità con il progetto presentato nel 2010 ed è quindi basata su quanto previsto dall'articolo 186 del D.Lgs 152/06 vigente al momento dell'avvio della procedura precedente e conclusa con esito favorevole con Decreto prot. DVA_DEC_2012_0000437 del 10/08/2012;

CONSIDERATA la prescrizione numero 4 del citato Decreto 437/2012 in cui si recita “Il Proponente, in conformità all'art. 186 del D. Lgs 152/06, dovrà redigere un progetto di reimpiego del 690 mila m³ 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 delle conferenze dei servizi e dovrà dimostrare la certezza dell'integrale riutilizzo del materiale indicandone le modalità ed i tempi. contenere un cronoprogramma degli interventi di scavo e di riuso dei materiali indicare dei tempi di deposito dei materiali in attesa di utilizzo”;

CONSIDERATO che per quanto concerne le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo nella variante progettuale l'esubero di materiale viene ridotto (dimezzato in termini di volumi);

CONSIDERATO che, non sia possibile non smaltire i materiali provenienti dagli scavi all'interno dell'intervento complessivo e che le tratte non vengano eseguite contestualmente, per il lotto 3 la previsione di materiale da smaltire ammonterebbe a circa 170.418 m³; per lo smaltimento delle attività provenienti dalle attività di cantiere sono state individuate n. 7 discariche di rifiuti per inerti localizzate nelle province di Milano e Varese;

CONSIDERATA la prescrizione prevista dal Decreto 00437/2012 in cui si richiede “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 specificatamente dedicate all'intervento in oggetto (“cave di prestito”)” nonché la successiva “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”;

PRESO ATTO che per quanto attiene a “Utilizzo terre e rocce da scavo” il Proponente dichiara che “la gestione delle terre e rocce da scavo previste per il presente progetto è in continuità con quanto previsto dal Progetto Definitivo ed è quindi basato su quanto previsto dall'art. 186 del D.Lgs 152/06 vigente al momento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, conclusasi con esito positivo (DM 437/2012). Ai sensi dell'intervenuto DM 161/2012 il Proponente si è avvalso della facoltà di seguire la gestione dei materiali da scavo ai sensi di tale articolo e pertanto non si prevede di modificare le procedure di gestione delle terre e rocce da scavo presentate in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, che verranno dettagliate in sede di progetto definitivo/esecutivo e che saranno quindi vincolanti per l'Appaltatore.”;

VALUTATO che il Proponente si avvale della facoltà di mantenere il regime previsto dall'articolo 186 D.Lgs. 152/06 ed il Decreto 00437 del 2012 relativo alla presente istanza prevede con la prescrizione numero 4 le modalità con cui il Proponente debba attenersi nella gestione delle terre e che pertanto ci si atterrà a tale regime normativo e prescrittivo;

CONSIDERATO che per la componente rumore, la nuova soluzione progettuale conferma le stime di impatto sul rumore per la fase di cantiere, la cui intensità sarà sostanzialmente identica, mentre ne sarà ridotta la durata e il progetto conferma le misure di mitigazione adottate al fine di minimizzare gli impatti nel corso dei lavori;

CONSIDERATO che lo Studio ha confermato la presenza dei seguenti ricettori:

- a Bollate complesso scolastico ITCS “Erasmus da Rotterdam”;
- sempre a Bollate le seguenti case di riposo: residenza San Martino in Via Don Uboldi, 40/42 e residenza “Città di Bollate” Via Piave 26;

CONSIDERATE le risultanze seguenti relative alla nuova soluzione progettuale:

- lo scenario di progetto senza mitigazioni individua 49 ricettori residenziali fuori limite notturno, pari a circa il 10% dei ricettori esaminati; inoltre si osserva che gli ultimi piani del ricettore 189a presentano valori superiori a 60 dB(A);

- lo scenario di progetto con le opere di mitigazione previste consente di ridurre gli esuberi dei limiti notturni a soli 4 edifici (E132, E189a, E196, E254), pari al 3% dei ricettori in esame e con valori sempre inferiori ai 60 dB(A);
- la riduzione media di pressione sonora tra lo scenario di progetto con o senza mitigazioni è superiore al 2 dB(A);
- il confronto con lo scenario progettuale mitigato previsto nel SIA, consente di osservare che, analogamente al progetto attuale nello scenario notturno mitigativo vi erano 4 edifici residenziali che presentavano dei superamenti residui dei limiti (E164, E189, E196, E50) pari a circa il 2,2 % dei ricettori in esame;

CONSIDERATO che sono previsti i seguenti (nuovi) interventi di mitigazione acustica:

- estensione delle barriere fonoassorbenti e dune antirumore;
- barriere acustiche FO09 e FO10 da 5 m e limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti per quanto riguarda le case di riposo di Bollate;
- intervento mitigativo composto dalle barriere antirumore FO01 e FO02 presso il Centro scolastico di Bollate;

PRESO ATTO che per gli impatti in fase di esercizio, a detta del Proponente, le aree per le quali sono attesi miglioramenti del clima acustico dovuto alla presenza della variante alla Rho-Monza sono significative e corrispondono con gli ambiti edificati più consistenti: per tutto il fronte edificato che ora si affaccia sulla Rho-Monza si prevedono riduzioni dei livelli in facciata di oltre 10 dB(A), mentre l'area dove si prevedono miglioramenti dei livelli acustici interessa buona parte degli edifici posti nel quartiere a nord dell'attuale Rho-Monza;

CONSIDERATO che, per le due case di riposo in comune di Bollate, il nuovo progetto conferma il divieto al transito pesante per la viabilità C2 di collegamento Bollate-Baranzate e ripropone il sistema di mitigazioni tramite barriere acustiche presentato con le integrazioni al SIA precedente, con l'esclusione della realizzazione degli sbracci sommitali in ragione delle difficoltà tecniche di realizzarli lungo le rotatorie presenti lungo la viabilità (argomento già avanzato nel corso della procedura VIA precedente);

CONSIDERATO che le mitigazioni previste in progetto permettono comunque di ridurre significativamente l'impatto acustico, pur confermando il non raggiungimento dei limiti normativi, peraltro già superati allo stato attuale, come risulta da specifiche indagini svolte in seguito alla procedura VIA precedente;

CONSIDERATO che per il complesso scolastico ITCS "Erasmus da Rotterdam" nel Comune di Bollate si è proceduto coerentemente con quanto previsto dalle integrazioni presentate a giugno 2011 ad effettuare una modellazione acustica di dettaglio dell'area, incrementando la lunghezza delle barriere previste nello scenario di "Giugno 2011", al fine di mitigare il più possibile il ricettore sensibile. Nella nuova soluzione progettuale la revisione del precedente intervento mitigativo, consente di conseguire livelli di pressione sonora attesi del tutto analoghi a quelli ottenuti con la soluzione precedente, notevolmente migliorativi della situazione attuale;

CONSIDERATA la relativa prescrizione contenuta nel citato Decreto ovvero "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";

VALUTATO che, analogamente al progetto precedente, relativamente alla componente acustica, si replicano le situazioni oggetto del precedente Decreto ed in particolare, nello scenario notturno mitigato permangono solo 4 edifici residenziali con superamenti residui dei limiti, pari a circa il 2,2 % dei ricettori in esame e che per raggiungere tale risultato, a seguito dell'innalzamento della livelletta del tracciato, è stata raddoppiata l'estensione delle mitigazioni acustiche in progetto;

VISTO E CONSIDERATO che per quanto riguarda la salute pubblica dalle analisi condotte nel SIA per la soluzione originaria, è emerso che la tratta stradale in oggetto interessa popolazioni che presentano percentuali di bambini (14%) e anziani (18%) e donne in età fertile (24%) sostanzialmente analoghe a quelle

della popolazione della regione Lombardia e che la zona interessata dall'opera non presenta livelli di mortalità per malattie associabili all'inquinamento dell'aria superiori alla media regionale, che risulta comunque superiore a quella nazionale;

VALUTATO che la variante di progetto non comporta significative variazioni e pertanto non modifica le considerazioni assunte in merito alla salute pubblica come valutate nel progetto originario;

CONSIDERATO che per eventuali insediamenti a rischio di incidente rilevante nelle immediate vicinanze del sito di progetto sono segnalati gli insediamenti delle ditte Siochem (codice Ministero DD032); e Rhodia Italia (codice Ministero DD134); di Bollate, che rientrano tra quelle a rischio ai sensi del d.lgs. 334/1999 e ss. mm.ii.;

VISTA E CONSIDERATA la prescrizione riportata nel Decreto 00437/2012 ovvero *“in sede di progetto esecutivo sia predisposto un documento di verifica/revisione delle procedure di emergenza in relazione alla presenza lungo il tracciato dell'infrastruttura di stabilimenti a rischio di incidente rilevante, ai fini degli adempimenti previsti dal D.Lgs 334/1999 come modificato dal D.Lgs. 21 settembre 2005 n. 238, definendo le misure di pronto intervento riferibili a possibili e gravi emergenze che potrebbero manifestarsi lungo il percorso dell'opera in progetto (es. incidenti a veicoli che trasportano sostanze pericolose, etc), e fornendo tutti i dati e le informazioni necessari ai diversi soggetti competenti in materia (Prefettura, Comando provinciali dei vigili del fuoco, Comuni interessati, Sala operativa della Protezione civile regionale)”*;

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 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 riqualificazione 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 riqualificazione/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 fontanili disconnessi dai canali irrigui a valle;

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 traversa 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 Strurzo 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'altimetria 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, sono state individuate numerose “teste” di fontanili disconnesse dai canali a valle: è previsto di mantenere la continuità idraulica

dell'fontanile che interferisce con la galleria artificiale di Baranzate sebbene questo risulti interrotto poche centinaia di metri a valle;

CONSIDERATO il nuovo sistema di drenaggio dell'intervento è di tipo "chiuso", cioè:

- le acque di piattaforma, prima di essere scaricate nei ricettori finali, torrenti Pudiga e Merlata, subiscono un trattamento qualitativo;
- le acque di raccolta in piattaforma vengono convogliate tramite collettori in Pead a della vasche di laminazione interrate realizzate in CLS;
- il sistema è stato studiato in modo da non scaricare nei recettori finali quando la loro portata supera il valore limite pari a 14 mc/s per il torrente Pudiga e 11 mc/s per il Merlata;
- considerando il tempo di ritorno pari a 500 anni, si ha che la portata del Pudiga supera il valore limite per circa 7 ore, mentre la portata del Merlata supera il valore limite per circa 8.5 ore;
- le vasche di laminazione sono dimensionate in modo tale da non scaricare durante queste durate e da contenere, con franco di sicurezza di 50 cm, tutta l'acqua proveniente dalla piattaforma stradale;
- lo scarico delle vasche avviene tramite impianti di sollevamento che si attivano solo quando la portata nel coro d'acqua ricettore scende sotto i precedenti valori limite citati;
- la portata scaricata è 20 l/s.;
- a valle dell'impianto di sollevamento, e prima dello scarico, sono ubicati manufatti sedimentatori/disoleatori prefabbricati che, grazie alla forte laminazione effettuata dalle vasche, sono in grado di trattenere l'intera portata;
- non sono più previsti scarichi nei canali dirama tori 6 e 8 di Garbagnate;
- le vasche sono otto: di cui quattro sono a servizio dell'asse principale e le altre a servizio delle rampe e delle viabilità esterne;
- Solamente le acque di piattaforma della SS 233 Varesina e della nuova viabilità nei comuni di Bollate e Baranzate non confluiranno nelle vasche: le prime confluiranno nella fognatura esistente, le seconde finiranno part in fognatura e parte a dispersione nel terreno tramite dei fossi a terra posti sui lati della viabilità;

CONSIDERATO che nell'area di intervento si riscontra una rapida e continua evoluzione dell'andamento dei livelli di falda con incrementi dovuti, probabilmente, anche alla realizzazione delle infrastrutture viarie e commerciali al servizio del nuovo polo fieristico di Rho, grossa parte in scavo con fondazioni profonde, che causano l'innalzamento dei livelli di falda fino a pochi metri dal piano campagna;

CONSIDERATO che la prossimità della superficie freatica al piano campagna rende la falda soggetta non solo alle oscillazioni "lunghe" legate ai periodi di piovosità e siccità, ma anche ad oscillazioni "rapide" levate ad eventi meteorici concentrati;

CONSIDERATO che per quanto riguarda gli impatti sulla falda freatica e i livelli piezometrici, le letture effettuate nel periodo 2008-2011 hanno evidenziato una continua risalita della falda, fino a raggiungere, nel maggio 2011 livelli di falda prossimi allo scenario di progetto ipotizzato (falda ottobre 2002+4 metri):

| Piezometro | Piano campagna (m s.l.m) | Livello agosto 2008 (m.s.l.l) | Livello maggio 2011 (m.l.m) | Livello progetto (ottobre 2002+4) (m.s.l.m) |
|--------------|-----------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---|
| RM8 (Pudiga) | 147.20 | 129.75 | 137.09 | 137.55 |
| RM10 (Guisa) | 144.70 | 132.52 | 138.69 | 138.62 |

Nel periodo compreso tra maggio 2011 e maggio 2012 si è avuta invece un'inversione di tendenza con un abbassamento della superficie piezometrica di circa 3 metri rispetto al 2011, stabilizzandosi ad una quota

prossima ai 136 m s.l.m. in entrambi i piezometri; nell'ultimo semestre la falda ha cominciato a crescere raggiungendo nel maggio 2013 (ultima misura effettuata) i seguenti valori:

| Piezometro | Livello maggio 2013 (m.l.m) |
|--------------|-----------------------------|
| RM8 (Pudiga) | 136.49 |
| RM10 (Guisa) | 137.53 |

CONSIDERATO che, poiché il trend di crescita della falda è molto rapido, per la definizione della falda di progetto a lungo termine è stato necessario assumere un adeguato franco di sicurezza rispetto alla piezometria di riferimento del 2011, tenendo conto della tipologia dell'opera che si andrà a realizzare (es. Galleria artificiale di Baranzate);

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 i nuovi manufatti di attraversamento dei corsi d'acqua naturali presenti nel tratto di intervento (Merlata/Guisa e Pudiga) sono stati dimensionati per convogliare la portata centennale con un franco minimo di 1 metro e contenere al portata cinque centennale e per quanto riguarda i corsi d'acqua facenti parte della rete di bonifica del Consorzio Est Ticino Villoresi le opere sono state dimensionate sulla base delle portate fornite direttamente dal gestore;

CONSIDERATA E VALUTATA la prescrizione del Decreto relativa in cui si chiede: *"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";*

VALUTATO che la nuova versione progettuale consente di ottemperare alle prescrizioni previste nel Decreto 00437 del 2012 circa gli scarichi incompatibili (nei canali in cui avvengono attraversano zone densamente urbanizzate, a prescindere dal limite di scarico regionale di 20 l/s per ettaro di superficie scolante) ed in particolare la portata di acque scaricabili ha tenuto conto della effettiva capacità idraulica dei corpi idrici di smaltire le portate scaricate;

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

- l'ambito attraversato dall'attuale SP46 nella tratta da Novate Milanese a Rho è situato nella porzione centro – settentrionale della provincia di Milano, fra l'alta pianura irrigua del Villoresi 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;
- L'ambito territoriale interessato riguarda i comuni di Baranzate, Bollate, Milano 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;
- 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;

- 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 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 e complessi rurali e, in Bollate, la Chiesa di S. Antonio da Padova di Cascina del Sole;
- sono oggetto di vincolo paesistico - ambientale il corsi d'acqua intercettati dall'infrastruttura (torrenti Pudiga e Merlata) eccessivamente artificializzati dall'intervento e dalla espansione del territorio urbano;

CONSIDERATO che per quanto concerne la componente archeologica, 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 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;

CONSIDERATE le specifiche prescrizioni espresse dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, [nota prot. 744/34.19.04/4.2 del 22 ottobre 2010], e della D.G. per il paesaggio del ministero dei beni e le attività culturali [nota prot. DG/PBAAC/34.19.04/23743/2011 del 20 luglio 2011];

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 andrà previsto:

- per il trattamento e movimentazione del materiale: agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale, mediante irrorazione controllata, processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi, gli eventuali nastri trasportatori all'aperto andranno coperti, riduzione al minimo di lavori di raduno, ossia la riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo, per il trasporto di materiali polverulenti devono essere utilizzati dispositivi chiusi;
- per la gestione dei depositi di materiale: gli apparecchi di riempimento e di svuotamento dei sili per materiali polverosi o a granulometria fine andranno adeguatamente incapsulati e l'eventuale aria di spostamento depolverizzata; i depositi di materiale sciolto e macerie come materiale non bituminoso di demolizione delle strade, calcestruzzo di demolizione, sabbia ghiaioso riciclata con frequente movimentazione del materiale andranno adeguatamente protetti dal vento per es. mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione o sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse; si dovrà assicurare una costante bagnatura dei cumuli di materiale stoccato nelle aree di cantiere; i depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dall'esposizione al vento mediante copertura con stuoie, teli o copertura verde;
- relativamente alle aree di circolazione nei cantieri: 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 conferimento di materiali prima dell'inserimento sulla viabilità ordinaria, in ogni cantiere fisso saranno predisposti idonei sistemi di lavaggio dei pneumatici per il lavaggio delle ruote; bagnare e coprire con teloni i materiali trasportati con autocarri;
- per la componente rumore: utilizzo di macchine ed attrezzature che rispettino i limiti di emissione sonora previsti (es. impianti di betonaggio dotati di tunnel afonici, gruppi elettrogeni e compressori adeguatamente insonorizzati; programmazione dei lavori nei momenti in cui sono più tollerabili, etc.);

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

- un impatto complessivo e visivo dell'opera dovuto dai notevoli tratti in rilevato e dei nuovi manufatti;
- una leggera riduzione del consumo di suolo;
- la frammentazione dei territori attraversati e in particolare le proprietà agricole commerciali soprattutto nel comune di Baranzate;

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

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 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 nel sia nel SIA del progetto del 2010 sia negli adeguamenti previsti nel progetto modificato, consentono di ridurre gli impatti in particolare con l'aggiunta delle prescrizioni di cui al presente parere;

VISTO E CONSIDERATO che, il Proponente fa riferimento per il Piano di Monitoraggio Ambientale a quanto predisposto per la procedura di VIA 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:** Metodiche di rilevamento: Metodica A1: misura della qualità dell'aria per 15 giorni con mezzo mobile strumentato; il piano prevede una stazione di monitoraggio nel comune di Bollate;
- **Rumore:** Metodiche di rilevamento: Metodica R2: Misure di 24 ore, postazioni semi fisse parzialmente assistite da operatore, per rilievi attività di cantiere; Metodica R3: Misure di 7 giorni, postazioni fisse non assistite da operatore, per rilievi di traffico veicolare; Metodica R4: misure di breve periodo in ambiente abitato per la verifica del livello differenziale; Metodica R4bis: misure di breve periodo in ambiente abitato per la verifica degli interventi di mitigazione diretti sui recettori; il piano prevede 8 stazioni di monitoraggio nel comune di Bollate, 7 in quello di Baranzate e 2 in quello di Novate;
- **Vibrazioni:** Metodiche di rilevamento: Metodica V1: misure di breve periodo finalizzate al disturbo; Metodica V2: misure di breve periodo finalizzate al danno; il piano prevede 6 stazioni di monitoraggio nel comune di Baranzate;
- **Acque.** Indagini quantitative: misure di portata e livelli idrometrici; Indagini qualitative: specifici parametri chimico- fisici, chimici e batteriologici; il piano prevede 4 stazioni di monitoraggio nel comune di Baranzate sui torrenti Pudiga e Merlata;

CONSIDERATA la prescrizione del Decreto 00437 relativa al Piano di Monitoraggio in cui si afferma "entro tre mesi dall'approvazione del progetto definitivo nella Conferenza dei Servizi e comunque prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il Proponente dovrà dettagliare e presentare al Ministero dell'Ambiente, a Regione Lombardia e alla Provincia di Milano, il Piano di monitoraggio ambientale redatto secondo le linee definite dalla Commissione Speciale VIA redatte ai sensi dell'art. 2 del DPCM 14.11.2002 in attuazione della Delibera del Comitato di Coordinamento della Commissione Speciale VIA del 25/03/2003, punto e) ed in attuazione del D. Lgs 163/2006 – Rev. 2 del 23 luglio 2007, a partire da quanto proposto nella documentazione agli atti dell'istruttoria di V.I.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 riqualificazione con caratteristiche autostradali della SP46 Rho – Monza 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";

VALUTATO che il Piano di Monitoraggio presentato per la variante progettuale è coerente con il precedente progetto e con le prescrizioni adottate in precedenza ed è oggetto di specifica prescrizione;

VALUTATA la prescrizione imposta dalla Regione Lombardia di aggiornare il progetto in fase di progettazione esecutiva, rispetto alla soluzione del Lotto 2 di competenza di Milano Serravalle con la previsione del sottopasso alla ferrovia FNM "Milano – Saronno", garantisce il raccordo con il Lotto 2, eventualmente anche attraverso fasi funzionali dell'opera;

VALUTATO che nello Studio preliminare Ambientale sono state richiamate le componenti ambientali approfondite già nello Studio di Impatto Ambientale per il progetto del 2010 e che lo Studio della Variante Progettuale ha affrontato le componenti ambientali significativamente interessate dalle opere in progetto e il

contesto territoriale e ambientale di riferimento appare, pertanto, indagato con sufficiente approfondimento;
VALUTATO che la variante di progetto ottempera alla richieste relative alla compatibilità idraulica degli scarichi di cui alla prescrizione del decreto 00437/2012;

VALUTATO che la variante progettuale oggetto della presente verifica di assoggettabilità, a seguito dell'esame comparativo con le caratteristiche del progetto originario (modificato a seguito delle soluzioni individuate per ottemperare alla prescrizione numero 1 di cui al Decreto 00437 del 2012), risulta più idonea sotto il profilo ambientale;

VALUTATO infine che l'attività istruttoria ha permesso di stabilire che il progetto, nella variante di cui trattasi, non implica impatti negativi sull'ambiente, sia in fase realizzativi che di esercizio, rispetto a quelli già valutati ed autorizzati con il Decreto favorevole di compatibilità ambientale DSA-DEC 00437 del 2012;

Tutto ciò visto, considerato e valutato

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

ESPRIME

parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto

“Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8 – A52 Rho – MONZA riqualifica e potenziamento della S.P. 46 nella tratta da Paderno Dugnano a Rho – nuovo Polo Fieristico nel tratto compreso tra l'intersezione con la S.S. 233 ed il viadotto sulla linea FNM Milano – Saronno (escluso) – Lotto 3 – Variante di Baranzate, ricadente nei comuni di Baranzate, Bollate, Milano e Novate Milanese (MI)”

relativamente alla sola verifica di ottemperanza prevista dalla prescrizione 1.8 del decreto protocollo DVA_DEC_2012_0000437 del 10/08/2012 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

e riconferma nella loro totalità le prescrizioni del Decreto 00437 del 10 agosto 2012

con l'aggiunta delle seguenti prescrizioni relative alla sola variante di progetto oggetto del presente parere:

1. Presentare ad approvazione, prima dell'inizio dei lavori, il piano di gestione delle terre da scavo previsto dall'articolo 186 del D. Lgs. 152/06, relativo all'intera opera come da progetto variante e per la integralità dei volumi movimentati.
2. Presentare in termini dettagliati ed integrati il progetto delle opere di mitigazione acustica previste per il rispetto dei vincoli da rumore con riferimento in particolare ai ricettori sensibili indicati dalle Amministrazioni Comunali interessate
3. Presentare un progetto di mitigazione paesaggistica per le tratte modificate, comprensivo di soluzioni idonee a contenere gli impatti visivi delle barriere antirumore.

L'ottemperanza della prescrizione 1 del presente parere dovrà essere verificata dal MATTM


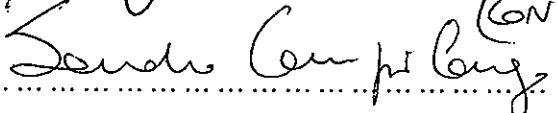
L'ottemperanza delle prescrizioni 2 e 3 del presente parere dovranno essere verificate dalla Regione Lombardia

Ing. 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)


.....
 (CONTRARIO)
.....

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

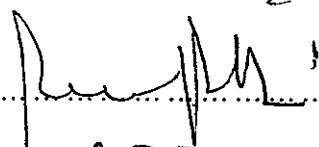
Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio



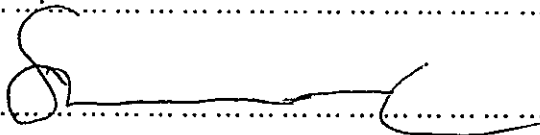
Dott. Renzo Baldoni



Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



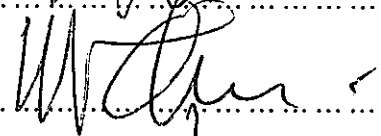
Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



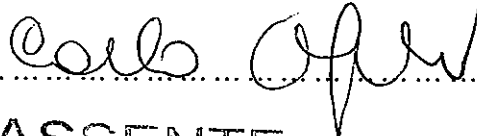
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

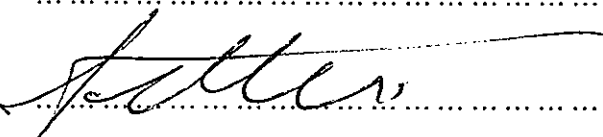
Arch. Laura Cobello



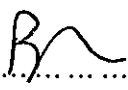
Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno



ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

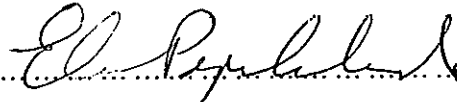
Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



ASSENTE

Ing. Mauro Patti

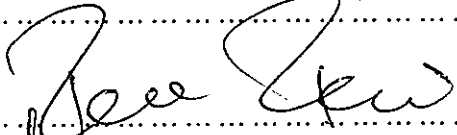
.....

ASSENTE

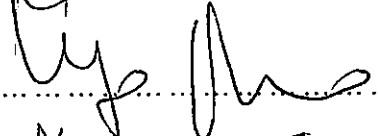
Avv. Luigi Pelaggi

.....

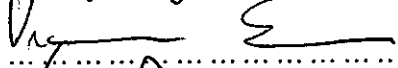
Cons. Roberto Proietti



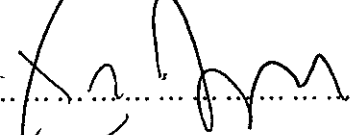
Dott. Vincenzo Ruggiero



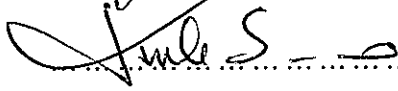
Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno

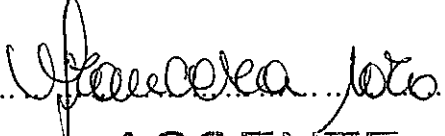


ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

.....

Arch. Francesca Soro



ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

.....

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

.....

Ing. Filippo Dadone
(Regione Lombardia)

