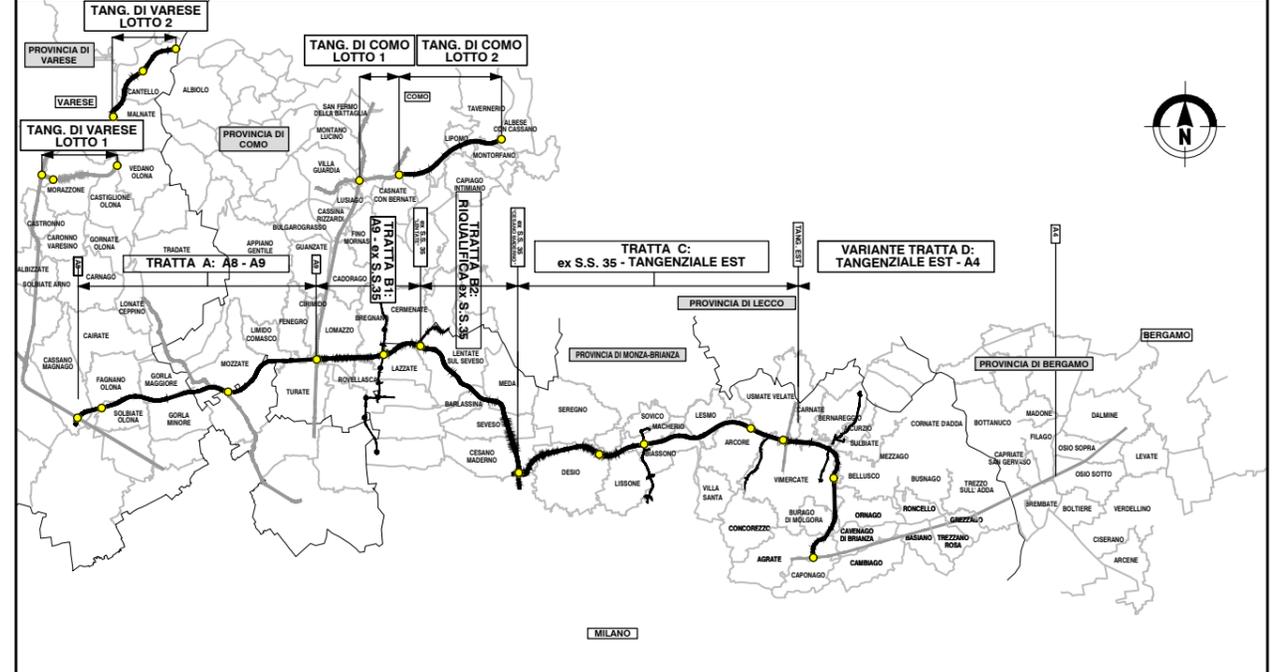


# QUADRO DI UNIONE GENERALE



## COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE

CODICE C.U.P. F11B06000270007

### STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE VARIANTE TRATTA D

#### TABELLONE DI RISPOSTA DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

#### IDENTIFICAZIONE ELABORATO

FASE PROGETTUALE	AMBITO	TRATTA	CATEGORIA	OPERA	PARTE DI OPERA	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVA	REVISIONE ESTERNA
D	SA	DD	000	0000	000	TB	001	A

DATA Ottobre 2024  
SCALA

#### CONCEDENTE



#### PROGETTAZIONE



#### DATA REVISIONE

..Ottobre 2024.. ..EMISSIONE.. ..A..

#### ELABORAZIONE PROGETTUALE

Funzione Ingegneria BIM Center  
Ing. Andrea Monguzzi

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE  
Ing. Andrea Monguzzi

Redatto Ing. Norese Visto Ing. Gardella Contributo specialistico Ing. Monguzzi

#### CONCESSIONARIO

Responsabile Funzione Tecnica, Project Financing e ACT Ing. Andrea Monguzzi  
Direttore Tecnico: Ing. Paolo Simonetta

#### VERIFICA E VALIDAZIONE

RTI: Conteco Check S.r.l. (Mandante), Rina Check S.r.l. (Mandatario), Bureau Veritas Italia S.p.a. (Mandatario)

Il presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato in tutto o in parte senza il consenso scritto di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge.  
This document may not be copied, reproduced or published either in part or entirely without the written permission of Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. Unauthorized use will be persecuted by law.

## OSSERVAZIONI PROVINCE

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)
Ministro della cultura	MASE-2024-0057523	1 <i>Dovranno essere elaborate soluzioni di migliore qualità architettonica, e più attente rispetto alla compatibilità paesaggistica in corrispondenza degli attraversamenti sulle vie d'acqua e degli imbocchi delle gallerie, prevedendo anche il completo rimboscimento delle aree e delle sistemazioni spondali, ricucendo l'attuale tessuto vegetazionale con impianti boscati dalle caratteristiche simili e in continuità con quelle esistenti, esemplari arborei a pronto effetto, da far attecchire prima del collaudo dell'opera e del disallestimento delle aree di lavoro, nonché garantendo l'attecchimento dei nuovi impianti almeno nei primi 5 anni di coltivazione.</i>
		2 <i>Per i nuovi impianti vegetali dovranno essere privilegiate essenze autoctone o in continuità con l'ambiente vegetazionale adiacente o desunti dalle specie presenti nel territorio di inserimento, come prosecuzione dei viali e delle macchie alberate di prossimità, ovvero recuperati dalla tradizione locale, al fine di evitare effetti stranianti del contesto, ma allacciando l'intervento all'insieme paesaggistico a cui l'area appartiene.</i>
		3 <i>Le opere compensative, dovranno tenere conto, oltre alla perdita di impianti vegetazionali, anche della perdita di aree a verde, sia nelle aree del tracciato che in quelle del cantiere.</i>
		4 <i>Dovranno essere ridotte le pendenze dei riporti nei tratti in trincea, riducendone la verticalità, al fine di favorire le piantumazioni e le restituzioni a verde.</i>
		5 <i>Le vasche di laminazione previste dovranno presentare aree di prossimità completamente rinverdite.</i>
		6 <i>In prossimità della sede stradale e delle aree intercluse o di snodo, le restituzioni a verde dovranno essere effettuate preferibilmente a verde prativo, arbustivo e a fitta piantumazione a piccolo-medio fusto.</i>

## OSSERVAZIONI PROVINCE

### Controdeduzione

L'unico corso d'acqua interessato dall'intervento è il Torrente Molgora; il passaggio dell'opera avviene in viadotto, come già previsto dal progetto approvato della Tratta D.

Per gli imbocchi di galleria sono previste strutture di imbocco in coerenza materica ed estetico-formale con le gallerie delle altre tratte approvate e realizzate, già allineate alle richieste degli enti all'epoca pervenute.

La Variante in oggetto non introduce sostanziali differenze strutturali in corrispondenza del passaggio sul T. Molgora, ma anzi riduce significativamente le interferenze di cantiere con gli ecosistemi ripariali e retroripariali rispetto al progetto come assentito. Il Progetto di inserimento ambientale dell'opera proposta in variante prevede in tale ambito estese unità vegetazionali, incrementando significativamente la dotazione ecostrutturale della zona e del corridoio del T. Molgora. Negli altri ambiti territoriali interessati, lo stesso Progetto di inserimento ha previsto nuovi ecosistemi vegetazionali strettamente connessi agli ecosistemi esistenti, al fine di riequilibrare le interferenze attese e potenziare la dotazione e la funzione ecosistemica complessiva. Verrà garantito un periodo di manutenzione pari a 5 anni.

In fase di Progetto Esecutivo si procederà ad un allineamento del Progetto di inserimento circa l'età del materiale vegetale da porre a dimora in corrispondenza degli attraversamenti sulle vie d'acqua e degli imbocchi delle gallerie.

Il Progetto di inserimento è già allineato a quanto richiesto.

I dettagli del progetto di inserimento verranno migliorati in fase di Progetto Esecutivo.

Il Progetto di inserimento, comprensivo anche delle misure di compensazione vegetazionale, è già allineato a quanto richiesto.

La riduzione delle pendenze dei fronti di trincea comporterebbe un importante incremento dell'ingombro del tracciato, conseguente ad un allargamento necessario della sezione infrastrutturale.

Il Progetto ha comunque già previsto la copertura di vegetazione di tutte le superfici in terra del corpo autostradale e delle aree pertinenziali, anche dei tratti in trincea.

Il Progetto prevede già l'inerbimento completo delle vasche di laminazione, in relazione anche alle funzioni attribuite di infiltrazione delle acque.

In sede di Progettazione Esecutivo si provvederà a definire la tipologia di piantumazione più idonea anche in funzione delle indicazioni fornite.

## OSSERVAZIONI REGIONE LOMBARDIA

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
Regione Lombardia	MASE-2023-0159583	<p><b>Prescrizioni e raccomandazioni di carattere progettuale</b></p> <p>Si prescrive di prevedere un adeguato importo a titolo compensativo, all'interno del quadro economico dell'opera e nel rispetto dell'equilibrio del Piano economico finanziario, a favore della Provincia di Monza e della Brianza che, previo convenzionamento con il Concessionario APL, disciplini la realizzazione degli interventi sulla rete stradale provinciale richiamati nel proprio parere (rif. nota prot. 43034/2023 del 13/09/2023) e/o afferenti allo svincolo di Vimercate/Bellusco, sulla base della definizione di priorità d'intervento stabilite dalla Provincia sentiti i Comuni interessati dalla variante autostradale.</p>	Eventuali importi relativi a compensazioni viabilistiche verranno valutati nel rispetto del quadro economico del piano economico finanziario di cui all'Atto Aggiuntivo 4 della Concessione approvato dal CIPE
		<p>Dovrà essere ottimizzato il progetto dello svincolo di Vimercate/Bellusco sia in termini di funzionalità trasportistica che, possibilmente, di localizzazione/ inserimento territoriale ed ambientale dello stesso.</p>	Lo svincolo di Vimercate Bellusco sarà ottimizzato in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		<p>Al fine di evitare eventuali future problematiche di congestione correlate alla capacità stradale, si chiede di valutare la possibilità di mantenere la sezione stradale a tre corsie per senso di marcia anche in corrispondenza del tratto di raccordo tra le Tratte C e D.</p>	La richiesta comporta una modifica dell'ultimo tratto della Tratta C compreso lo svincolo con l'A51, non oggetto della presente procedura e già appaltato. La possibilità di mantenere la sezione stradale a 3 corsie per senso di marcia nel tratto di raccordo tra Tratta C e Tratta D sarà valutata nelle opportune sedi.
		<p>Si chiede di verificare la possibilità di ottimizzare il tracciato previsto per la viabilità interferita di via Cascina Bertagna al fine di ridurre l'impatto e migliorarne l'inserimento, sia con riferimento all'edificato presente in loco che alla tipologia di viabilità, di tipo locale.</p>	Il tracciato di via Cascina Bertagna sarà ottimizzato in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		<p>Dovranno essere verificati e garantiti gli accessi poderali ai fondi interessati dal passaggio dell'infrastruttura.</p>	Il progetto ha già previsto la ricicatura dei principali percorsi poderali funzionali all'accesso alle diverse aree agricole interferite.
		<p>Per quanto concerne le tariffe che verranno applicate all'utenza, si raccomanda di valutare, di concerto tra Concessionario, Concedente ed eventuali autorità competenti in materia, l'adozione di specifiche modulazioni tariffarie che permettano, nel rispetto dell'equilibrio economico finanziario della concessione, di aumentare l'attrattività della nuova infrastruttura a pedaggio, evitando e/o limitando in tal modo eventuali fenomeni di conaestamento della rete stradale secondaria.</p>	In fase di Progetto Esecutivo tale tema sarà nuovamente analizzato e verificato, in relazione anche ad eventuali modifiche avvenute al sistema poderale e delle accessibilità.
		<p>Eventuali modifiche di tracciato della Greenway potranno essere concordate con gli Enti Locali coinvolti nel rispetto del valore sovralocale dell'intervento. La proprietà della Greenway, una volta realizzata dal concessionario, sarà trasferita agli Enti locali, prioritariamente sovra comunali, che ne effettueranno poi la gestione.</p>	Un eventuale modulazione delle tariffe dovrà avvenire nel rispetto del Piano Economico Finanziario di cui all'Atto Aggiuntivo 4 della Concessione approvato dal CIPE
		<p>Restando fermi la quantificazione complessiva e il disegno unitario delle compensazioni ambientali previste in progetto (compensazioni prescrittive e compensazioni di indirizzo), il progetto delle compensazioni di indirizzo dovrà essere definito in apposito tavolo cui parteciperanno le amministrazioni locali alle quali le opere di compensazione sono destinate in proprietà e gestione (Comuni ed Enti Parco), nonché il concedente e il concessionario.</p>	In fase di Progetto Esecutivo potranno essere valutate ottimizzazioni al tracciato della Greenway di concerto con gli Enti Locali.
		<p>Per quanto riguarda le opere di compensazione territoriale-sociale ed ambientale e le opere non strettamente correlate alla funzionalità del sistema autostradale, che non rientrano nella proprietà e gestione del Concessionario autostradale, dovrà essere sottoscritta - preventivamente alla loro progettazione e realizzazione - una convenzione con gli Enti destinatari-proprietari (Comuni, Provincia, Enti Parco, ecc.), attraverso la quale dovranno essere disciplinate le modalità di trasferimento delle proprietà delle opere e delle relative aree di pertinenza, con l'impegno degli Enti stessi a garantirne la gestione.</p>	In fase di Progetto Esecutivo il quadro delle compensazioni ambientali saranno nuovamente condivise con gli enti territorialmente interessati ed attivato uno specifico processo di confronto e sviluppo tecnico-amministrativo.
		<p>Dal punto di vista progettuale dovranno essere facilmente riconoscibili in cartografia le strutture in sotterraneo, (fondazioni profonde, gallerie, trincee...) esplicitandone anche la profondità raggiunta e l'eventuale contatto con la falda.</p>	Nessuna osservazione.
		<p>In merito ai percorsi ciclabili previsti in progetto, nelle successive fasi progettuali occorre fare riferimento al PRMC vigente per quanto concerne i requisiti individuati per le piste ciclabili di interesse regionale (in particolare cap. 5 e 7) nonché, per la segnaletica nelle tratte di sovrapposizione al PCiR 14 e nei punti di interconnessione ad altri PCiR (nello specifico del progetto in esame al PCiR 6 "Villoresi" dove si riconnette superando l'autostrada A4 in corrispondenza di Cavenago), con particolare attenzione alla coerenza con le previsioni del capitolo 7 del Documento di Piano del PRMC, utilizzando denominazioni (indicazioni di luogo e distanza) e marchi (inserendo anche il logo regionale - rosa camuna - con al suo interno l'indicazione del numero 14 "Greenway Pedemontana") così come individuati nel PRMC.</p>	Anche in sede di Progetto Esecutivo, le strutture in sotterraneo saranno rappresentate in planimetria in maniera che siano facilmente identificabili; informazioni come la profondità di tali strutture e l'eventuale interferenza con la falda saranno riportate sui profili longitudinali e negli elaborati geologici.
		<p>In merito ai percorsi ciclabili previsti in progetto, si valuti l'integrazione dell'attrezzatura delle aree di sosta con l'installazione di stazioni di ricarica per e-bike e con Kit per la riparazione delle biciclette.</p>	In fase di Progetto Esecutivo saranno sviluppati i dettagli in accordo ai riferimenti indicati.
		<p>Sia valutata, previo confronto con l'Ente gestore del tratto viabilistico interessato, la necessità di eventuale installazione di portali illuminati e semaforizzati in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili di viabilità ad elevato volume di traffico (quali a titolo esemplificativo gli attraversamenti a raso di: SP 211 (Ornago); Via Trivulzina (Agrate Brianza) - SP n. 121; SP 125 (Omate, Agrate Brianza) via Orti Omate via Don Manoni; Via delle Industrie (Caponago); SP 125 (Caponago) via Battisti.</p>	Nessuna osservazione.
		<p>Nei casi di interferenza o utilizzo di tratti di viabilità ad uso agricolo ai fini dell'itinerario ciclabile, si raccomanda l'individuazione delle necessarie misure di sicurezza per gli itinerari ciclabili con la regolamentazione della velocità e dei passaggi e la valutazione di scelte costruttive adeguate al passaggio di mezzi agricoli, in rapporto alle previsioni di manutenzione del fondo della nuova infrastruttura.</p>	Tali necessità potranno essere valutate in sede di Progetto Esecutivo.
		<p>Rispetto al trasporto pubblico locale, si conducano le necessarie verifiche con le Agenzie per il TPL competenti e gli Enti proprietari delle strade in merito alla prova funzionale delle nuove rotoarie, nonché alle possibili rimodulazioni dei percorsi delle linee di TPL, anche durante le fasi di cantiere, con riferimento alla sussistenza delle condizioni di sicurezza ai sensi del DPR 753/80.</p>	Tali aspetti sono già stati considerati nel progetto depositato, prevedendo diversi pacchetti di pavimentazione; nel Progetto Esecutivo tali valutazioni verranno comunque approfondite.
		<p>Si valuti, se normativamente necessario, l'incremento dell'estensione delle barriere acustiche previste nei dintorni della Residenza Sanitaria Assistenziale ubicata nel comune di Vimercate al fine di garantire il minor impatto acustico per la RSA.</p>	Tutte le deviazioni provvisorie delle viabilità locali atte a consentire la realizzazione delle opere sono state dimensionate in modo da consentire il passaggio di tutti i mezzi; nel Progetto Esecutivo tali valutazioni verranno comunque approfondite.
		<p><b>Prescrizioni e raccomandazioni di carattere ambientale</b></p> <p>Per verificare la corretta esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale, con particolare riferimento alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico) nonché per la risoluzione delle questioni puntuali richiamate nel presente parere, si dovrà far riferimento all'Osservatorio Ambientale già istituito nell'ambito dell' "Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema viabilistico Pedemontano Lombardo".</p>	Gli interventi di mitigazione acustica proposti sono stati ottimizzati al fine di minimizzare i livelli acustici previsti. Ulteriori interventi mitigativi non comporterebbero apprezzabili miglioramenti del clima acustico dell'area.
		<p><b>Fase di cantiere</b></p> <p>Risulta necessaria una verifica per comprendere le effettive interferenze tra l'opera, le aree di cantiere e i pozzi idropotabili esistenti.</p>	Una puntuale verifica sarà ad ogni modo posta in essere in fase di progettazione esecutiva.
		<p>All'interno delle aree tecniche operative ATO18 e ATO19 i depositi dei carburanti e le aree per il deposito rifiuti dovranno essere posizionati al di fuori della zona di rispetto dei pozzi per l'emungimento di acqua potabile presenti in Comune di Agrate (Cod. SIF n. 15030010 e n. 150030131).</p>	In fase di Progetto Esecutivo si attiveranno i necessari raccordi con l'Osservatorio indicato.
		<p>Relativamente ai vincoli discendenti dai disposti dell'art. 94 del d.lgs. 152/06 e dalla DGR 12693/03, per la presenza di pozzi pubblici ad uso idropotabile e della relativa zona di rispetto, dovranno essere ottemperate le disposizioni ivi contenute anche con riferimento alla dispersione delle acque di dilavamento del piano stradale; inoltre, al fine di evitare lo sversamento e l'infiltrazione di sostanze pericolose nel suolo anche in maniera accidentale, dovranno essere utilizzati idonei accorgimenti anche gestionali per garantire idonee condizioni di sicurezza.</p>	Il Progetto contiene la perimetrazione di tutte le zone di rispetto ai pozzi idropotabili e laddove si è evidenziata una interferenza sono state indicate le relative mitigazioni/salvaguardie.
<p>Nelle aree di cantiere più prossime a potenziali ricettori dovrà essere previsto il posizionamento di barriere antipolvere mobili, costituite da reti di maglia in polietilene ad alta densità, ad elevato coefficiente di abbattimento polveri, qualora necessario in base alle valutazioni previsionali di dispersione delle polveri, inoltre durante la movimentazione dei materiali di scavo dovranno essere impiegati aeronebulizzatori di acqua per abbattere le emissioni di polveri.</p>	In fase di Progetto Esecutivo tali argomenti verranno approfonditi, anche in relazione alle effettive caratteristiche tecnologiche dei pozzi (profondità dei filtri, acquiferi sfruttati, ecc.).		
<p>All'interno delle aree di cantiere e della viabilità dovrà essere limitata la velocità di transito dei mezzi in particolare lungo i percorsi sterrati posti in prossimità dei ricettori sensibili a valori non superiori a 15 km/h, da segnalare mediante adeguata segnaletica lungo tali tratti.</p>	Il Progetto Esecutivo delle aree tecniche operative terrà conto della presente prescrizione.		
<p>Le piste di cantiere asfaltate (localizzate lungo la dorsale Nord-Sud della nuova infrastruttura autostradale) secondo necessità, dovranno essere sottoposte alla pulizia periodica della polvere trascinata dagli pneumatici dei veicoli.</p>	Quanto contenuto nel progetto pubblicato recepisce quanto previsto dai citati riferimenti normativi. Tutte le vasche di dispersione sono situate al di fuori dell'area di rispetto dei pozzi, inoltre in testa all'impianto di trattamento sono presenti tre tipologie di sonde rilevatrici di inquinanti e una paratoia in grado di suddividere le acque di prima pioggia dagli sversamenti accidentali, con questi ultimi che saranno indirizzate in apposite vasche di accumulo.		
<p>I veicoli destinati al trasporto dei materiali di scavo all'esterno delle aree di cantiere prima dell'accesso alla pubblica viabilità dovranno essere sottoposti al lavaggio degli pneumatici e muniti di copertura del vano di carico.</p>	In fase di Progetto Esecutivo si detaglieranno tipologie e localizzazioni specifiche delle misure ambientali richieste, già poste all'attenzione nello SIA.		
<p>Si valuti l'ubicazione dell'impianto di produzione asfalti previsto all'interno del campo base C01 nella posizione alla massima distanza dalle residenze; inoltre, dovranno essere previsti idonei presidi per l'abbattimento degli odori derivanti dalle emissioni in atmosfera dell'impianto di produzione di asfalto.</p>	Nessuna osservazione.		
	Si recepisce. In sede di progettazione esecutiva, verrà specificato quanto richiesto nel Capitolato Speciale d'Appalto oltre che nel Piano di Sicurezza e Coordinamento.		
	All'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento è già stata prevista una stazione di pulizia dei mezzi di cantiere per ogni varco.		
	In sede di Progetto Esecutivo si valuterà l'ottimizzazione del layout dei campi base in modo da minimizzare gli impatti.		

## OSSERVAZIONI REGIONE LOMBARDIA

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
		<p><u>Componenti paesaggistiche e naturalistiche</u></p> <p>26 Dovrà essere individuata una maggiore unità formale tra gli elementi architettonici che compongono la barriera di Burago Molgora, considerata la discontinuità formale tra fabbricati tecnologici e disegno della barriera di esazione.</p>	<p>Le soluzioni architettoniche previste per le pensiline a copertura delle barriere minimizzano al massimo la presenza dell'oggetto architettonico attraverso un disegno semplice e lineare. La pensilina appare come una linea orizzontale, sia nella visione dal paesaggio circostante, sia dall'autostrada. Il risultato è ottenuto attraverso una struttura interna di maggior spessore al centro della pensilina e che va assottigliandosi verso le 4 estremità, riducendo l'impatto del frontale della pensilina ad una sola linea sottile. La copertura è piana e il rivestimento è in pannelli metallici cromaticamente coordinati con gli edifici di stazione. La barriera in corrispondenza del Comune di Burago di Molgora è ribassata rispetto al piano campagna (semi trincea), minimizzando l'impatto dell'autostrada e lasciando che il paesaggio venga percepito con continuità. Eventuali soluzioni alternative potranno essere valutate in sede di progetto esecutivo dell'opera.</p>
		<p>27 Considerato che ad oggi il territorio di Monza e della Brianza è privo del Piano di Indirizzo Forestale, per determinare l'esatta estensione delle superfici forestali ex art. 42 della l.r. 31/2008 si dovrà definirne l'entità in sede di progetto esecutivo.</p> <p>Per la trasformazione del bosco, sia essa definitiva che temporanea, la relativa autorizzazione dovrà essere richiesta esplicitamente mediante apposita domanda all'Ente territorialmente competente al fine di</p>	<p>In fase di Progetto Esecutivo saranno aggiornati, ove rinvenuto necessario, i conteggi delle cenosi forestali interferite dalle aree di occupazione temporanea e permanente.</p>
		<p>28 determinare l'ammontare della compensazione forestale prevista dall'art. 43 della l.r. 31/2008; con la suddetta domanda dovrà, inoltre, essere richiesta l'autorizzazione all'esecuzione dei progetti di riforestazione da eseguirsi quale compensazione forestale o di nuova forestazione da realizzare quale mitigazione, inserimento o compensazione ambientale.</p>	<p>In fase di Progetto Esecutivo saranno presentate le istanze secondo indicazioni fornite.</p>
		<p>29 Gli imboschimenti effettuati a titolo di compensazione forestale (ex art. 43 l.r. 31/2008) dovranno essere oggetto di specifica individuazione cartografica e avere le caratteristiche di cui alla d.g.r. 675/2005 ed al r.r. 5/2007 e non si devono sovrapporre agli imboschimenti effettuati a titolo di mitigazione, inserimento o compensazione ambientale.</p>	<p>Le opere a verde di mitigazione, inserimento e compensazione ambientale proposte dal progetto non includono le eventuali quantità di imboschimento previste a titolo di compensazione forestale.</p> <p>I dettagli delle modalità di compensazione forestale saranno sviluppati in sede di Progetto Esecutivo, valutando anche la possibilità di monetizzazione del dovuto di legge.</p> <p>In fase di Progetto Esecutivo si procederà a produrre la documentazione richiesta, anche alla luce degli aggiornamenti e delle verifiche forestali che verranno condotte in risposta alla richiesta n. 27 di cui sopra.</p>
		<p>30 Le superfici arborate che perdono la qualifica di "bosco" ex art. 42 della l.r. 31/2008, devono essere oggetto di specifica individuazione cartografica sul progetto esecutivo, anche attraverso creazione di apposite campiture sulle tavole già esistenti.</p>	<p>Il progetto non prevede messe in asciutta dei corpi idrici, in ogni caso, qualora si rendesse necessario nello sviluppo delle prossime fasi progettuali, si procederà secondo quanto richiesto.</p>
		<p>31 In caso di messa in asciutta di corpi idrici occorrerà effettuare le comunicazioni di cui all'art. 141, comma 5 della l.r. 31/2008.</p>	<p>Il progetto ha già previsto specifici ecodotti e soluzioni strutturali funzionali a garantire il passaggio di fauna terricola trasversalmente all'opera.</p> <p>In fase di Progetto Esecutivo si procederà ad incrementare il quadro delle permeabilità trasversali di progetto.</p> <p>L'analisi delle interferenze e del grado di incidenza sulle diverse aziende agricole interessate è stata sviluppata nello SIA.</p> <p>Per quanto attiene alla determinazione delle indennità a vario titolo si seguirà quanto disposto dal d.P.R. 327/2001 e s.m.i.</p>
		<p><u>Consumo di suolo – Sistema agricolo</u></p> <p>32 Con riferimento alla interferenza del tracciato con il territorio del Parco PANE e gli elementi della RER, si suggerisce di valutare la possibilità di realizzare infrastrutture verdi (es: "ponti verdi") che consentano di mantenere i varchi ecologici, importanti punti di connettività faunistica della RER e del tessuto del PLIS. Si chiede l'analisi quali/quantitativa degli impatti indotti sulle aziende agricole interessate dalle opere, valutando la conseguente individuazione di specifiche azioni compensative rivolte alle aziende penalizzate dalla sottrazione/modifica d'uso di suolo agricolo, in riferimento anche ai vincoli pluriennali legati a finanziamenti del Proqramma di Sviluppo Rurale e/o delle Politiche Agricole Comunitarie.</p>	<p>Il quadro delle opere a verde proposte a complessivo riequilibrio ecosistemico delle trasformazioni attese è quantitativamente maggiore dei risultati ottenibili con l'applicazione del metodo STRAIN; dal calcolo tramite il modello regionale deriverebbe una richiesta risarcitoria di 44 ha di nuove unità ecosistemiche, rispetto ai 145 ettari di unità vegetazionali già previste dal progetto, di cui 56 ettari sono riconducibili a misure di compensazione in senso stretto (benché sia comunque da considerare la strutturazione ecosistemica nel suo complesso in un'ottica di potenziamento dotazionale e funzionale dell'attuale quadro ecologico-naturalistico); si veda a tal proposito risposta a Richiesta di integrazione n. 3.1 del MASE.</p> <p>Il progetto non ha previsto interventi di de-impermeabilizzazione di superfici esistenti, in quanto non disponibili, né di fatto presenti nella fascia territoriale interessata a carattere agricolo. Si evidenzia che la de-impermeabilizzazione di superfici in altri contesti ambientali (es. in ambiti urbani a distanza dal tracciato autostradale) non sarebbe attuabile in quanto riferibile ad aree non di proprietà del Proponente e non risulterebbe, peraltro, funzionale al riequilibrio dei servizi ecosistemici offerti dai suoli persi nel contesto agricolo extraurbano interessato.</p>
		<p>34 Per l'effettiva contabilizzazione della perdita delle funzioni ambientali svolte dal suolo che verrà definitivamente sottratto a causa dell'impermeabilizzazione e per valutare che le opere di compensazione proposte possano controbilanciare gli impatti, il Proponente potrà utilizzare il Metodo STRAIN individuando le misure compensative nel rispetto del limite di spesa normativamente previsto per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, fermo restando quanto previsto dalle precedenti prescrizioni 8 e 9. Per le suddette opere compensative, in via prioritaria e per quanto maggiormente possibile, si chiede di individuare interventi di ripristino delle condizioni di fertilità di suoli a oggi impermeabilizzati ricadenti nel territorio dei comuni interessati.</p>	<p>Si procederà secondo quanto richiesto.</p>
		<p><u>Difesa del suolo, assetto idrogeologico e risorse idriche</u></p> <p>35 In fase di redazione del progetto esecutivo si chiede di tenere in dovuta considerazione gli aspetti idraulici ed idrologici inerenti alle fasce di perimetrazione PAI / PGRA del Torrente Molgora. Alla luce della variante PAI / PGRA in corso, in sede di progettazione esecutiva dovrà essere aggiornato lo studio di compatibilità relativo all'attraversamento del torrente Molgora facendo riferimento ai dati idraulici aggiornati, da sottoporre all'Autorità idraulica competente (UTR Brianza).</p> <p>La definizione della cantierizzazione dell'intervento delle opere in alveo (scogliera, riprofilatura, etc.), con particolare riferimento all'interferenza col buon regime idraulico del corso d'acqua derivante dalle fasi di lavoro, dalle modalità esecutive e dalle opere provvisorie eventualmente previste, dovrà essere trasmessa all'Autorità idraulica competente (Ufficio Territoriale Regionale Brianza – Sede di Monza), che si esprimerà preventivamente all'inizio delle lavorazioni, alla quale dovranno essere comunicate preventivamente le date di inizio e fine dei lavori; i lavori in alveo dovranno essere effettuati senza creare ostacoli al regolare deflusso delle acque; il richiedente dovrà attuare in fase di esecuzione delle opere in oggetto ogni provvedimento che l'Autorità idraulica competente riterrà opportuno adottare ai fini del buon regime idraulico del corso d'acqua, della salvaguardia delle proprietà demaniali e delle opere idrauliche di competenza e per la garanzia della pubblica incolumità.</p>	<p>Si procederà secondo quanto richiesto.</p>
		<p>36 Con riferimento ai lavori in alveo, non dovrà essere asportato dalla proprietà demaniale alcun materiale litoide, venendone consentita la sola movimentazione.</p> <p>Ai sensi della D.G.R. XI/5714 del 15/12/2021 allegato "E", prima dell'effettivo inizio dei lavori, dovrà essere richiesta, secondo le procedure previste dalla piattaforma regionale on line SIPIUI (Sistema integrato di polizia idraulica e utenze idriche), la relativa concessione regionale.</p>	<p>Non è prevista alcuna asportazione permanente del materiale movimentato. Il materiale scavato in alveo verrà riutilizzato in loco.</p>
		<p>37 In relazione alla variabilità della falda risulta necessario verificare localmente la piezometria e la natura del complesso idrogeologico, nonché stimarne le possibili fluttuazioni; in relazione a tale verifica ed all'aggiornamento del quadro idrogeologico, dovrà essere valutata la posizione dei piezometri (anche ai fini di cui al PMA).</p>	<p>Si procederà secondo quanto richiesto.</p>
		<p>38 Si verifichi l'attuale stato di funzionamento dei pozzi nonché l'attuale estensione delle aree di rispetto, valutando conseguentemente misure di sicurezza necessarie (assenza di disperdimenti di acque meteoriche provenienti dalla strada) anche attraverso un'interlocuzione con le amministrazioni comunali e le società gestori dei pozzi ad uso idropotabili in oggetto.</p> <p>In considerazione della possibile presenza di occhi pollini nell'area di intervento, propedeuticamente alla realizzazione delle vasche di raccolta acque, sarà necessario un approfondimento di dettaglio dell'area, anche con indagini geofisiche indirette (es. tomografia elettrica 3D).</p>	<p>In fase di Progetto Definitivo sono stati realizzati numerosi piezometri, che sono tutt'ora oggetto di monitoraggio, prorio al fine di verificare le fluttuazioni della falda. Tale monitoraggio proseguirà e sarà utilizzato nell'ambito del Progetto Esecutivo per la definizione dei posizionamento e dimensionamento (profondità, posizione dei filtri, ecc.) anche ai fini del PMA.</p> <p>Come già ribadito il Progetto riporta la perimetrazione di tutte le zone di rispetto ai pozzi idropotabili. In fase di Progetto Esecutivo verranno valutate le caratteristiche tecnologiche dei pozzi (profondità dei filtri, acquiferi sfruttati, ecc.) e definite le misure di salvaguardia eventualmente necessarie.</p> <p>Le indagini geofisiche necessarie sulle aree interessate dalle vasche verrà effettuata nel Progetto Esecutivo. Si specifica che le indagini che hanno dato i migliori risultati ai fini dell'individuazione di eventuali occhi pollini sono le sismiche a rifrazione.</p>
		<p>39 <u>Atmosfera</u></p> <p>Per una più significativa valutazione degli effetti sulla qualità dell'aria, che tenga conto anche dei dati di fondo, con particolare riferimento alle criticità presenti sul territorio regionale, ovvero in particolare la media annua di NO2 e PM2,5 e il numero di superamenti giornalieri di PM10, in sede di progettazione esecutiva si produca una valutazione indicativa dei potenziali effetti, con particolare riferimento ai relativi limiti normativi, ricavabile tenendo conto degli incrementi/diminuzioni di concentrazione (fra scenario di intervento e di riferimento) e dei dati di fondo preesistenti, ottenibili da centraline di monitoraggio ARPA considerabili più rappresentative delle diverse aree analizzate.</p>	<p>Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo.</p>
		<p>40 In sede di progettazione esecutiva si chiede di approfondire lo studio sulla qualità dell'aria, verificando l'entità dei potenziali effetti su NO2, PM2,5 e PM10, analizzando anche il contributo degli ossidi di azoto alla formazione di particolato secondario.</p>	<p>Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo.</p>
		<p><u>Rumore</u></p> <p>41 In sede di progettazione esecutiva dovranno essere approfondite le valutazioni condotte nello studio di impatto ambientale, oggetto di verifica di ottemperanza prima dell'avvio dei lavori, e, in particolare: - vengano singolarmente individuati e censiti tutti i recettori presenti all'interno di una fascia di studio di ampiezza pari alla ampiezza della fascia di pertinenza della infrastruttura in progetto da estendersi al doppio in caso di recettori particolarmente sensibili indicandone destinazione d'uso, posizione e distanza dall'infrastruttura ed altezza/numero di piani; - vengano stimati i livelli di rumore ante operam, post operam e post operam con mitigazione, in corrispondenza dei recettori nella fascia di pertinenza dell'infrastruttura, al dettaglio del piano dell'edificio, e questi vengano confrontati con i valori limite di rumore da traffico veicolare assicurando la conformità ai limiti con le mitigazioni acustiche alla sorgente o sul percorso di propagazione che fossero necessarie; - per i recettori all'esterno della fascia di pertinenza della infrastruttura per i quali il contributo specifico all'immissione del rumore da traffico veicolare dell'infrastruttura superi i limiti di immissione della classificazione acustica o determini, ancorché inferiore a detti limiti, una transizione tra ante e post operam da una condizione di conformità ad una condizione di non conformità ai limiti di rumore, siano definite le misure di mitigazione acustica alla sorgente o sul percorso di propagazione necessarie e la loro efficacia sia valutata previsionalmente con opportuno studio modellistico.</p>	<p>Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo.</p>

## OSSERVAZIONI REGIONE LOMBARDIA

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
		<p>Oltre agli aspetti legati alle immissioni acustiche proprie della infrastruttura in progetto, è necessario valutare gli aspetti legati al traffico indotto per caricamento delle infrastrutture viarie esistenti che si raccordino con svincoli all'asse autostradale in progetto. Per gli archi che si carichino significativamente di traffico indotto dovrà essere verificato che, per effetto di questo traffico, non si determinino transizioni tra ante e post operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore o incrementi apprezzabili nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti. A tal fine dovrà essere predisposto con il progetto esecutivo apposito studio acustico, oggetto di verifica di temperanza prima dell'avvio dei lavori, nel quale siano determinati detti archi viabilistici, individuati e censiti i recettori in una fascia di studio di ampiezza pari alla fascia di pertinenza, da estendersi al doppio in caso di recettori particolarmente sensibili e stimati, al dettaglio del piano dell'edificio, i livelli di rumore ante operam, post operam e post operam con mitigazioni necessarie per evitare il verificarsi delle condizioni di incompatibilità suddette.</p> <p><u>Terre e Rocce da scavo</u></p> <p>Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, le indagini ambientali dovranno essere integrate al fine di delimitare con maggior precisione le aree di scavo i cui materiali avranno limitazioni di riutilizzo off-site o che dovranno essere gestiti come rifiuto.</p> <p>Si evidenzia che le contaminazioni eventualmente rilevate dovranno essere gestite nell'ambito delle procedure di bonifica previste dal Titolo V del D.lgs.152/06.</p> <p>Si ricorda che tutti i materiali da scavo che non rispettano le condizioni per il riutilizzo come sottoprodotti in sito o in siti diversi da quello di scavo, dovranno essere sottoposti alle disposizioni vigenti in materia di rifiuti riportate nella Parte IV del D.Lgs. 152/06. L'eventuale deposito temporaneo degli stessi e di tutti i rifiuti prodotti dagli scavi per la realizzazione dell'opera dovrà rispettare le condizioni indicate dall'art. 23 del DPR 120/2017. Si precisa che eventuali materiali di riporto dovranno essere sottoposti a test di cessione ai sensi del D.M. 05/02/1998. Nel caso di approvvigionamento di materiali provenienti da siti esterni, si precisa che, anche in questo caso, le eventuali aree di deposito temporaneo dovranno essere chiaramente individuate, fisicamente separate e gestite in modo autonomo rispetto ad altri materiali prodotti nel sito.</p> <p>Al fine di garantire la piena rintracciabilità dei materiali da scavo, si ritiene opportuno prevedere un sistema di registrazione informatizzato ove riportare quantitativi scavati per data, tipologia del materiale (riporto/ suolo), destinazione del materiale, data del conferimento e DDT corrispondenti.</p> <p><u>Piano di Monitoraggio Ambientale – Osservazioni generali</u></p> <p>Il PMA dovrà seguire quanto indicato dalle linee guida di ARPA Lombardia "Criteri per la predisposizione di Piani di Monitoraggio Ambientali (PMA) – Infrastrutture lineari di trasporto" nonché dalle ulteriori Linee guida per specifica componente.</p> <p>Si dovrà procedere ad aggiornare i riferimenti normativi per le diverse componenti ambientali, allineando il PMA seguendo i criteri già individuati – e condivisi con ARPA – in sede di PMA sulle altre tratte della Pedemontana (con particolare riferimento a: codifica delle stazioni di monitoraggio; schede di localizzazione stazione / punto di misura; campionamento; criteri per il trattamento e la validazione dei dati; azioni da intraprendere in caso di criticità / superamenti di soglia - limiti di legge).</p> <p>Per quanto concerne la localizzazione delle stazioni di monitoraggio si rimanda ad una fase più operativa, ovvero al PMA esecutivo o preliminarmente alla fase di AO, che dovrà individuare con maggior dettaglio le aree impattate dalle piste percorsi dai mezzi di cantiere, dalle aree e attività di cantiere e non solo dall'impronta dell'infrastruttura.</p> <p>A seguito di verifiche e/o osservazioni o di criticità rilevate in fase di esecuzione del PMA, sarà necessario considerare eventuali modifiche e/o integrazioni al Piano stesso, nell'ambito dei continuativi confronti attivi presso l'Osservatorio Ambientale attivo.</p> <p><u>PMA – componente Biodiversità</u></p> <p>Sia per la fauna che per la vegetazione, si chiede di riportare le aree di cantiere nella planimetria generale e in quelle specifiche di ciascun punto, oltre ai transetti nella loro interezza; a tale proposito si ricorda che le aree di monitoraggio non devono mai essere interferite dai cantieri e restare sempre le stesse in tutte le fasi del PMA, per consentire un adeguato confronto tra l'ante-operam e le fasi successive.</p> <p>Nelle schede punto della vegetazione devono essere specificate la/e specie sensibili che hanno portato all'individuazione dell'areale di monitoraggio.</p> <p>Si chiede di specificare nelle metodiche (e nelle schede di rilevamento) riferite alla componente faunistica le condizioni meteorologiche necessarie allo svolgimento delle attività di monitoraggio.</p> <p>Per la componente fauna, in analogia alle precedenti tratte di progetto, si chiede che le indagini relative al post operam siano svolte per un periodo di tre anni dall'entrata in esercizio dell'opera, in modo da possedere più di un dato confrontabile con quelli raccolti nelle fasi ante e in corso d'opera.</p> <p>È necessario verificare se gli ambiti Torrente Molgora e l'area dell'ex vivaio abbandonato siano idonei all'avifauna acquatica e, in caso positivo, aggiungere alle campagne avifaunistiche 2 campagne per gli svernanti in corrispondenza dei siti in cui si trovano tali habitat (gennaio/febbraio); inoltre, il periodo di monitoraggio dell'ornitofauna va esteso al periodo autunnale per il censimento delle specie migratrici autunnali e stanziali. Si chiede, inoltre, di inserire nelle relazioni di restituzione dei dati di monitoraggio dell'avifauna gli indici Ricchezza di specie (S), Indice di diversità (H) e Indice di Equipartizione di Lloyd &amp; Ghelardi (I).</p> <p>Si chiede di prolungare a tre anni il post operam della vegetazione, incluso il monitoraggio delle opere di mitigazione e compensazione ambientale.</p> <p>Si prescrive di adeguare i periodi di monitoraggio delle specie esotiche a quanto previsto dall'allegato tecnico trasmesso da Regione Lombardia alle ATS con prot. n. G1.2023.0017051 del 05/05/2023, oppure di dedicare specifici monitoraggi al contenimento di Ambrosia oltre a quelli già previsti da PMA, attualmente calendarizzati per maggio – giugno e settembre.</p> <p><u>PMA – componente Suolo</u></p> <p>Il monitoraggio e la supervisione della gestione del suolo in cantiere (scotico, accantonamento e ripristino) devono essere eseguiti come indicato dalle Linee Guida ARPA "Gestione e tutela dei suoli nei cantieri delle grandi opere". In conformità con esse, citate come riferimento ai fini della redazione del PMA proposto, si riportano le seguenti osservazioni: - integrare il set analitico con i parametri: carbonati totali, calcare attivo; - specificare il parametro "Carbonio" deve essere specificato come "Carbonio organico"; - integrare la stima volumetrica del cumulo e la pendenza della riva del cumulo stesso. In riferimento all'individuazione dei punti di monitoraggio si ritiene necessario integrare, in coerenza con quanto già concordato per le precedenti tratte di Pedemontana, la sintesi descrittiva di tutti i punti di monitoraggio indicando: - estensione dell'area omogenea in cui si trova il punto; - litologia, conformazione morfologica; - unità di pedopaesaggio, unità pedologica, secondo la tassonomia WRB (da fonti bibliografiche quali la cartografia ufficiale di ERSAF); - uso del suolo previsto dallo strumento urbanistico comunale; - uso del suolo effettivo secondo il modello DUSAF più aggiornato; - attività cantieristiche previste; - modalità di conservazione del topsoil, qualora venisse scoticato; - destinazione d'uso finale dell'area e modalità di ripristino conclusione delle lavorazioni. Alla luce di queste informazioni nell'ambito del progetto esecutivo o, comunque, preventivamente all'AO, sarà necessario confermare o rivedere l'adeguatezza dei punti di monitoraggio</p> <p>In sede di progettazione esecutiva, si chiede di predisporre per le aree tecniche e di stoccaggio, delle schede finalizzate all'individuazione delle informazioni più rilevanti ai fini dei possibili impatti esercitati sulla matrice suolo.</p> <p>In merito alla concentrazione territoriale dei punti di monitoraggio, si ritiene necessario definire con maggiore precisione la modalità di valutazione operata: con riferimento alle aree non agricole, risulta fondamentale chiarire l'identificazione delle aree, descriverne l'utilizzo attuale e passato, indicarne la destina d'uso finale.</p> <p>Si prescrive che l'intera fase di monitoraggio, comprendendo quindi anche la comparazione dei dati ottenuti con quelli individuati nel suolo obiettivo, e l'eventuale attivazione di azioni correttive in caso di anomalie, sia eseguita prima della restituzione delle aree ai proprietari.</p>	<p>Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo.</p> <p>Le indagini lungo l'asse viario in progetto rispondono alle direttive del DPR 120/2017. Il PUT redatto propone già una serie di ulteriori indagini che verranno realizzate per la redazione del Progetto Esecutivo. In tale sede si provvederà anche alle integrazioni richieste.</p> <p>Si prende atto dell'osservazione, confermando quanto già previsto dalla normativa di settore in vigore.</p> <p>Tutte le indicazioni riportate saranno rispettate e se ne darà riscontro nel PUT a corredo del Progetto Esecutivo.</p> <p>Il PUT del Progetto depositato prevede la redazione di un file riepilogativo che può facilmente essere reso disponibile per via informatizzata. Il Progetto Esecutivo valuterà la migliore metodologia da adottare in tal senso.</p> <p>Il PMA è già stato sviluppato in coerenza con le indicazioni fornite dalle Linee Guida di ARPA disponibili, come citate nella documentazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale messo a disposizione.</p> <p>In fase di Progetto Esecutivo si procederà ad omogeneizzare i contenuti richiesti.</p> <p>In fase di Progetto Esecutivo si procederà a sviluppare quanto richiesto, aggiornando la cartografia delle stazioni di controllo.</p> <p>Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo.</p> <p>Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo, in coerenza col dettaglio conclusivo delle occupazioni di cantiere.</p> <p>L'indagine di controllo è rivolta alle unità vegetazionali maggiormente sensibili per struttura complessiva, che non necessariamente ospitano specie floristiche di rilievo. Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo. Le condizioni meteo necessarie per una corretta esecuzione delle attività di controllo faunistico previste sono come noto l'assenza di pioggia e di vento forte. Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo.</p> <p>Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo.</p> <p>Per quanto attiene agli Svernanti, come anche già esposto nello SIA, le due aree indicate non possiedono condizioni ecostrutturali idonee alle specie ornitiche acquatiche. Per quanto attiene alla richiesta di integrazione del periodo autunnale per il controllo degli Uccelli, si procederà in Progetto esecutivo ad aggiungere tale periodo nel cronoprogramma delle attività. Le indagini previste dal PMA sono state organizzate in modo tale da restituire le eventuali condizioni di criticità indotte dalle opere, non evidenziabili con il calcolo degli indici richiesti; si procederà comunque ad integrare in fase di Progetto Esecutivo la documentazione come da richiesta.</p> <p>Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo.</p> <p>Il controllo di maggio-giugno è stato previsto proprio per individuare le piante (tra cui Ambrosia) in tempo utile ad organizzare gli interventi di contenimento delle eventuali presenze. Negli ultimi anni si è assistito ad una comparsa già a maggio delle specie esotiche maggiormente problematiche. Uno sfalcio di poco anticipato rispetto a luglio permetterebbe di contenerne maggiormente la diffusione. Il controllo di inizio settembre è funzionale a tutte le specie esotiche problematiche e non solo ad Ambrosia; è comunque possibile indicare il periodo "agosto-inizio settembre" da adattare di volta in volta a seguito delle evidenze climatiche ed ambientali riscontrate. Si procederà a sviluppare quanto richiesto in sede di Progetto Esecutivo.</p> <p>Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.</p> <p>Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.</p> <p>Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.</p> <p>La concentrazione di punti di monitoraggio è soprattutto connessa alle aree di cantiere per le quali è prevista la restituzione a seminativo/coltivo a fine lavori. In tal senso quindi sono stati distribuiti i punti di monitoraggio. Si procederà comunque ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo secondo quanto richiesto.</p> <p>Si conferma quanto prescritto e si procederà ad esplicitare quanto richiesto in fase di Progetto Esecutivo.</p>

OSSERVAZIONI REGIONE LOMBARDIA

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
		<u>PMA – componenti Geologia e Acque sotterranee</u> Il PMA dovrà prevedere una sezione dedicata ad un approfondimento idrogeologico, includendo informazioni in merito a: geologia, litologia, morfologia, piezometria (tramite dati bibliografici recenti o appositamente acquisiti presso punti piezometrici già presenti), presenza di pozzi e sorgenti, vulnerabilità dei corpi idrici sotterranei, ubicazione di siti contaminanti e potenzialmente contaminanti. Dovranno essere valutati profondità e fenestrazione di ogni singolo piezometro in funzione delle condizioni idrogeologiche locali (soggiacenza, fluttuazioni stagionali, litologia teorica e litologia riscontrata nella fase di terebrazione), realizzando uno strumento che garantisca una colonna d'acqua in grado di assicurare la regolare attività di campionamento.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
66		Si ritiene necessario integrare il set analitico proposto per le attività di monitoraggio AO/CO/PO, secondo quanto indicato dalle linee guida di ARPA Lombardia "Criteri per la predisposizione di Piani di Monitoraggio Ambientali (PMA) – Infrastrutture lineari di trasporto", prevedendo 4 campioni trimestrali. La fase di CO dovrà essere modulata in funzione delle specifiche attività locali: durante le lavorazioni a maggiore rischio di interferenza con la falda (lavorazioni profonde e/o lavorazioni particolari in corrispondenza di aree ad elevata vulnerabilità dell'acquifero) il monitoraggio dovrà essere intensificato, con una frequenza mensile.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
67		In fase di AO, sfruttando i dati acquisiti, dovrà essere effettuata una tempestiva valutazione della piezometria locale, in modo tale da valutare l'affidabilità della carta piezometrica utilizzata ai fini della progettazione della rete di monitoraggio. Qualora dovessero emergere incongruenze, sarà necessario produrre una carta piezometrica specifica per l'area oagetto dell'intervento.	IL PMA del Progetto Esecutivo conterrà le indicazioni relative alla verifica dell'efficienza dei piezometri di controllo.
68		Si ricorda la necessità della corretta gestione delle acque di spurgo dei piezometri.	IL PMA del Progetto Esecutivo conterrà le indicazioni relative alla gestione delle acque di spurgo dei piezometri.
69		Il PMA dovrà evidenziare le dimensioni di ogni vasca di dissipazione e, qualora fossero differenti, prevedere un numero diverso di punti topografici. Le attività di monitoraggio previste dovranno essere integrate da una idonea documentazione fotografica funzionale ad un controllo anche delle porzioni di terreno non sottoposte al monitoraggio puntuale previsto.	La progettazione esecutiva delle vasche di dissipazione consentirà di ottimizzare le attività di monitoraggio.
70		<u>PMA – componente Acque superficiali</u> Si chiede che nella fase esecutiva venga integrato il PMA descrivendo tutti i corsi d'acqua coinvolti, anche se appartenenti al reticolo idrico minore, e i corpi idrici PTUA con relativi obiettivi, indicando le lavorazioni previste sul singolo corso d'acqua, ivi compresi gli eventuali interventi di sistemazione idraulica o riqualificazione previsti.	Si procederà ad integrare i documenti nella fase di Progetto Esecutivo.
71		Per la fase CO2 si richiede l'analisi di tutti i parametri del set analitico, comprensivo di quelli di laboratorio e biologici (macroinvertebrati e diatomee).	Per le acque superficiali è prevista un'unica fase CO, che copre l'intero periodo di cantiere, e i monitoraggi biologici sono già previsti. In sede di Progetto Esecutivo di PMA si modificherà la sigla "CO" in "CO1+CO2" per maggiore chiarezza. Per il parametro "diatomee" si veda il punto 74. Si procederà ad integrare i documenti di PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
72		Relativamente ai parametri biologici è necessario che le frequenze di monitoraggio siano le medesime in tutte le fasi del monitoraggio (AO, CO1, CO2 e PO), ovvero 4 campioni/anno per i macroinvertebrati e 2 campioni/anno per le diatomee.	In sede di Progetto Esecutivo di PMA si porteranno a 4 le campagne/anno dei macroinvertebrati. Per il parametro "diatomee" si veda il punto 74. Si procederà ad integrare i documenti di PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
73		Per quanto riguarda i parametri chimici e microbiologici da analizzare in laboratorio si prescrive che il prelievo, la conservazione e la stabilizzazione, nonché la consegna ai laboratori per la successiva analisi, deve avvenire secondo quanto previsto dalla metodica APAT CNR IRSA 1030, altro metodo ufficiale UNI o EPA e secondo quanto specificatamente previsto dalle metodiche analitiche dei singoli parametri. Si chiede di integrare anche con il parametro ICMi per le diatomee.	La modalità di prelievo e conservazione dei campioni avverrà in aderenza con le metodiche citate. In fase di Progetto Esecutivo sarà introdotto l'indice ICMi per la valutazione della componente biologica "diatomee" (2 campagne/anno).
74		Effettuare il monitoraggio dei parametri biologici in aderenza a quanto indicato nei seguenti riferimenti normativi: - DM 260/2010 "Regolamento recante i criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali"; - DM. 56/2009 "Criteri tecnici per il monitoraggio dei corpi idrici e l'identificazione delle condizioni di riferimento per la modifica delle norme tecniche del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152"; - D.Lgs. 152/06 "Norme in materia ambientale" e nei seguenti documenti tecnici: - MLG 111/2014 IRSA-CNR "Metodi Biologici per le acque superficiali interne"; - MLG 107/2014 IRSA – CNR "Linee guida per la valutazione della componente macrobentonica fluviale ai sensi del DM 260/2010"; - Rapporti ISTISAN 09/19 – Istituto Superiore di Sanità "Metodo per la valutazione dello stato ecologico delle acque correnti: comunità diatomee"; - MLG 131/2016 ISPRA – IDRAIM "Sistema di valutazione idromorfologica, analisi e monitoraggio dei corsi d'acqua"; - APAT – MATTM – APPA "Manuale APAT 2007 – Indice di funzionalità fluviale".	Il monitoraggio dei parametri biologici avverrà in aderenza a quanto indicato nei riferimenti normativi citati.
75		Come da Linee guida, per tutte le stazioni comprese all'interno della Rete di Monitoraggio Regionale si richiede la metodica IQMm. Per le stazioni ricadenti in corpi idrici considerati ad elevato o potenziale pregio ittico si propone di adottare sia metodica IQMm che metodica IFF.	L'applicazione della metodica IQMm è già prevista nel PMA. Pur non essendo il tratto di Molgora interessato un corpo idrico ad elevato o potenziale pregio ittico, è prevista anche l'applicazione dell'indice IFF.
76		Per quanto riguarda la conferma delle stazioni di monitoraggio, si ritiene necessario, preliminarmente all'inizio dell'attività di monitoraggio Ante operam, una verifica puntuale sul campo, al fine di poter valutare se le condizioni ambientali presenti al momento della loro identificazione siano rimaste le stesse.	Tali attività sono già previste dal PMA in fase propedeutica alla esecuzione dei monitoraggi. In fase di Progetto Esecutivo si rimarcherà la necessità di tali verifiche preliminari.
77		In generale dovrà esser verificata la corretta localizzazione delle stazioni di monitoraggio proposte in relazione al tracciato principale dell'opera, alle opere connesse, ai cantieri previsti in prossimità dei corsi d'acqua, ivi incluse le piste di cantiere, nonché agli eventuali scarichi che saranno recapitati in Corpo Idrico Superficiale. In relazione a ciò, si chiede di verificare la corretta ubicazione degli scarichi vasche acque meteoriche nella mappa riportata a pagina 7 del PMA che sembrerebbero posizionati piuttosto distanti dal tracciato dell'opera, e di conseguenza verificare la localizzazione delle stazioni proposte.	Tali dettagli saranno sviluppabili in fase di Progetto Esecutivo.
78		<u>PMA – componente Atmosfera</u> Risulta necessario aggiornare i riferimenti normativi, in particolare per la microlocalizzazione delle stazioni di monitoraggio e per i metodi di misura dei vari inquinanti, per cui la fonte normativa più recente è il D.lgs.155/2010.	Si procederà ad aggiornare i riferimenti normativi nella fase di Progetto Esecutivo.
79		In fase AO e PO il monitoraggio si può limitare ai soli parametri PM10 ed Nox, con particolare riferimento all'NO2.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
80		Per la fase CO, devono essere monitorati PM10 e PM2,5, mentre i COV e gli IPA andrebbero misurati solo nel caso in cui nel cantiere sia presente un impianto che produce bitume. Non si ritiene necessaria l'analisi della componente terrigena.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
81		In generale, in ciascuna fase del PMA, la durata totale della misura dovrebbe essere di 8 settimane equamente distribuite nel corso dell'anno.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
82		Il periodo di misura minimo delle campagne di CO dovrà essere di 14 giorni in assenza di precipitazioni (<1 mm cumulata giornaliera) fino a un massimo di 21 giorni.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
83		Per quanto riguarda le misure post operam si precisa che il monitoraggio dovrà essere eseguito nel primo anno di esercizio della nuova arteria stradale con traffico a regime.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
84		In linea con le Linee Guida di ARPA, la modalità di valutazione dei risultati per le fasi AO e PO deve avere come termine di confronto le rilevazioni delle stazioni della RRQA.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
85		Per il CO, dovrà essere applicato il metodo della curva limite, come descritto nel documento "ARPA Lombardia, Criteri di valutazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale (Matrice Atmosfera) – Aggiornamento dicembre 2022". In caso di superamento della curva limite, si evidenzia una situazione di potenziale impatto da parte delle attività di cantiere, che deve essere indagata, anche attraverso la valutazione del rapporto giornaliero PM2,5/PM10.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
86		Per la fase di CO si preveda l'ubicazione di un punto di monitoraggio della qualità dell'aria vicino alle residenze presenti in prossimità al campo base CO1, nonché nelle vicinanze della RSA ubicata nel comune di Vimercate, e per quest'ultimo recettore anche un punto per il monitoraggio dei livelli di rumore sia ante che post operam.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
87		Si chiede di verificare ed eventualmente modificare / aggiornare le informazioni riportate nelle seguenti schede punto: ATM-SU-01; ATM-AG-01; ATM-VI-01; ATM-CA-01.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
88		Si ricorda che il PMA dovrà contemplare l'esecuzione di misure PO anche a entrata in esercizio avvenuta per l'intera opera autostradale.	Si procederà ad integrare il PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
89		<u>PMA – componente Rumore</u> Dovrà essere previsto un monitoraggio acustico post operam finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di rumore, delle condizioni di compatibilità ambientale e della efficacia delle misure di mitigazione acustica. Al termine del monitoraggio acustico post operam dovrà essere predisposta e trasmessa all'Osservatorio Ambientale, una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti di rumore e l'indicazione degli eventuali ulteriori interventi di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio risultassero necessari, nonché dei tempi della loro attuazione.	Il monitoraggio della componente rumore avverrà in aderenza a quanto qui richiesto.
90		Si chiede di considerare tra i riferimenti normativi relativi alla normativa nazionale anche il D. Lgs. 42/2017 che ha modificato la L. 447/1995;	I riferimenti normativi saranno aggiornati in sede di progetto esecutivo secondo quanto richiesto.
91		Si chiede di aggiornare la metodologia di valutazione da applicarsi alle misure di CO con il documento del 2012 (Metodo di analisi e valutazione dei dati di monitoraggio – fase di corso d'opera);	La metodologia di valutazione da applicarsi alle misure di CO sarà aggiornata in sede di progetto esecutivo a fronte delle indicazioni del documento citato.
92			

## OSSERVAZIONI REGIONE LOMBARDIA

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
		<p><i>In merito alla frequenza di esecuzione delle misure di tipo LF (Rilevamento di rumore indotto dalle lavorazioni effettuate sul fronte di avanzamento lavori), si precisa che essa - per ogni punto - deve essere trimestrale, per il periodo di operatività del Fronte avanzamento lavori in prossimità del ricettore monitorato. È necessario indicare la modalità con cui sarà garantito il presidio della misura di 24h. Per quanto riguarda le misure di corso d'opera per i cantieri fissi, per le quali si prevede anche la valutazione del criterio differenziale, è opportuno che venga dettagliata la modalità di esecuzione dei rilievi (ad es. tempi di misura, modalità di valutazione del residuo, modalità di gestione di eventuali problemi di accesso all'ambiente abitativo, ecc.). In merito alle misure di corso d'opera per i mezzi di cantieri, per le quali si prevede anche la determinazione dei valori di SEL dei transiti si ricorda di restituire anche il LAeq diurno e notturno per soli passaggi dei mezzi. Per quanto riguarda le misure post operam si precisa che il monitoraggio dovrà essere eseguito "nel primo anno di esercizio della nuova arteria stradale" con traffico a regime.</i></p>	<p>La misura di tipo LF di 24 ore dovrà essere parzialmente presidiata garantendo la presenza di un operatore per due ore in periodo diurno ed un'ora in periodo notturno. Per l'attività dei cantieri fissi l'applicazione del limite differenziale viene valutata ai sensi del DPCM 14/11/1997 con modalità di misura da definirsi specificatamente ad ogni punto di misura secondo necessità. In merito alle misure in corso l'opera per i mezzi di cantiere si conferma la determinazione dei valori di SEL e dell'LAeq diurno e notturno per i soli passaggi dei mezzi. Si conferma che le misure post operam saranno eseguite nel primo anno di esercizio della nuova arteria stradale con traffico a regime.</p>
93		<p><i>Si chiede di verificare la localizzazione dei punti in sede di sopralluogo da prevedersi prima dell'avvio dell'AO; inoltre, i percorsi dei mezzi di cantiere dovranno essere considerati ed eventualmente si dovrà rivalutare il posizionamento dei punti di monitoraggio.</i></p>	<p>Qualora fossero evidenziate criticità in merito alla rumorosità dei mezzi di cantiere si provvederebbe all'identificazione dei recettori più esposti ed al loro inserimento tra i punti di monitoraggio.</p>
94		<p><i>Si chiede di specificare ubicazione e strumentazione meteorologica che verrà utilizzata per ciascun punto di misura del rumore.</i></p>	<p>Il piano di monitoraggio sarà adeguato in tal senso in sede di progetto esecutivo.</p>
95		<p><i>Per tutti i punti di monitoraggio del rumore, nelle schede di misura è necessario riportare il dato orario di precipitazione, le informazioni relative alla stazione meteorologica utilizzata come riferimento per i parametri meteo (ubicazione, modello, marca).</i></p>	<p>Il piano di monitoraggio sarà adeguato in tal senso in sede di progetto esecutivo.</p>
96		<p><i>È necessario adeguare il Piano di Monitoraggio alla normativa vigente eliminando il vincolo di esecuzione misure connesso alla temperatura.</i></p>	<p>Il piano di monitoraggio sarà adeguato in tal senso in sede di progetto esecutivo.</p>
97		<p><i>Per la scelta del giorno di riferimento di Ante Operam (cioè, della misura di 24 h) a partire da misure settimanali di AO si chiede di integrare il PMA come di seguito riportato: "Scelta del giorno di riferimento per la valutazione delle anomalie in fase CO a partire dalle misure settimanali di AO: - sono scartati il primo e l'ultimo gg della misura settimanale, qualora i periodi di riferimento (diurno e/o notturno) risultino parziali; - sono scartati i giorni che non garantiscono dati significativi; - tra i rimanenti, sarà preso come riferimento il giorno per cui la somma algebrica Leq diurno + Leq notturno è minima; di questo giorno saranno poi utilizzati di volta in volta il corrispondente Leq diurno o notturno, in base al periodo in cui è stata svolta la misura di CO; - la tabella con i giorni di riferimento dovrà essere trasmessa ad ARPA per la condivisione prima dell'inizio dei lavori."</i></p>	<p>Il piano di monitoraggio sarà adeguato in tal senso in sede di progetto esecutivo.</p>
98		<p><b><u>PMA – componente Vibrazioni</u></b></p> <p><i>È necessario adeguare il PMA per la componente "vibrazioni" con le modalità di misura indicata nella norma UNI 9614:2017.</i></p>	<p>In sede di progetto esecutivo si adeguerà il piano di monitoraggio per la componente vibrazioni alle modalità di misura indicate nella norma UNI 9614:2017.</p>
99		<p><i>In merito alla frequenza di esecuzione delle misure di tipo VIC (Misure in corrispondenza di ricettori prospicienti al fronte di avanzamento lavori), si precisa che essa - per ogni punto - deve essere trimestrale, per il periodo di operatività del Fronte avanzamento lavori in prossimità del ricettore monitorato.</i></p>	<p>Il piano di monitoraggio sarà adeguato in tal senso in sede di progetto esecutivo.</p>
100			

## OSSERVAZIONI PROVINCE

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
Provincia di Monza e della Brianza	MASE-2023-0168718	Riconfigurazione e modifica plano-altimetrica della piattaforma stradale e delle opere connesse, a partire dalle proposte avanzate dalla Provincia.	<p>La configurazione plano-altimetrica della piattaforma stradale e delle opere connesse sarà ottimizzata in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE</p> <p>Il governo del territorio nell'ambito in cui si inserisce il tracciato autostradale è di competenza dei Comuni interessati e della Provincia di Monza e Brianza, che attraverso i propri strumenti di pianificazione (PGT, PTCP e le relative varianti) decidono in merito ad eventuali trasformazioni dei luoghi.</p> <p>Tali proposte di trasformazione sono, peraltro, sottoposte all'analisi e alla verifica da parte della Provincia, sia in sede di Verifica VAS / VAS ante adozione, sia in successiva sede di compatibilità col PTCP.</p> <p>La Legge regionale n. 31/2014 e le s.m.i., le correlate modifiche alla L.r. n. 12/2005 e le relative disposizioni di adeguamento degli strumenti di governo del territorio alla scala provinciale e comunale sono di fatto i riferimenti ad oggi validi per il contenimento di consumo di suolo. Le disposizioni di tali riferimenti definiscono contenute potenzialità trasformative del territorio regionale in aree libere extra-urbane, escludendo pressoché possibili scenari conurbativi nell'ampio ambito agricolo interessato dall'opera di progetto, considerando anche la distanza tra margini di tessuti urbani consolidati e previsioni del Documento di Piano dei PGT dei comuni interessati.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che con Legge regionale n. 15 del 08/08/2024 è stata introdotta la disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale, in merito a cui le Province saranno peraltro chiamate a definire gli ambiti territoriali idonei al possibile sviluppo di tali interventi insediativi.</p> <p>In riferimento a quanto evidenziato nel precedente punto, allo stato attuale della normativa regionale non si attendono possibilità conurbative da impedire preventivamente con le opere a verde di progetto.</p> <p>Il progetto di mitigazione e compensazione, al di là degli aspetti prettamente di inserimento dei manufatti e di ricomposizione paesaggistica, è stato sviluppato anche in un'ottica di riequilibrare da un punto di vista ecologico e naturalistico le alterazioni attese nei diversi ecosistemi interessati dalle trasformazioni temporanee e permanenti. E' stata, infatti, sviluppata una proposta di distribuzione di nuove unità vegetazionali diversificate sia in modo concentrato in aree di maggior rilevanza ecologico-naturalistica reale e potenziale (vd. compensazioni prescrittive), sia in modo diffuso, tutte con finalità di potenziamento dell'attuale dotazione ecostrutturale e delle funzioni ecologiche del territorio interessato, introducendo nuovi habitat in continuità e tra loro strettamente connessi.</p> <p>L'eventuale ridefinizione completa dell'assetto distributivo delle unità ecostrutturali rappresenterebbe un diverso approccio rispetto a quanto proposto, con effetti potenzialmente differenti in fatto di funzionalizzazione ecologico-naturalistica dell'intero territorio interessato dall'intervento.</p> <p>Eventuali diverse proposte potranno comunque essere condivise in specifici tavoli in sede di Progetto Esecutivo.</p> <p>Come illustrato in risposta alla richiesta n. 3.1 di integrazione formulata dal MASE, l'insieme delle unità vegetazionali di progetto risponde alla dotazione ecosistemica necessaria al riequilibrio ecologico da prevedersi secondo metodo regionale di contabilizzazione STRAIN "Studio interdisciplinare sui Rapporti tra protezione della natura ed Infrastrutture", approvato con d.d.g. DG Qualità dell'Ambiente n. 4517/2007.</p> <p>Di concerto con i Comuni interessati, si potrà destinare un parte dell'importo previsto per le compensazioni non prescrittive al fondo indicato.</p> <p>Il progetto definitivo della Tratta D breve si configura come variante ai sensi dell'articolo 169, comma 3, secondo periodo del D.Lgs. 163/2006.</p> <p>Nel Capitolo 3 della Sezione 2 "Quadro progettuale" dello SIA (elaborato: DSADD000PG00000RS001A), sono state spiegate le motivazioni per le quali si è considerato come "alternativa 0" il Progetto della Tratta D come già assentita e le conseguenze di un eventuale non realizzazione della Tratta D (sia quella già assentita che quella proposta come variante).</p>
		<p>Valutazione delle ricadute ambientali e territoriali indirette che la presenza dell'infrastruttura può generare nel medio e lungo periodo in termini di dinamiche e di tensioni insediative alla conurbazione e di ulteriore compromissione dei suoli.</p> <p>Definizione di un progetto di mitigazione e compensazione ambientale in grado di svolgere una funzione rilevante non solo in termini di massimizzazione degli effetti sulla riduzione degli impatti e delle interferenze sulle diverse componenti, ma anche rispetto all'opportunità di controllare e contrastare i fenomeni conurbativi lungo l'asse autostradale e la viabilità trasversale.</p> <p>Revisione e l'approfondimento del progetto riferito alle mitigazioni e compensazioni ambientali in un'ottica di minore dispersione e frammentazione delle opere di riequipaggiamento e potenziamento arboreo-arbustivo a favore, invece, di una maggiore concentrazione ed estensione areale delle diverse unità vegetazionali ed ecosistemiche.</p> <p>Contabilizzazione della perdita delle funzioni ambientali e dei servizi ecosistemici, al fine di valutare l'effettivo beneficio raggiunto dalle opere di compensazione proposte dal progetto.</p> <p>Rimandare una quota parte degli interventi compensativi e ristorativi dell'impatto dell'infrastruttura sull'ecosistema a scelte e proposte dal territorio, attraverso il finanziamento del fondo istituito dalla Provincia e appositamente destinato agli interventi volti alla valorizzazione dei servizi ecosistemici a valenza territoriale, al sostegno alla rigenerazione territoriale e alla riqualificazione dei suoli.</p> <p>Il progetto in istruttoria non è ritenuto un'alternativa al progetto della tratta D approvato dal CIPE con delibera n. 97/2009. Conseguentemente, si ritiene necessario integrare la documentazione finora prodotta a supporto del progetto, contemplando nelle valutazioni di sostenibilità ambientale anche l'"Alternativa Zero", ossia l'assenza di intervento, assumendo nell'ambito del medesimo scenario il completamento dell'interconnessione A4-A51, opzione quest'ultima in grado di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali e antropiche e meglio rispondere al periodo transitorio (di almeno 4 anni) intercorrente tra l'apertura della tratta C e quella della tratta D.</p>	

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
comuni di: Agrate Brianza, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Caponago, Cavenago di Brianza, Ornago, Sulbiate, Vimercate	MASE-2023-0188708 MASE-2023-0187710 MASE-2023-0187844 MASE-2023-0188202 MASE-2023-0188714 MASE-2023-0187698 MASE-2023-0188423 MASE-2023-0188238 (MASE-2023-0188308) MASE-2023-0187894	Si chiede che venga disposto un approfondimento adeguato dell'Alternativa Zero, con la non realizzazione della Tratta D, terminando l'infrastruttura con la realizzazione della Tratta C e con gli interventi di adeguamento e potenziamento atti necessari a garantire la funzionalità di raccordo della A51 Tangenziale Est Milano con l'autostrada A4. Si chiede inoltre, qualora tale approfondimento risultasse negativo, che siano interamente accolte le osservazioni al tracciato e alla Greenway che le Amministrazioni Comunali congiuntamente hanno depositato, in un'ottica di limitazione del danno, in sede di Conferenza dei Servizi presso il MIT:	Si vedano le risposte seguenti:
		<b>Alternative progettuali da esaminare e sviluppare</b> Si richiede di sviluppare un'ipotesi progettuale che consideri la Tangenziale Est A51 come struttura di connessione tra la Tratta C di Pedemontana e l'Autostrada A4, che preveda la realizzazione dello svincolo A4-A51 e tutti gli interventi necessari a garantire adeguati livelli di prestazioni. Lo sviluppo di questa alternativa progettuale e la comparazione con quanto già contenuto nella documentazione progettuale potrà consentire agli enti coinvolti una seria valutazione di tutti gli scenari, con l'obiettivo di ottimizzare la spesa pubblica, consegnare un'infrastruttura economicamente più sostenibile e a tutela di un'area di alto valore ambientale, se necessario riconsiderando il quadro completo delle concessioni in essere.	Il progetto definitivo della Tratta D breve si configura come variante ai sensi dell'articolo 169, comma 3, secondo periodo del D.Lgs. 163/2006. Nel Capitolo 3 della Sezione 2 "Quadro progettuale" dello SIA (elaborato: DSADD000PG00000RS001A), sono state spiegate le motivazioni per le quali si è considerato come "alternativa 0" il Progetto della Tratta D come già assentita e le conseguenze di un eventuale non realizzazione della Tratta D (sia quella già assentita che quella proposta come variante).
		<b>Richieste di modifica strutturale del tracciato</b> Riconfigurazione della piattaforma stradale a 2 corsie per senso di marcia. Si chiede di ridimensionare l'intera tratta a una piattaforma stradale a due corsie per senso di marcia, ridimensionando conseguentemente in riduzione l'innesto previsto con TEEM, la barriera di esazione prevista e ogni altra opera di connessione e attraversamento.	La necessità di prevedere 3 corsie per senso di marcia deriva dai risultati contenuti nello studio di traffico sviluppato secondo i consueti scenari programmatici.
		<b>Eliminazione dello svincolo di Vimercate/Bellusco</b> Si chiede di eliminare totalmente la previsione dello svincolo e della viabilità di connessione. In subordine si chiede la revisione progettuale dello svincolo, attestandolo direttamente sulla SP2 e valutando anche lo spostamento dell'asse autostradale al fine di limitare il consumo di suolo.	Lo svincolo di Vimercate Bellusco sarà ottimizzato in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		<b>Modifiche plano-altimetriche del tracciato</b> Si richiede di formulare un'ipotesi progettuale prevalentemente in galleria, con il preciso obiettivo di preservare la continuità agricola, paesaggistica e naturalistica del parco PANE, da considerarsi come ambito da tutelare e preservare, tenuto conto del contesto territoriale complessivo e degli indicatori di performance ambientale caratteristici della Provincia di Monza e della Brianza.	La riconfigurazione altimetrica del tracciato e l'introduzione di ulteriori tratti in galleria saranno valutati in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che il tratto di autostrada compreso tra il viadotto previsto tra Ruginello e Bernareggio fino alla galleria artificiale che passa sotto la SP2, non sia realizzato in rilevato.	La riconfigurazione altimetrica del tracciato e l'introduzione di ulteriori tratti in galleria saranno valutati in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che la galleria artificiale attualmente prevista per il passaggio sotto la SP2 sia il più possibile allungata sia verso nord che verso sud.	La riconfigurazione altimetrica del tracciato e l'introduzione di ulteriori tratti in galleria saranno valutati in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che il tratto compreso tra lo svincolo di Vimercate/Bellusco e la nuova barriera di esazione sia realizzato interamente in galleria artificiale, peraltro a tutela degli insediamenti residenziali di Cascina Baraggiola, sempre da inserirsi nell'ambito della tutela e della preservazione dell'integrità di un tratto rilevante di Parco P.A.N.E. ai fini ambientali, paesaggistici, di corridoio ecologico e di continuità e di accesso alle aree agricole.	La riconfigurazione altimetrica del tracciato e l'introduzione di ulteriori tratti in galleria saranno valutati in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		Nell'ambito di una riprogettazione da sviluppare prevalentemente in galleria, si richiede che il tratto compreso fra la barriera di esazione e il nuovo svincolo tra Pedemontana, A4 e TEEM sia realizzato in galleria artificiale.	La riconfigurazione altimetrica del tracciato e l'introduzione di ulteriori tratti in galleria saranno valutati in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		Si richiede inoltre, questa volta sotto l'aspetto localizzativo del tracciato e comunque nell'ambito di una progettazione da svilupparsi il più possibile in galleria, di riposizionare l'intera tratta per limitare al minimo l'occupazione delle aree del Parco Agricolo Nord Est e nel contempo per collocare la nuova opera il più distante possibile da nuclei abitati, aree di interesse paesaggistico, aree di elevato valore ambientale e naturalistico.	Il tracciato dell'asse autostradale è stato sviluppato in un'ottica di minimizzazione delle interferenze con gli elementi di sensibilità presenti nel territorio attraversato dall'infrastruttura, al fine di evitare impatti negativi significativi. Modifiche planimetriche sostanziali del tracciato comporterebbero un nuovo quadro di effetti.
		<b>Impatto ambientale</b> A supporto di quanto osservato dal Parco PANE, si esprime parere contrario alla realizzazione della variante proposta e si chiede di desistere nella realizzazione dell'opera.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
		A supporto di quanto osservato dal parco PANE e in subordine all'osservazione precedente, si chiede lo spostamento delle infrastrutture di progetto al di fuori dei confini del Parco.	Il tracciato dell'asse autostradale è stato sviluppato in un'ottica di minimizzazione delle interferenze con gli elementi di sensibilità presenti nel territorio attraversato dall'infrastruttura, al fine di evitare impatti negativi significativi. Modifiche planimetriche sostanziali del tracciato comporterebbero un nuovo quadro di effetti.
		A supporto di quanto osservato dal parco PANE e in subordine alle due osservazioni precedenti, si richiede la realizzazione in galleria coperta naturale o artificiale - senza trasformazione d'uso del suolo sovrastante - per almeno il 70% della lunghezza dei tratti che attraversano il territorio del Parco e soprattutto per il tratto che attraversa il Bosco della Bruciata, dove l'obiettivo progettuale deve essere volto a escludere totalmente gli impatti, anche nella fase di cantiere (quindi, se il tracciato non fosse spostabile, da realizzare necessariamente in galleria naturale), ovvero venga ridotta l'estensione in larghezza della stessa infrastruttura.	La riconfigurazione altimetrica del tracciato e l'introduzione di ulteriori tratti in galleria saranno valutati in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		<b>Greenway</b> Si chiede di realizzare, oltre alla Greenway, una infrastruttura ciclabile urbana e interurbana che possa essere una vera alternativa all'utilizzo quotidiano dell'automobile collegando in maniera diretta, rapida e sicura i Comuni. Il tracciato deve essere costituito da un asse principale che colleghi i principali poli attrattori sovralocali, a titolo di esempio: Autostazione Vimercate - Ospedale di Vimercate - Stazione FS Carnate - Centro Scolastico Omnicomprensivo di Vimercate - polo industriale di Agrate Brianza. Al tracciato principale devono essere collegati i percorsi ciclopedonali e campestri esistenti, specialmente sulla direttrice est-ovest che in diversi punti devono intersecare e attraversare l'infrastruttura autostradale.	Il progetto depositato contiene adeguate opere compensative tra cui anche la Greenway; ulteriori importi economici atti a garantire la realizzazione di ulteriori infrastrutture ciclabili verranno valutati nel rispetto del quadro economico del piano economico finanziario di cui all'Atto Aggiuntivo 4 della Concessione approvato dal CIPE
		La nuova infrastruttura ciclabile dovrà essere progettata con caratteristiche e servizi adeguati allo scopo che si prefigge in termini di sicurezza, pavimentazione, illuminazione, segnaletica, sosta e interscambio con TPL, stazioni di ricarica e manutenzione, etc.	In sede di progetto esecutivo, si potrà valutare di inserire/modificare gli elementi citati, laddove non già previsti.
Comune di Agrate	MASE-2023-0188708	(Segnalazioni di criticità puntuali al tracciato) <b>Premessa generale e criticità di natura ambientale, territoriale e urbanistica</b> La tratta D nella configurazione "breve" non è individuata nel Piano Territoriale Regionale, che costituisce lo strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Lombardia e che si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale. A tale assenza nella visione strategica, consegue la carenza di analisi punti di forza e di debolezza della nuova proposta infrastrutturale, e la mancata verifica delle potenzialità e delle minacce per le realtà locali e per i sistemi territoriali.	Le strategie regionali per la mobilità sono declinate puntualmente nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con d.c.r. n. 1245 del 20/09/2016. Il PRMT costituisce lo strumento di riferimento del quadro infrastrutturale del vigente PTR. L'opera infrastrutturale di progetto è indicata come "intervento da approfondire" del PRMT ed è indicata graficamente nella Tavola 3.

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
		<p>Se in tutti i documenti di programmazione comunitari nazionali e regionali, si pone l'accento sulla integrazione dell'insieme di infrastrutture, puntuali e a rete, che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci, nel progetto della tratta D nella configurazione "breve" non viene garantita una piena coesione territoriale anche attraverso le opportune connessioni ferroviarie/stradali. Di più, non si prefigurano ipotesi e soluzioni per la ferrovia di connessione al Gottardo, gronda nord-est (collegamento Seregno-Bergamo), che pure è una nuova infrastruttura che correva parallela alla futura Pedemontana Lombarda nella configurazione "lunga" da Carnate fino a Osio e si connette poi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate.</p> <p>Se tale mancanza sottolinea l'assenza di prospettiva strategica del progetto, potrebbe inoltre rendere anche meno "sostenibile" la tesi diffusamente sostenuta nella valutazione di impatto ambientale della nuova configurazione della tratta D "breve" circa il minore impatto rispetto alla tratta "lunga". Se, infatti, fosse mantenuta la previsione della ferrovia di connessione al Gottardo, molte delle riduzioni di impatto evidenziate nella comparazione tra le due infrastrutture sarebbero da valutare anche in funzione del mantenimento della ferrovia. Al di là della rilevata riduzione del "parallelismo" tra l'autostrada e la ferrovia, andrebbe valutato nello specifico se le riduzioni delle alterazioni paesaggistiche attendibili dalla Tratta D approvata, ad esempio, sarebbero comunque determinate dalla previsione della ferrovia, rendendo meno "vantaggiosa" la nuova configurazione della tratta D.</p>	<p>La previsione realizzativa del "Potenziamento infrastrutturale Bergamo-Seregno (gronda merci est di Milano)" è ignota.</p> <p>L'intervento è incluso nella programmazione infrastrutturale regionale e ripreso nella pianificazione territoriale, ma la relativa progettazione non mostra alcun avanzamento dalla fase di definizione preliminare approvata tra il 2005 e il 2006. L'opera, inoltre, è strettamente connessa ad altre previsioni infrastrutturali che allo stato attuale non sono in fase di definizione o comunque di sviluppo nel loro complesso.</p> <p>Si tenga conto, altresì, che l'affiancamento tra la Gronda Est e la Tratta D approvata generava un corridoio infrastrutturale nel suo complesso ad elevato grado di frammentazione ambientale, dato l'affiancamento di due opere strutturalmente rilevanti e di tutto il sistema connesso di raccordi e di ricomposizione della rete stradale locale interferita.</p> <p>La proposta di variante della Tratta D (al netto del primo tratto tra Carnate e Ruginello di Vimercate che resta pressoché come già previsto, anzi ne viene migliorato il quadro delle interferenze ambientali attendibili rispetto allo scenario precedente), genera certamente l'occupazione di una nuova porzione territoriale, ma permette di eliminare le importanti trasformazioni ambientali indotte sia dai più importanti elementi strutturali della Tratta D (si pensi agli svincoli di significativa dimensione, tra cui ad esempio quello tra Sulbiate e Bellusco), sia di ridurre il grado di frammentazione della barriera generata dall'affiancamento di due opere infrastrutturali rilevanti, permettendo così di migliorare le prestazioni della Gronda est in fatto di permeabilità ambientale trasversale.</p>
		<p>Il tracciato della tratta D nella configurazione "breve" si attesterà in territori che gli strumenti di governo del territorio della Provincia di Monza e Brianza, individuano come caratterizzati da un sistema degli spazi aperti ancora sufficientemente esteso e non eccessivamente frammentato e in cui l'agricoltura mantiene un ruolo nella definizione dell'identità territoriale e del paesaggio.</p> <p>Il tracciato della tratta D breve attraversa un corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione della Rete Ecologica Regionale, la cui sezione viene divisa con la conseguente compromissione della connettività ecologica.</p> <p>Sono da valutare specificatamente gli impatti derivati dalla previsione di interruzione della continuità del corridoio della RER.</p>	<p>Le interferenze attese sul sistema degli spazi aperti e su tutti gli elementi delle reti ecologiche reali e potenziali sono state analizzate nel SIA, fornendo al Progetto le misure ambientali ritenute necessarie per la compatibilità dell'opera.</p>
	b1)	<p><b>Studio di traffico e utilità della nuova infrastruttura: impatto del traffico sulla rete stradale</b></p> <p>L'impatto del traffico sulla rete stradale è stato condotto solo a livello autostradale. Il territorio interessato richiederebbe, invece, uno studio nel quadrante all'interno delle autostrade A51/A4/A58/A36, ma approfondito a tutti i livelli di rete, da quello autostradale a quello locale.</p>	<p>Lo studio di traffico a corredo del progetto depositato prende a riferimento la rete autostradale e la rete ordinaria, sia a livello extraurbano che a livello locale, comprendendo ovviamente anche il quadrante all'interno delle autostrade A51/A4/A58/A36. Le considerazioni legate agli effetti della realizzazione dell'opera sulle viabilità locali potrà essere approfondito in sede di progetto esecutivo.</p>
		<p>Le opere incluse nello scenario della Tratta D breve comprendono diverse opere di livello autostradale già in corso di realizzazione e alcuni solo progettati. Non si fa menzione, tra questi, dell'interconnessione completa A51/A4 (già inserita nell'Accordo di Programma della Tangenziale Est Esterna e mai realizzata) che pure risulterebbe, invece, fondamentale al fine di dar luogo a protezioni della viabilità locale di Agrate Brianza.</p>	<p>Nello scenario programmatico non è stato considerato il completamento dell'Interconnessione A4/A51 (la cui progettazione di livello definitivo era stata inserita nell'Accordo di Programma della Tangenziale Est Esterna) dal momento che tale opera non è stata inserita all'interno del proprio Piano di Investimenti né da Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A. né da Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>
		<p>Analogamente non è menzionato il potenziamento delle SP 13 e SP 121 (la Provincia di Monza e della Brianza ha commissionato nel 2021 un PFTE per questo potenziamento), che continueranno in ogni caso ad essere utilizzate da spostamenti di livello provinciale e locale e che sono oggi interessate, purtroppo, da traffico dovuto al fenomeno di "salto barriera" (Tangenziale Est Milano).</p>	<p>Nello scenario programmatico non è stato considerato il completamento il potenziamento delle SP 13 e SP 121 dal momento che tali opere sono ad un livello preliminare di studio e non vi è certezza che saranno realizzate e con quali tempistiche.</p>
		<p>Si osserva la mancanza nel percorso metodologico di interventi che coinvolgono assetti che, pur afferenti ad altri gestori/concessionari autostradali, sono di fatto parte in causa nelle concrete scelte degli utenti, quali la gestione delle tariffe alla barriera Milano Tangenziale Est e le alternative di gestione/infrastrutturazione dei caselli di Agrate Brianza.</p>	<p>Tale argomento non è competenza di Autostrada Pedemontana Lombarda e in ogni caso non sembra essere attinente alla Procedura di impatto ambientale.</p>
	b2)	<p><b>Studio di traffico e utilità della nuova infrastruttura: sovrastima della propensione dell'utenza all'uso dell'infrastruttura a pagamento</b></p> <p>"Il "Value of Time" (VOT), cioè il valore economico del tempo che gli utenti sono disposti a investire per risparmiare tempo durante un viaggio, utilizzato nelle previsioni di traffico future, non riflette accuratamente le scelte effettive degli utenti nella zona in esame. Lo studio presentato dal proponente sembra essere eccessivamente ottimistico riguardo all'attrattività potenziale della nuova autostrada. Si ritiene che la vera propensione a pagare da parte degli utenti, specialmente per il tratto breve D, potrebbe essere significativamente più bassa.</p>	<p>L'osservazione è generica e mirata esclusivamente a contestare lo studio di traffico senza portare elementi specifici. Il VOT utilizzato nel modello è stato ricavato applicando una metodologia di calcolo consolidata che si fonda su specifiche relazioni tra VOT ed altri indicatori economici stimati dalla letteratura di riferimento. Inoltre, una volta eseguita correttamente la taratura del modello rispetto allo scenario esistente l'applicazione di VOT diversi ha scarsa rilevanza sulle previsioni trasportistiche.</p>
		<p>Non sembra esserci alcuna prova di benefici effettivi in termini di riduzione del traffico sulla rete stradale locale.</p>	<p>Dalle analisi riportate nello studio di traffico, in particolare negli impatti derivanti dalla realizzazione della tratta D, emerge una diminuzione generalizzata del traffico sulla rete stradale extraurbana e locale.</p>
	b3)	<p><b>Studio di traffico e utilità della nuova infrastruttura: la necessità dell'interconnessione A4-A51</b></p> <p>La deliberazione n. XII / 1057 del 02/10/2023 della Giunta di Regione Lombardia, riporta a Pag. 11 (Punto 2.6) la seguente conclusione, in merito al completamento dell'interconnessione A4-A51: "Infine, nonostante lo Studio PIM valuti il completamento dell'interconnessione A4-A51 come necessario, si ritiene che la funzione assegnata alla suddetta interconnessione venga in prospettiva svolta dal nuovo svincolo della Tratta D breve sulla A4; peraltro, lo studio di traffico del progetto in valutazione attesta l'adeguatezza del nuovo assetto di rete evitando, per contro, di caricare la A51 di ulteriori flussi che ne comprometterebbero ulteriormente la prestazionalità, dati i livelli già oggi prossimi alla capacità".</p> <p>La conclusione sopra riportata si ritiene insoddisfacente sotto diversi aspetti. La sua attuale conformazione, mancante degli svincoli da e per Vimercate, determina da diversi anni un ingente transito improprio, anche di mezzi pesanti, in pieno centro abitato di Agrate Brianza.</p>	<p>Il completamento dell'interconnessione A4/A51 non è di competenza di Autostrada Pedemontana Lombarda, che pertanto non può esprimersi circa una sua eventuale realizzazione. Per quanto riguarda il progetto della Tratta D breve, dallo studio di traffico emerge un miglioramento del traffico parassita transitante da Agrate.</p>
	b3.1)	<p>Quanto agli ingenti flussi di traffico della Tangenziale Est, bisogna osservare che il sistema di esazione a barriera determina un importante e noto a tutti differente carico di traffico proprio nel tratto della Tangenziale Est nello scavalco della A4. La soluzione, quindi, non solo richiederebbe urgentemente il completamento dell'interconnessione, ma anche una verifica del sistema di esazione che sia equilibrato rispetto agli obiettivi primari di sicurezza stradale e della salute delle persone.</p>	<p>La barriera di esazione dell'A51 non è competenza di Autostrada Pedemontana Lombarda, che pertanto non può esprimersi circa osservazioni relative al suo funzionamento.</p>
	b3.2)	<p>Dato che la Regione Lombardia sottolinea le prestazioni prossime alla capacità della Tangenziale Est si chiede come mai non abbia richiesto che fosse presa in considerazione, nella valutazione delle alternative al completamento dell'autostrada Pedemontana, anche il potenziamento della A51. La valutazione avrebbe potuto far emergere quali siano i punti di maggior sofferenza di quella arteria (ad esempio Usmate Velate?), sottolineando le ragioni tecniche ed economiche che avrebbero fatto propendere per l'alternativa vincente (qualunque tra quelle valutate, ma valutandole).</p>	<p>Il potenziamento dell'A51 comporterebbe un'ingente occupazione di territorio densamente urbanizzato nei comuni di Agrate e Vimercate con un'importante demolizione del tessuto urbano residenziale (in special modo in corrispondenza dell'attraversamento di Vimercate e Oreno); inoltre il cantiere per le realizzazioni di tale opera avrebbe un'impatto ragguardevole sia per quanto riguarda le ripercussioni sul traffico che per quanto riguarda le aree limitrofe al cantiere. Tutto ciò premesso, occorre rimarcare come la Tangenziale Est A51 sia un'infrastruttura in concessione ad un gestore diverso da APL.</p>
	b3.3)	<p>Se l'interconnessione TEEM-A4-APL con la tratta D breve è concorrente dell'interconnessione A4-A51, lo sarebbe per i veicoli che transitano da Ovest, se disposti a pagare un pedaggio circa triplo rispetto a quello di Autostrade per l'Italia. Per i veicoli che transitano da Est, verso Vimercate, oltre al pedaggio, vi sarebbe un allungamento di percorso molto elevato. Dunque, la funzionalità della nuova prevista interconnessione TEEM-A4- APL con la tratta D breve verso Vimercate, per chi percorre la A4, è assai poco condivisibile. Lo stato della rete secondaria, percorsa impropriamente dal traffico di attraversamento, è molto probabile che continuerà a far sentire i suoi tragici effetti anche dopo la realizzazione di tutta la Autostrada Pedemontana.</p>	<p>Il completamento dell'interconnessione A4/A51 non è di competenza di Autostrada Pedemontana Lombarda, che pertanto non può esprimersi circa una sua eventuale realizzazione. Per quanto riguarda il progetto della Tratta D breve, dallo studio di traffico emerge un miglioramento del traffico parassita transitante da Agrate.</p>

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
		b3.4) Se l'interconnessione TEEM-A4 - tratta D breve consentisse, come affermato nella delibera, di non sovraccaricare la Tangenziale Est è necessario vincolare in modo formale, allora, l'apertura della tratta C, il cui termine è proprio la Tangenziale Est, all'apertura della tratta D-breve. Altrimenti l'apertura della tratta C avrebbe un effetto devastante sulla Tangenziale Est e su tutti i percorsi locali che risulterebbero di conseguenza ulteriormente congestionati. Si osserva che lo studio di traffico della tratta D breve riportava come priva di ogni fattibilità l'alternativa di realizzare la sola tratta C, senza la tratta D completa o la D breve.	La realizzazione della Tratta D breve è prevista al termine dei lavori delle tratte B2 e C. Nel periodo transitorio nel quale sarà presente la sola tratta C quest'ultima sarà interessata da volumi di traffico notevolmente inferiori a quelli attesi, proprio perchè la A51 non consente ulteriori aggravii di traffico.
		c) <b>Mobilità</b> Per lo sviluppo sostenibile della mobilità, sarebbe opportuno estendere la rete ciclabile per gli spostamenti sistematici e non solo turistico-ricreativi, estesa alle principali stazioni ferroviarie/metropolitane (su ferro). Nel corso del 2019 l'amministrazione comunale ha commissionato uno studio specialistico proprio per valutare quali fossero le opportunità di potenziamento della rete ciclopedonale. Naturalmente anche le altre connessioni con la rete "ferro" sarebbe auspicabile siano completate (Monza FS, Gessate M2, ecc.). Queste costituirebbero naturalmente anche la rete di supporto per gli spostamenti intercomunali contermini.	L'osservazione fa riferimento a infrastrutture non oggetto della presente Procedura di Impatto Ambientale.
		d) <b>Criticità su mitigazioni e compensazioni</b> Il progetto definitivo della tratta D in oggetto non fa in alcun modo riferimento al rispetto del principio "Do No Significant Harm (DNSH)" ormai divenuto un pilastro centrale di Next Generation EU che prevede che gli interventi di ampia natura non arrechino nessun danno significativo all'ambiente.	Il principio DNSH è stato ripreso per le misure finanziate con il PNRR. Tale principio, volto a orientare gli investimenti verso tecnologie più sostenibili, si traduce in una serie di prescrizioni da rispettare nell'attuazione delle misure. Il progetto della variante Tratta D non prevede finanziamenti in ambito PNRR.
		Il progetto definitivo proposto provoca una frammentazione generale dei residui varchi ecologici presenti all'interno del Parco Agricolo Nord Est. Tale frammentazione risulta aggravata dal fatto che laddove l'infrastruttura è prevista in trincea la progettazione non abbia in alcun modo previsto la realizzazione di ampi tratti in galleria artificiale e/o ponti verdi e/o ecodotti.	Oltre alle opere di deframmentazione previste dal progetto, nel SIA sono state fornite ulteriori misure di compatibilità ambientali finalizzate alla mantenimento delle attuali funzioni ecologiche legate alla permeabilità per i passaggi faunistici terricoli, reali e potenziali.
		Una grave mancanza è l'assenza dell'esplicitazione dei "criteri" che sono stati utilizzati per la quantificazione delle compensazioni e delle mitigazioni: la loro assenza non consente di valutarne l'efficacia sia in termini quantitativi che qualitativi.	Il progetto di mitigazione e compensazione, al di là degli aspetti prettamente di inserimento dei manufatti e di ricomposizione paesaggistica, è stato sviluppato anche in un'ottica di riequilibrare da un punto di vista ecologico e naturalistico le alterazioni attese nei diversi ecosistemi interessati dalle trasformazioni temporanee e permanenti. E' stata, infatti, sviluppata una proposta di distribuzione di nuove unità vegetazionali diversificate sia in modo concentrato in aree di maggior rilevanza ecologico-naturalistica reale e potenziale (vd. compensazioni prescrittive), sia in modo diffuso, tutte con finalità di potenziamento dell'attuale dotazione ecostrutturale e delle funzioni ecologiche del territorio interessato, introducendo nuovi habitat in continuità e tra loro strettamente connessi.
		Gli interventi di inserimento ambientale e di compensazione debbano tenere conto, oltre che degli aspetti paesaggistici e di biodiversità, anche della perdita di altri servizi ecosistemici erogati dal suolo consumato dall'opera. Si richiede pertanto di individuare i servizi ecosistemici di maggiore significato ambientale svolto dai suoli consumati dall'opera, di valutarne la perdita e di prevedere il loro risarcimento (o meglio il loro incremento) attraverso adeguate opere di inserimento e compensazione ambientale. Queste opere potrebbero essere dimensionate e localizzate in aree che potrebbero beneficiare del servizio ecosistemico erogato e quindi non necessariamente localizzate in fregio alle opere viarie ma considerando altre aree utili a ridurre criticità ambientali presenti considerando oltre che il territorio agricolo anche le aree urbanizzate.	Si veda quanto già espresso in merito al punto precedente. In merito alla perdita di superfici permeabili e quindi alla potenziale alterazione dell'equilibrio idrologico e delle acque sotterranee, come illustrato nel SIA, le acque ricadenti sulle pavimentazioni dell'infrastruttura autostradale saranno infiltrate nel suolo e nel sottosuolo (previa depurazione) tramite un sistema appositamente studiato al fine di garantire la restituzione all'ambiente delle acque temporaneamente intercettate. In merito alla variazione della disponibilità di suoli in grado di fissare la CO2, come illustrato nel SIA la quantità di nuovi ecosistemi vegetazionali permanenti Si veda quanto già espresso in merito. al posto di terreni agricoli soggetti a lavorazione ed alterazione pedologica per utilizzo intensivo è in grado di compensare la perdita attesa.
		Un aspetto non considerato nella previsione delle opere di compensazione è l'emissione di CO2eq dovuta dal traffico veicolare connesso con l'esercizio dell'infrastruttura. Sarebbe quindi opportuno fornire oltre alla stima dell'assorbimento di CO2 eq prevedibile dalle opere già previste, proporre un obiettivo di assorbimento integrativo da perseguire attraverso l'implementazione di piantagioni, o attraverso accordi con conduttori agricoli per attuare pratiche agricole rigenerative (aumentare lo stoccaggio di carbonio nei suoli), o attraverso interventi diretti o erogazione di risorse economiche ai comuni per ridurre le emissioni del territorio (riduzione emissioni edifici pubblici, o altro).	Il progetto stradale in analisi non può rappresentare lo strumento di pianificazione e governo di attività di altri settori indipendenti.
		Da una prima analisi, seppur visiva, si può affermare inoltre che le mitigazioni e le compensazioni previste nel territorio del Comune di Agrate Brianza, in particolare nel tratto a sud verso l'abitato, risultino molto scarse e poco funzionali al raggiungimento degli obiettivi prefissati.	Si ritiene che il progetto depositato contenga opportune opere di mitigazione ambientale.
		Si evidenzia la necessità di prevedere un bilanciamento complessivo per tutta la tratta D della ripartizione delle compensazioni fra i comuni interessati dalle opere. Tale bilanciamento dovrebbe tenere conto del peso dell'impatto dell'opera in relazione alla superficie e alle caratteristiche insediative di ogni singolo comune.	Per il bilanciamento delle compensazioni tra tutti i comuni interessati è stata utilizzata la stessa matrice utilizzata per le altre tratte e concordata nel 2009 con la Regione e i Comuni interessati.
		e1) <b>Altre segnalazioni puntuali: tracciato autostradale e svincolo A58/A4</b> Il progetto proposto, che prevede una autostrada a tre corsie per senso di marcia (oltre alla corsia di emergenza) e uno svincolo di connessione con l'A4 di grandissimo impatto, produce un elevato consumo di suolo ed è assolutamente sovradimensionato. Le analisi trasportistiche a corredo degli elaborati progettuali, peraltro viziati da una sovrastima delle previsioni di traffico, come già evidenziato in precedenza, risultano compatibili con una configurazione ridotta che consentirebbe una rimodulazione e una riduzione della svincolo di collegamento con l'autostrada A4 che si trova a ridosso di un quartiere residenziale significativo nella frazione di Omate. I volumi di traffico attesi, evidenziati nelle relazioni, risultano compatibili con una configurazione ridotta (2 corsie per senso di marcia oltre alla corsia di emergenza) che consentirebbe anche di andare a ridimensionare lo svincolo di collegamento con l'A4 che si trova a ridosso della frazione di Omate.	Lo studio di traffico è stato condotto secondo metodologie di comprovata validità e buona pratica internazionale, utilizzando i dati disponibili in letteratura e dati aggiornati circa i volumi di traffico nell'area di studio. A seguito dei risultati che emergono dallo studio di traffico la riduzione a due corsie per senso di marcia comporterebbe un qualità del deflusso progressivamente scadente per un nuova infrastruttura nel corso della concessione, considerando inoltre che sia la tratta C che la A58 sono a tre corsie. Si segnala inoltre che una riduzione a 2 corsie ridurrebbe solo minimamente l'ingombro dello Svincolo di interconnessione la cui estensione è principalmente dovuta alle numerose rampe di svincolo che per necessità progettuali si articolano su tre diversi livelli altimetrici.
		Si ritiene che lo svincolo di cui sopra possa essere meglio distribuito tra le aree a nord e a sud dell'Autostrada A4, quindi in aree già compromesse dalla TEEM, allontanandolo così dal centro abitato.	L'osservazione è generica e mirata esclusivamente a contestare il progetto definitivo senza portare elementi specifici. L'ingombro dello svincolo è dettato dall'attuale configurazione nella quale sono presenti anche le connessioni da e per l'area di servizio e dalla necessità di realizzare un'interconnessione completa tra A36, A4 e A58.
		Nel territorio del Comune di Agrate Brianza il tracciato principale è per il 5% circa in rilevato e per il 95% in trincea con la previsione di un solo attraversamento faunistico (sottopasso) al confine con il Comune di Burago di Molgora, di limitata ampiezza e di dubbia efficacia. Rilevate queste criticità, a dimostrazione di una proposta insoddisfacente non pensata per preservare maggiormente il paesaggio, al fine di mitigare il danno prodotto dalla nuova infrastruttura si dovrebbe quantomeno prevedere ampi tratti di gallerie artificiali così da consentire la realizzazione di estesi passaggi verdi che possano diventare elemento di cerniera degli spazi aperti.	La livelletta dell'ultimo tratto dell'autostrada è condizionata dalla presenza del complesso svincolo con TEEM A4 e dalla necessità di contenerne per quanto possibile le dimensioni. Non è opportuno prevedere gallerie in corrispondenza dell'interconnessione per ovvi motivi legati alla sicurezza stradale. La richiesta non considera queste due necessità progettuali.
		e2) <b>Altre segnalazioni puntuali: ripristino strada vicinale</b> Il progetto proposto prevede la cancellazione della strada campestre che collega la via Don Marnoni nel Comune di Agrate Brianza al Comune di Cavenago di Brianza. Rilevata questa criticità si dovrebbe quantomeno provvedere al ripristino di questo collegamento funzionale anche all'accesso ai fondi ponderali ivi presenti.	Per il ripristino di tale strada podereale sarebbe necessario un cavalcavia di circa 300 m di sviluppo con importanti luci di calcolo data l'impossibilità di prevedere delle pile su gran parte del suo sviluppo (a causa della configurazione dello svincolo); inoltre, tale struttura, lato Agrate, avrebbe un'altezza fuori terra comunque non inferiore a 10 m con conseguente peggioramento dell'impatto visivo dell'opera nel suo complesso e necessità di deviare altimetricamente il tratto di podereale che si innesta su via Don Marnoni e da cui attualmente si accede ad un impianto vivaistico. Si evidenzia che la continuità di spostamento est-ovest verrà comunque garantita dalla realizzazione del cavalcavia di via Damiano Chiesa (SP121). L'accesso alle aree poste a ovest dallo svincolo sarà garantito tramite la porzione di podereale connessa a via Don Marnoni (SP215), mentre l'accesso alle aree poste a est dello svincolo sarà garantito tramite la podereale tramite cui si accede anche all'area di servizio di Agrate Brianza Nord.

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
		<p><b>Altre segnalazioni puntuali: Greenway e rete ciclabile</b></p> <p>Il progetto della Greenway correlato alla variante progettuale, citata come "opera compensativa", risulta essere irrisorio rispetto alla nuova infrastruttura autostradale proposta.</p> <p>La sua funzionalità non raggiunge gli obiettivi di mobilità ciclabile sovralocale in quanto non incide in modo sostanziale nelle scelte di mobilità dei cittadini e si limita, forse, a garantire spostamenti per il tempo libero.</p> <p>Oltre a quanto evidenziato in precedenza, sarebbe auspicabile una maggior attenzione in merito alla realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili urbane e interurbane (progettate con caratteristiche e servizi adeguati) che possano essere una vera alternativa all'utilizzo dell'automobile garantendo collegamenti diretti e sicura tra i Comuni.</p>	<p>Non si condivide l'osservazione secondo cui la Greenway sarebbe irrisoria come opera compensativa rispetto alla nuova infrastruttura, in quanto il progetto depositato contiene anche altre opere compensative di tipo ambientale; l'insieme delle opere compensative presenti nel progetto risultano più che adeguate al fine di compensare l'effetto della realizzazione della nuova opera.</p> <p>La Greenway è un itinerario di mobilità lenta che mette in rete percorsi esistenti di varia natura collegandoli tramite tratti di nuova realizzazione. I collegamenti richiesti hanno una funzione completamente diversa da questo non possono sostituire la Greenway.</p> <p>In sede di Progetto Esecutivo si potranno prevedere modifiche puntuali alla Greenway in funzione delle previsioni di realizzazione di nuovi percorsi ciclopedonali da parte dei Comuni e/o della Provincia.</p> <p>Si ricorda infine che il D.Lgs. 163/2006 (ancora in vigore per le opere strategiche in legge obiettivo) fissa al 2% MASSIMO l'importo destinato alle opere compensative rispetto all'importo complessivo dell'opera. Per la Tratta D breve tale percentuale è pari all'11,4%</p>
		e3.1) Alcuni tratti del percorso [della Greenway] sono già in essere e sono stati realizzati dal Comune di Agrate Brianza con caratteristiche e servizi adeguati, pubblica illuminazione compresa.	In sede di Progetto Esecutivo si aggiornerà il progetto della Greenway sulla base dei tratti di ciclabile di più recente realizzazione.
		Si segnala che per i nuovi tratti in progetto [della Greenway] non sono stati previsti impianti di illuminazione pubblica, cosa invece risulta necessaria per renderle sicure e praticabili.	Il percorso della Greenway nei tratti extraurbani esistenti non prevede illuminazione; l'aggiunta dell'impianto di illuminazione in specifici tratti potrà essere valutata in sede di progetto esecutivo.
		Si evidenzia anche la mancanza di impianto di illuminazione pubblica nel collegamento [della Greenway] a nord tra il Comune di Agrate Brianza e il Comune di Burago di Molgora.	Il percorso della Greenway nei tratti extraurbani esistenti non prevede illuminazione; l'aggiunta dell'impianto di illuminazione in specifici tratti potrà essere valutata in sede di progetto esecutivo.
		e3.2) Il tracciato autostradale proposto interferisce con la SP121 all'altezza di via Damiano Chiesa, strada di importanza sovracomunale. Si rileva come questa interferenza sia stata gestita esclusivamente predisponendo l'opera di scavalco del tracciato senza aver preso in considerazione lo sviluppo di un collegamento ciclopedonale tra il Comune di Agrate Brianza e il Comune di Cavenago di Brianza non apportando quindi alcun beneficio alla mobilità ciclabile urbana e interurbana.	In sede di progetto esecutivo, si potrà prevedere un allargamento del cavalcavia e dei rilevati di accesso al fine di renderli compatibili con la realizzazione di una pista ciclabile.
Comune di Bellusco	MASE-2023-0187710	<p>(Segnalazioni di criticità puntuali al tracciato)</p> <p><b>Svincolo di Vimercate – Bellusco - Traffico indotto sulla rete esistente</b></p> <p>In generale, gli studi specialistici effettuati a supporto della redazione del PGT e, ancora più in particolare, dalle analisi di traffico degli effetti indotti sulla rete esistente con particolare riferimento a quella secondaria (provinciale e comunale), realizzato dal Centro Studi PIM nell'ambito del Programma di collaborazione PIM-Provincia di Monza e Brianza sulla rete secondaria e sulla rete urbana locale, hanno evidenziato situazioni di criticità sulla SP2 Monza-Trezzo (strada extraurbana secondaria, tipo C, a carreggiata singola con circa 2.500 veicoli eq./ora bidirezionali); tali condizioni verrebbero ulteriormente accentuate dal previsto svincolo di Vimercate, il cui raccordo del ramo orientale si innesta alla rotonda esistente lungo la SP2 in territorio di Bellusco, che comporterà (oltre all'interferenza più avanti illustrata) un peggioramento della congestione e delle condizioni di traffico.</p> <p>Situazione quest'ultima insostenibile per il tratto belluschesse della SP2 che attualmente presenta un livello di congestionamento tale da non essere in grado di sostenere ulteriore traffico. L'attuale conformazione dell'infrastruttura presenta un livello di criticità che non trova risposte migliorative nella programmazione provinciale che ritiene l'arteria tecnicamente molto difficilmente potenziabile per le caratteristiche dimensionali e geometriche proprie della strada, la cui sezione non può essere ampliata attraversando tratti urbani e a causa delle molte interconnessioni a raso e rotonde.</p>	Il progetto prevede la realizzazione di una nuova viabilità di adduzione ad APL che consentirebbe di incrementare la capacità infrastrutturale locale, inoltre lo studio di traffico presente all'interno del progetto della Tratta D breve dimostra un miglioramento del traffico sulla rete locale.
		<p><b>Contrasto con PGT immissione in rotonda del braccio di collegamento (IR 19 - Collegamento svincolo Vimercate – rotonda 4)</b></p> <p>Il braccio di collegamento dello svincolo di Vimercate alla SP2 in territorio di Bellusco con innesto sulla rotonda di via Brianza (IR 18 rotonda 4) nel tratto finale di immissione risulta contrastante con la programmazione comunale dettata dal PGT espressa in dettaglio negli ambiti di trasformazione AdT11 e AdT12 che insistono sul medesimo sedime dell'innesto.</p> <p>La trasformazione prevista dal PGT prevede il prolungamento della strada comunale via Europa e la sua immissione diretta in rotonda nello stesso punto individuato dal progetto di Pedemontana. In definitiva, il raccordo del ramo orientale del nuovo svincolo di Vimercate alla rotonda esistente lungo la Sp2, determina una interferenza che limita la realizzazione della prevista viabilità comunale e che condiziona negativamente l'accessibilità dell'esistente (e previsto) complesso insediamento produttivo.</p>	Lo svincolo di Vimercate Bellusco sarà ottimizzato in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		<p><b>Interruzione strada storica vicinale della cascina Chiesa – Asse autostradale principale (TR02 Trinca)</b></p> <p>L'asse principale dell'autostrada interrompe la strada vicinale della cascina Chiesa, antico asse viario che per secoli ha collegato l'abitato di Bellusco con quello di Vimercate, ora sentiero campestre per l'accesso ai fondi agricoli e parte integrante della rete sentieristica ciclopedonale che caratterizza le nostre campagne, alternativa alla mobilità veicolare, preziosa opportunità per il tempo libero e parte integrante del sistema della viabilità storica e d'interesse paesaggistico, tutelata dal Piano Territoriale Regionale.</p>	Il progetto depositato presenta opere atte a garantire un sufficiente grado di ricucitura del territorio attraversato. La necessità di prevedere ulteriori opere di ricucitura potrà essere valutata nella successiva fase progettuale.
		<p><b>Interruzione strada storica consortile (via 25 Aprile) - Braccio di collegamento (IR 19 - Collegamento svincolo Vimercate – rotonda 4)</b></p> <p>Il braccio di collegamento dello svincolo di Vimercate alla SP2 in territorio di Bellusco interrompe la strada consortile storica che da via 25 Aprile permette l'accesso ai fondi agricoli.</p>	Nelle successive fasi di progettazione saranno verificate adatte soluzioni al fine di garantire gli accessi.
		<p><b>Greenway - Mancanza di titolarità tratta GW11 dal prog.3+009.00 al prog. 3+052.00 in cascina S. Nazzaro. Tipologico di riferimento B5</b></p> <p>La piattaforma del percorso ciclopedonale in progetto interessa un'area di proprietà privata: trattasi del cortile interno della cascina S. Nazzaro, area comune di proprietà delle unità immobiliari dell'insediamento storico, non di proprietà pubblica e non appartenente al demanio del Comune di Bellusco.</p> <p>Anche a prescindere dalla opportunità della localizzazione del tracciato, il progetto non prevede l'acquisizione da parte di Pedemontana dell'area, rendendo così non fattibile l'opera.</p>	In fase di progetto esecutivo saranno individuate delle alternative progettuali di concerto con le amministrazioni comunali.
		<p><b>Greenway – Incompatibilità con sede stradale esistente 1 - GW11 dal prog.3+009.00 al prog. 3+052.00. Tipologico di riferimento B5</b></p> <p>L'area di sedime del percorso ciclopedonale in progetto da cascina S. Nazzaro a via S. Nazzaro (direzione per Ruginello) si inserisce nella piattaforma della strada esistente con un intervento di solo rifacimento del tappetino d'usura (Intervento B5 – Rifacimento tappetino di usura su strada esistente).</p> <p>Si segnala che il progetto contrasta con la reale conformazione della strada, rendendo impraticabile la scelta progettuale in quanto la strada esistente, con sezione inferiore a cinque metri, ad oggi non dotata di marciapiedi, è a doppio senso di marcia e quindi non idonea ad un utilizzo promiscuo auto e mobilità dolce. Il progetto non prevede l'acquisizione di un nuovo ingombro per la ciclopedonale e non tiene conto della programmazione comunale dettata dal PGT espressa negli ambiti di trasformazione AdT1 e AdT2 che insistono sul tratto di strada in oggetto.</p>	In fase di progetto esecutivo saranno individuate delle alternative progettuali di concerto con le amministrazioni comunali.

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
		<p><b>Greenway – Incompatibilità con sede stradale esistente 2 - GW11 dal prog.3+009.00 al prog. 3+052.00. Tipologico di riferimento B5</b></p> <p>L'area di ingombro del percorso ciclopedonale da cascina S. Nazzaro a via S. Nazzaro (prossimità incrocio con sentiero delle Gariole) si inserisce nel sedime della strada esistente proponendo un intervento di solo rifacimento del tappetino d'usura (Intervento B5 – Rifacimento tappetino di usura su strada esistente).</p> <p>Si segnala che il progetto contrasta con la reale conformazione della strada rendendo impraticabile la scelta progettuale in quanto la strada esistente, con sezione inferiore a cinque metri, ad oggi non dotata di marciapiedi, è a doppio senso di marcia e quindi non idonea ad un utilizzo concorrente auto e mobilità dolce. Il progetto non prevede l'acquisizione di un nuovo ingombro per la ciclopedonale.</p>	In fase di progetto esecutivo saranno individuate delle alternative progettuali di concerto con le amministrazioni comunali.
		<p><b>Greenway - Mancanza del progetto per la realizzazione del sottopasso nei pressi della SP2 - GW16 dal prog.4+645.00 al prog.4+685.00</b></p> <p>Il progetto definitivo prevede la realizzazione di un attraversamento della SP2 mediante sottopasso: di tale opera d'arte manca il progetto, non è individuata l'area di ingombro di tale manufatto e non è esplicitata l'acquisizione del terreno necessario alla realizzazione.</p>	La Greenway attraverserà la SP2 in sottopasso; nelle successive fasi progettuali si procederà alla progettazione dell'opera e alla definizione delle fasi di cantiere finalizzate ad arrecare il minimo disturbo possibile al traffico veicolare.
		<p><b>Sensibilità paesistica</b></p> <p>Il progetto presenta un errore in quanto basa la valutazione ambientale partendo da un dato errato relativo alla classe di sensibilità paesistica dell'area interessata. L'attuale PGT vigente attribuisce la classe 5 e non la classe 4.</p>	Sono stati assunti gli elaborati dei PGT vigenti al momento della redazione dello SIA. Per il Comune di Bellusco sono stati illustrati i contenuti del PGT vigente e anche di quello adottato al momento della redazione dello SIA. Nella Sezione 4. Quadro ambientale - 4.8 Paesaggio (pag. 48) è infatti data evidenza della modifica avvenuta alla classificazione paesaggistica del territorio comunale tra PGT vigente e variante all'epoca solo adottata (quindi non vigente).
Comune di Bernareggio	MASE-2023-0187844	<p>(Segnalazioni di criticità puntuali al tracciato)</p> <p>Lo stralcio dell'asse viario relativo all'opera connessa TRMI 12, così come previsto nel progetto pervenuto, comporterebbe una pesante criticità per il territorio di Bernareggio. Tale opera infatti, prescindendo dal tracciato di Pedemontana, è per il territorio di Bernareggio indispensabile al fine di garantire un'alternativa al traffico che oggi taglia in due il paese tramite la SP3. Il traffico di attraversamento – già insostenibile ad oggi – sicuramente si intensificherà a seguito delle nuove infrastrutture stradali previste, sia a nord del nostro territorio (collegamento stradale Terno d'Isola – Calusco d'Adda con nuovo ponte sull'Adda) sia a sud, con il tracciato di Pedemontana.</p> <p>Pertanto, a prescindere dal tracciato di Pedemontana, si chiede che l'intera opera connessa TRMI 12 venga realizzata, ovvero prevedendo sia il nuovo asse viario esterno al paese sia le rotonde di collegamento con la viabilità esistente.</p>	Il progetto depositato contiene adeguate opere compensative di tipo ambientale; la realizzazione di altre opere viabilistiche sarà valutata nelle opportune sedi.
		<p>Si chiede inoltre che la progettazione dell'intera TRMI 12 mantenga un'attenzione particolare ai seguenti aspetti:</p> <p>1) attenzione agli aspetti ambientali, paesaggistici e di consumo di suolo, ovvero definire un progetto che tenga conto dell'importanza strategica delle aree agricole tra Bernareggio ed Aicurzio e che quindi possa essere sviluppato con criteri di tutela quali trincee, gallerie, ponti verdi ecc.. oltre alle necessarie compensazioni e mitigazioni ambientali;</p> <p>2) attenzione al raccordo a nord di Bernareggio tenendo in debita considerazione la nuova viabilità che sarà prevista da Paderno d'Adda a Verderio a seguito della realizzazione del nuovo ponte sull'Adda; diventa quindi fondamentale che l'asse viario esterno a Bernareggio tenga conto della progettazione delle opere infrastrutturali a nord onde evitare che ci sia uno "scollamento" progettuale ovvero che non si tenga conto dei flussi di traffico previsti in arrivo dal lecchese e dalla bergamasca.</p>	Si rimanda al punto sopra: qualora fosse prevista la realizzazione della TRMI 12 si terrà conto di quanto riportato.
		<p>Si evidenzia infine, in merito al tracciato della Greenway, la necessità di prevedere il collegamento con il percorso ciclabile di interesse regionale PCIR 15 Lambro, Abbazie ed Expo, creando un attraversamento ciclabile in Bernareggio, anche sfruttando i tracciati di piste ciclabili già esistenti.</p>	La Greenway della Tratta D breve è stata progettata con l'idea di mettere in rete percorsi esistenti al fine di creare un collegamento con la ciclabile del Canale Villoresi (percorso ciclabile di interesse regionale PCIR6), seguendo un itinerario che sviluppa nello stesso territorio attraversato dalla Tratta D breve. L'area citata fuoriesce dall'ambito di progetto: pertanto si rimanda ad altre sedi la discussione circa realizzazione di ulteriori percorsi ciclopedonali.
Comune di Burago di Molgora	MASE-2023-0188202	<p>(Segnalazioni di criticità puntuali al tracciato)</p> <p>L'opera ha caratteristiche fortemente impattanti in un'area estremamente sensibile dal punto di vista ambientale, con presenza di insediamenti agroturistici, residenziali di recupero e previsione di attuazione di infrastrutture di servizio (RSA) in prossimità.</p>	Sono state definite specifiche scelte strutturali, anche planimetriche, e mitigative al fine di ridurre le interferenze con le sensibilità segnalate.
		<p>Verrà interrotta anche la viabilità interpodereale, vicinale e comunale di collegamento tra i lotti ciò costituirebbe una ferita invalicabile tra le aree e le attività poste ad EST e ad OVEST dell'autostrada, in un contesto che negli anni ha mantenuto inalterate le proprie caratteristiche di naturalità per volere e lungimiranza delle Amministrazioni locali.</p>	Il progetto depositato presenta opere atte a garantire un sufficiente grado di ricucitura del territorio attraversato. La necessità di prevedere ulteriori opere di ricucitura potrà essere valutata nella successiva fase progettuale.
		<p>Nell'intersezione con la SP 211 il superamento del tracciato autostradale è in rilevato (cavalcavia), tale soluzione comprometterebbe la complanarità del tracciato stradale inficiando il previsto collegamento ciclopedonale di collegamento tra i Comuni di Burago di Molgora ed Ornago, asse importante dei collegamenti intercomunali per la mobilità leggera.</p>	In sede di progetto esecutivo, si potrà prevedere un allargamento del cavalcavia e dei rilevati di accesso al fine di renderli compatibili con la realizzazione di una pista ciclabile.
		<p>Rivedere nel complesso la proposta di "variante" limitando sensibilmente l'impatto dell'infrastruttura autostradale e delle opere connesse (casello, vasche laminazione ecc.).</p>	La configurazione della variante sarà ottimizzata in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		<p>[Rivedere nel complesso la proposta di "variante"] prevedendo ampi tratti in gallerie artificiali.</p>	La riconfigurazione altimetrica del tracciato e l'introduzione di ulteriori tratti in galleria saranno valutati in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		<p>[Rivedere nel complesso la proposta di "variante" prevedendo] opere di mitigazione sia acustica che ambientale nei tratti scoperti.</p>	Le misure ambientali rispondono alle necessità di contenimento delle interferenze attese e potenziali, nonché alla compatibilità dell'opera nel suo complesso.
Comune di Caponago	MASE-2023-0188714	<p>(Segnalazioni di criticità puntuali al progetto)</p> <p>La prima [osservazione] interessa la parte a nord-est del nostro comune in prossimità dello svincolo autostradale A4-TEEM e Pedemontana, che lambirà ed in parte ingloberà un "ambito agricolo strategico" del Piano territoriale provinciale, in cui si trova Cascina Turro, che si ritroverà sovrastata dall'infrastruttura, qui sviluppata su tre livelli per 12 corsie, marginalizzando la cascina e degradandone il suo valore storico/testimoniale ed affettivo.</p>	<p>A livello progettuale, si è cercato di mantenere le rampe di nuova realizzazione il più possibile adiacenti all'asse autostradale al fine di preservare il più possibile Cascina Turro.</p> <p>Al fine di limitare l'impatto della nuova infrastruttura sono state previste delle barriere acustiche aventi le medesime caratteristiche architettoniche di quelle attualmente presenti e installate da TEEM e una fascia di mitigazioni ambientali. Questi due elementi ovrerebbero fornire un'adeguata schermatura visiva e acustica.</p> <p>Si fa presente che la richiesta (formulata dallo stesso Ente) di non demolire il cavalcavia esistente e di mantenere via Cascina Bertagna sulla sua sede attuale avrebbe l'effetto di avvicinare ulteriormente le rampe alla Cascina Turro.</p>
		<p>La seconda [osservazione] interessa la cosiddetta Greenway che, percorrendo da nord a sud il territorio vimerchiese, si atesta nel Comune di Caponago in prossimità dello scavalco autostradale A4, qui la prevista strada verde (così come la vediamo nel tracciato illustrato nelle tavole che ci sono pervenute al Comune di Caponago) ripristina un attraversamento ciclopedonale che, da circa un anno, abbiamo traslato a ovest, rialzandolo e illuminandolo con apposita "lama di luce", quindi messo in sicurezza perché, nella posizione originaria (che ora ci viene riproposta) era molto, molto pericoloso in quanto troppo adiacente la rotatoria sulla SP 215/ intersezione Viale delle Industrie. Proposta quindi non realizzabile.</p>	In sede di Progetto Esecutivo, verrà aggiornato il rilievo topografico e verrà previsto che l'attraversamento ciclopedonale di via dell'Industria sia posizionato in corrispondenza della sua nuova ubicazione.
		<p>Proseguendo verso sud il tracciato della Greenway entra all'interno di un'area di mq 13.571,00 oggetto di un progetto di rimboschimento finanziato, nel settembre 2022, da Regione Lombardia denominato "Infrastrutture verdi a rilevanza ecologica e incremento della naturalità" per il quale il Comune di Caponago ha impegnato denaro pubblico per la compartecipazione all'acquisto. Proposta in antitesi con il progetto co-finanziato da Regione Lombardia, quindi non realizzabile.</p>	In sede di Progetto Esecutivo, verrà aggiornato il tracciato della Greenway in sintonia con il citato progetto di rimboschimento.

Soggetto	Rif. Registro MASE		Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
			Ed infine, la strada verde piega verso est, in direzione Cascina Bertagna, ma qui la grande sorpresa: anziché utilizzare l'attuale strada comunale, che conduce esclusivamente alla Cascina, ai campi ed alle serre, si propone una nuova strada, parallela a quella attuale, traslata verso sud che "consuma" suolo agricolo strategico, di pregio, vincolato dal PTCP della Provincia di Monza Brianza e dal PGT di Caponago, per poi riprendere il vecchio tracciato, ma di dimensioni molto più ampie, e sproporzionate per poi passare attraverso la Cascina in direzione Cambiagio. Questo percorso prevede l'abbattimento dell'attuale ponte sulla TEEM, realizzato da pochissimi anni, e la realizzazione di un nuovo scavalco posizionato più a sud rispetto all'attuale. La proposta progettuale non trova alcuna giustificazione, visto il carattere agricolo e rurale del territorio, vista la caratteristica dei terreni agricoli strategici e vista la funzione della strada comunale che conduce esclusivamente alla cascina Bertagna, ai campi ed alle serre, la proposta sottoposta è da ritenersi inutile, sproporzionata e in contrasto con le norme per il contenimento di consumo di suolo, a maggior ragione se questo è del tipo agricolo-strategico di pregio nonché con l'obiettivo primario sul quale è stato impostato il PGT vigente, approvato il 21 Novembre 2022, che è quello di disegnare l'immagine di una città più attenta a valore del suo paesaggio agricolo e naturale	Il tracciato di via Cascina Bertagna sarà ottimizzato in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
Comune di Cavenago di Brianza	MASE-2023-0187698	1	(Segnalazioni di criticità puntuali al progetto) Ripristino strada vicinale. Il progetto proposto prevede la cancellazione della strada campestre che collega la via Don Marnoni nel Comune di Agrate Brianza al Comune di Cavenago di Brianza. Rilevata questa criticità si dovrebbe quantomeno provvedere al ripristino di questo collegamento funzionale anche all'accesso ai fondi ponderali ivi presenti.	Per il ripristino di tale strada podereale sarebbe necessario un cavalcavia di circa 300 m di sviluppo con importanti luci di calcolo data l'impossibilità di prevedere delle pile su gran parte del suo sviluppo (a causa della configurazione dello svincolo); inoltre, tale struttura, lato Agrate, avrebbe un'altezza fuori terra comune non inferiore a 10 m con conseguente peggioramento dell'impatto visivo dell'opera nel suo complesso e necessità di deviare altimetricamente il tratto di podereale che si innesta su via Don Marnoni e da cui attualmente si accede ad un impianto vivaistico. Si evidenzia che la continuità di spostamento est-ovest verrà comunque garantita dalla realizzazione del cavalcavia di via Damiano Chiesa (SP121). L'accesso alle aree poste a ovest dallo svincolo sarà garantito tramite la porzione di podereale connessa a via Don Marnoni (SP215), mentre l'accesso alle aree poste a est dello svincolo sarà garantito tramite la podereale tramite cui si accede anche all'area di servizio di Agrate Brianza Nord.
Comune di Ornago	MASE-2023-0188423	3.1	(Segnalazioni di criticità puntuali al tracciato) <b>Effetti della realizzazione dell'Autostrada Pedemontana sulla rete viaria secondaria</b> Il territorio del Comune di Ornago posto a sud della SP 2 è caratterizzato dall'attraversamento in direzione est-ovest di due strade appartenenti alla rete secondaria di competenza provinciale, all'interno del centro abitato: la SP 211 Burago-Ornago e la Sp 57 Roncello-Ornago offrono una alternativa per la medesima domanda di spostamento in direzione est ovest, che avviene lungo assi stradali che corrispondono ai tracciati storici delle Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di III° livello (Strade di interesse provinciale P2 e di interesse locale L - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004), attualmente prive di continuità, con caratteristiche inadeguate in termini larghezza della carreggiata, contesti abitativi e fronti urbani, pluralità di intersezioni con viabilità locale e passi carrai, carenza di sistemi di protezione della circolazione da parte degli utenti deboli della strada. Si ritiene che la previsione del tratto autostradale denominato variante D breve della Pedemontana non risponda alla domanda di collegamento viabilistico con direzione est ovest, comportando pesanti ricadute sulla viabilità secondaria di attraversamento del territorio comunale di Ornago, interna al centro abitato (SP 176 - 211 - SP 57) – Parere contrario.	La Tangenziale Est A51 non è in grado di accogliere i volumi di traffico derivanti dall'apertura della Tratta C, pertanto l'alternativa alla realizzazione della Tratta D sarebbe il potenziamento dell'A51 e il completamento dello svincolo tra A4 e A51. Tale scenario comporterebbe tuttavia un'ingente occupazione di territorio densamente urbanizzato nei comuni di Agrate e Vimercate con un'importante demolizione del tessuto urbano residenziale (in special modo in corrispondenza dell'attraversamento di Vimercate e Oreno); inoltre il cantiere per la realizzazione di tale opera avrebbe un'impatto ragguardevole sia per quanto riguarda le ripercussioni sul traffico che per quanto riguarda le aree limitrofe al cantiere. Tutto ciò premesso, occorre rimarcare come la Tangenziale Est A51 sia un'infrastruttura in concessione ad un gestore diverso da APL. Inoltre, lo studio di traffico presente all'interno del progetto della Tratta D breve evidenzia un miglioramento del traffico sulla rete locale.
		3.2	<b>Viabilità connessa – Svincolo di Vimercate</b> Si chiede di valutare la non realizzazione dello svincolo tra Vimercate e Bellusco; in subordine, si chiede che il tracciato della strada costituente i bracci dello svincolo minimizzi il consumo di suolo all'interno delle aree agricole strategiche parte del PLIS Parco Agricolo di Nord Est (P.A.N.E.), individuando quali corridoi primari per continuità paesaggistica ed ecologica, sviluppando un percorso alternativo, localizzando il sedime su suolo già in parte urbanizzato e compromesso, con diretta attestazione sul tracciato della SP2.	Lo svincolo di Vimercate Bellusco sarà ottimizzato in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		3.3	<b>PLIS P.A.N.E. Parco agricolo di Nord Est – opera di recupero dell'antico sentiero tra Ornago e Vimercate</b> Il Consorzio del Parco Agricolo di Nord Est (P.A.N.E.), grazie ad un finanziamento regionale, con interessamento dei Comuni di Vimercate e Ornago sta redigendo il progetto definitivo esecutivo per la riqualificazione della vecchia strada comunale di collegamento tra il quartiere di Moriano nel comune di Vimercate (via Mameli) e la Cascina Rossino ad Ornago (indicato nell'elaborato grafico riportato in stralcio al n. 197 della Tavola ANALISI TERRITORIALI PAESISTICHE ED AMBIENTALI – SEZIONE 3 – ANALISI PAESAGGISTICA – Allegato 2 – Carta degli elementi paesaggistici strutturanti), che prevede l'inizio dei lavori entro il mese di Dicembre 2023. Si chiede la salvaguardia di questo collegamento di antica origine e del suo contesto, la cui realizzazione è finanziata con risorse provenienti da un finanziamento regionale.	Ulteriori ricuciture saranno valutate in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
Comune di Sulbiate	MASE-2023-0188238	A.1	(Segnalazioni di criticità puntuali al progetto) Premesso che il Comune di Sulbiate non risulta direttamente coinvolto dal tracciato della Variante "Tratta D" Pedemontana, tuttavia condivide le perplessità sottolineate nella premessa. Il progetto prevede sul territorio comunale di Sulbiate il cantiere denominato "Cantiere base e operativo Nord Area Tecnica - A.T.". Il cantiere andrà ad occupare 10 appezzamenti di terreno agricolo coltivato, per un totale di circa 100.000 mq, risultando funzionale alla realizzazione dell'autostrada. Al suo interno sono previste lavorazioni di diversa tipologia: produzioni e lavorazioni di cementi e catrami, deposito di materiali e attrezzature di cantiere e alloggi per i lavoratori. Ovviamente si prevederà un andirivieni di mezzi pesanti utili al trasporto dei materiali necessari alla realizzazione dell'autostrada stessa. Le aree coinvolte dal cantiere base sono oggetto di esproprio momentaneo ma i danni arrecati al terreno e alle aziende agricole sono motivo di preoccupazione. Si richiede quindi: che sia rivista la distribuzione della superficie a cantiere per preservare le abitazioni della frazione Cascina Ca'. Suggestendo una distribuzione in aderenza all'area industriale situata nel comune di Bernareggio. In tal modo si otterrebbero due benefici, il cantiere base potrebbe essere collocato ad una distanza superiore a 200 metri dall'area residenziale e inoltre sarà situato a minore distanza dall'area di costruzione dell'autostrada.	In sede di Progetto Esecutivo si valuterà l'ottimizzazione del layout dei campi base in modo da minimizzare gli impatti.
		A.2	Che siano intraprese azioni al fine di evitare la chiusura delle aziende agricole i cui proprietari hanno appezzamenti coinvolti nell'occupazione temporanea delle aree e che rappresentano più del 50% dei terreni dell'azienda agricola stessa, considerando sia terreni di proprietà che terreni in affitto. Andando inoltre a compensare l'eventuale perdita economica dovuta alla presenza del cantiere previsto per 3-5 anni.	Per quanto attiene alla determinazione delle indennità a vario titolo si seguirà quanto disposto dal d.P.R. 327/2001 e s.m.i.
		A.3	Che siano intraprese azioni di compensazione nei confronti delle diverse aziende agricole che hanno fatto investimenti pluriennali negli scorsi mesi, e che dovranno rivedere i loro piani di ammortamento a seguito del nuovo scenario non ipotizzabile a suo tempo. Inoltre, risulta necessario includere i costi di manutenzione e di riavvio delle macchine agricole che non potranno essere utilizzate nel periodo del cantiere.	Per quanto attiene alla determinazione delle indennità a vario titolo si seguirà quanto disposto dal d.P.R. 327/2001 e s.m.i.
		A.4	In che modalità si vuole garantire l'accesso ai terreni agricoli per le lavorazioni stagionali, ai quali il cantiere limiterà l'accesso, bloccando a nord la strada ora utilizzata dai mezzi agricoli.	Nelle successive fasi di progettazione saranno verificate adatte soluzioni al fine di garantire gli accessi
		A.5	Di includere in aggiunta all'indennizzo del mancato raccolto, un indennizzo per il mancato reddito e per le attrezzature agricole inutilizzate oltre che per l'occupazione del suolo, andando quindi anche a fornire compensazioni ai locatari dei terreni e non solo ai proprietari.	Per quanto attiene alla determinazione delle indennità a vario titolo si seguirà quanto disposto dal d.P.R. 327/2001 e s.m.i.
		A.6	Di effettuare dei carotaggi nei terreni destinati a cantiere per verificarne l'idoneità.	Nel progetto depositato sono già contenute indicazioni per l'esecuzione di una campagna indagini nell'area in oggetto. Anche il PMA prevede l'esecuzione di indagini pedologiche nell'area in oggetto.
		A.7	Che nel piano finanziario dell'opera vengano specificate le risorse economiche necessarie al ripristino allo stato precedente al cantiere di tali aree e vi sia indicato un dettagliato piano operativo.	Nel computo metrico del progetto depositato sono già presenti le lavorazioni necessarie al ripristino dei terreni.

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
		A.8 Di valutare i rischi e le mancate produzioni dovuti all'inquinamento prodotto dal cantiere e impattanti sui terreni agricoli limitrofi.	Saranno integrate attività specifiche nel PMA nella fase di Progetto Esecutivo.
		A.9 Nei documenti di progetto non sono evidenti i sottoservizi di cantiere e l'orientamento degli scarichi fognari. Siamo preoccupati dal fatto che vengano orientati verso est, allacciandosi alla rete fognaria della frazione di Cascina Cà.	Questi dettagli verranno definiti in sede di Progettazione Esecutiva; si terrà conto dell'osservazione compatibilmente con le necessità progettuali.
		B Nel corso del 2020, le amministrazioni dei comuni di Sulbiate e Vimercate e il Parco PANE hanno provveduto al ripristino della sentieristica e della strada campestre denominata Via Cascina Ca', che collega le frazioni di Cascina Ca' e Ruginello. Il sentiero ciclopedonale risulta molto utilizzato dai cittadini di entrambi i comuni al fine di raggiungere le frazioni. In particolare, dagli studenti che si recano in bicicletta presso il Centro Scolastico Omnicomprensivo di Vimercate. Tale opera non risulta essere inclusa nella cartografia e nella documentazione fornita. Inoltre, l'opera risulta troncata dal cantiere e dalla stessa pedemontana, quindi non più utilizzabile. Tuttavia, non risulta al momento una previsione di ripristino all'interno del progetto. Si richiede quindi di andare a ripristinare il percorso ciclopedonale tramite un collegamento alla nuova greenway proposta su Via San Nazzaro e tramite un collegamento a nord con la pista ciclabile ad ora esistente situata lungo la SP3 Ruginello-Bernareggio.	Ulteriori ricuciture saranno valutate in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		C Prevedere un ampliamento della carreggiata della strada Via San Nazzaro poiché ora di calibratura non adatta all'attuale traffico.	Nel progetto depositato è già previsto un adeguamento della carreggiata di via San Nazzaro nel tratto oggetto di intervento
Comune di Vimercate	MASE-2023-0187894	a) Sistema del verde Migliorare congiuntamente l'intervento compensativo di progetto sia sotto l'aspetto quantitativo che qualitativo, anche con maggior allineamento alla rete ecologica comunale	Il progetto di mitigazione e compensazione, al di là degli aspetti prettamente di inserimento dei manufatti e di ricomposizione paesaggistica, è stato sviluppato anche in un'ottica di riequilibrare da un punto di vista ecologico e naturalistico le alterazioni attese nei diversi ecosistemi interessati dalle trasformazioni temporanee e permanenti. E' stata, infatti, sviluppata una proposta di distribuzione di nuove unità vegetazionali diversificate sia in modo concentrato in aree di maggior rilevanza ecologico-naturalistica reale e potenziale (vd. compensazioni prescrittive), sia in modo diffuso, tutte con finalità di potenziamento dell'attuale dotazione ecostrutturale e delle funzioni ecologiche del territorio interessato, introducendo nuovi habitat in continuità e tra loro strettamente connessi. In fase di Progetto Esecutivo si procederà di concerto col Comune ad un affinamento distribuito delle unità ecostrutturali di progetto, con maggior coinvolgimento delle aree verdi della Rete Ecologica da realizzare in ambito extr-urbano.
		b) Aspetto quantitativo Evidenza della necessità di un coordinamento tra le parti ma anche la possibilità che gli interventi compensativi possano essere realizzati e gestiti dall'Amministrazione comunale di Vimercate, tramite convenzione.	Il progetto depositato contiene adeguate opere compensative di tipo ambientale; si rimanda ad altre sedi ogni discorso relativo a convenzioni per la realizzazioni delle opere compensative.
		c) Aspetto qualitativo Sono richiamati i principi di cui al precedente punto a)	Si veda quanto già espresso in merito.
		d-f) Mobilità - Ciclabilità - Greenway - necessità di riproporre tutti i collegamenti ciclabili fra i Comuni che verranno interrotti - rivalutare completamente la Greenway	La Greenway è un itinerario di mobilità lenta che mette in rete percorsi esistenti di varia natura collegandoli tramite tratti di nuova realizzazione. I collegamenti richiesti hanno una funzione completamente diversa da questo non possono sostituire la Greenway. In sede di Progetto Esecutivo si potranno prevedere modifiche puntuali alla Greenway in funzione delle previsioni di realizzazione di nuovi percorsi ciclopedonali da parte dei Comuni e/o della Provincia.
		g) 1. Collegamento frazione S. Maurizio (Vimercate) con frazione cascina Corrada (Usmate Velate) Sono evidenziate interferenze generate dalla Tratta C	L'osservazione fa riferimento al progetto della Tratta C; non pertinente con la presente procedura di valutazione di impatto ambientale.
		2. Collegamento frazione Ruginello (Vimercate) con frazione Villanova (Bernareggio) Si chiede che venga ripristinato il sottopasso per il collegamento ciclopedonale già presente nel precedente progetto.	Ulteriori ricuciture saranno valutate in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		3. Strada provinciale Vimercate – Bernareggio Si chiede che venga garantita la continuità del collegamento ciclabile esistente.	Nel progetto depositato è già presente il rifacimento della ciclabile in affiancamento alla SP3.
		4. Collegamento ciclopedonale Vimercate Bellusco Si chiede il ripristino della viabilità podereale interferita dal progetto.	Ulteriori ricuciture saranno valutate in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		5. Strada provinciale Vimercate – Bellusco Si chiede il ripristino del collegamento esistente interferito dal progetto.	Nel progetto depositato è già previsto il ripristino della ciclopedonale sopra la SP2 e il suo mantenimento in esercizio anche durante le fasi di lavoro della galleria.
		6. Strada campestre Vimercate – Ornago Si chiede il ripristino della viabilità indicata interferita dal progetto.	Ulteriori ricuciture saranno valutate in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
		7. Strada comunale via per Ornago Si chiede di prevedere la realizzazione di una corsia dedicata alla futura realizzazione della pista ciclopedonale.	In sede di progetto esecutivo, si potrà prevedere un allargamento del cavalcavia e dei rilevati di accesso al fine di renderli compatibili con la realizzazione di una pista ciclabile.
		8. Collegamento ciclopedonale Vimercate Ornago Si chiede il ripristino della viabilità podereale interferita dal progetto.	Ulteriori ricuciture saranno valutate in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
Consorzio Parco Agricolo Nord Est	MASE-2023-0186873	<p>Si chiede di desistere dalla realizzazione dell'opera, riprendendo in esame l'ipotesi di "Alternativa Zero" alla realizzazione della tratta D di Pedemontana (assenza di intervento) supportata dalla realizzazione del completamento dell'interconnessione tra la A51 Tangenziale est di Milano e l'Autostrada A4, per il quale è disponibile il progetto definitivo, depositato da CAL in Regione Lombardia il 5-01-2011.</p> <p>In subordine, al fine di mitigare gli effetti negativi e pregiudizievoli dell'opera, si propone che le infrastrutture di progetto vengano spostate al di fuori dei confini del Parco, modificando completamente il tracciato planimetrico della infrastruttura.</p> <p>In via ulteriormente subordinata, stante i pregiudizi a carico del territorio in esame si richiede la realizzazione in galleria coperta (naturale o artificiale) senza trasformazione d'uso del suolo sovrastante, per almeno il 70% della lunghezza dei tratti che attraversano il territorio del Parco. In particolare, per il tratto che attraversa il Bosco della Bruciata, si chiede che l'obiettivo progettuale sia volto a escludere totalmente gli impatti, anche nella fase di cantiere (quindi, se il tracciato non fosse spostabile, da realizzare in galleria naturale), riducendo al contempo l'estensione in larghezza della stessa infrastruttura.</p> <p>Sempre allo stesso livello di subordine, si richiede inoltre che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si aumentino gli interventi compensativi di tipo prescrittivo, individuando e approfondendo le proposte progettuali di P.A.N.E.;</li> <li>- il tracciato della Greenway sia ampliato e ridefinito in modo da ricalcare la rete escursionistica individuata e approvata da P.A.N.E. come rete di Parco e che le opere di ricucitura e attraversamento dell'infrastruttura siano anch'esse ricalibrate su tale sviluppo della rete escursionistica interpodereale, potenziando maggiormente anche la connessione est-ovest, che risulta gravemente impattata dalla infrastruttura di progetto;</li> <li>- siano adottate tecniche esecutive tali da limitare la durata delle fasi di cantiere e garantire ripristini rapidi ed efficaci in termini agricoli ed ecologici, prevedendo e attuando anche piani di monitoraggio e controllo della diffusione di specie invasive aliene (non solo in aree forestali ma anche agricole);</li> <li>- si aumenti la previsione di impegno economico per le manutenzioni delle opere di ripristino, mitigazione, compensazione e della Greenway ad almeno 7 anni (contro i 3 previsti);</li> <li>- si prevedano meccanismi economici di sostegno costante e continuativo (come pagamenti di servizi ecosistemici da finanziare, ad esempio, attraverso il riconoscimento di royalties collegate al pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura) da riconoscere al P.A.N.E. per la prosecuzione di operazioni manutentive del territorio e delle politiche di ricucitura, conservazione e promozione dell'agricoltura locale in chiave di servizio ecosistemico.</li> </ul>	<p>La Tangenziale Est A51 non è in grado di accogliere i volumi di traffico derivanti dall'apertura della Tratta C, pertanto l'alternativa alla realizzazione della Tratta D sarebbe il potenziamento dell'A51 e il completamento dello svincolo tra A4 e A51. Tale scenario comporterebbe tuttavia un'ingente occupazione di territorio densamente urbanizzato nei comuni di Agrate e Vimercate con un'importante demolizione del tessuto urbano residenziale (in spacial modo in corrispondenza dell'attraversamento di Vimercate e Oreno); inoltre il cantiere per le realizzazioni di tale opera avrebbe un'impatto ragguardevole sia per quanto riguarda le ripercussioni sul traffico che per quanto riguarda le aree limitrofe al cantiere. Tutto ciò premesso, occorre rimarcare come la Tangenziale Est A51 sia un'infrastruttura in concessione ad un gestore diverso da APL.</p> <p>Il tracciato dell'asse autostradale è stato sviluppato in un'ottica di minimizzazione delle interferenze con gli elementi di sensibilità presenti nel territorio attraversato dall'infrastruttura, al fine di evitare impatti negativi significativi. Modifiche planimetriche sostanziali del tracciato comporterebbero un nuovo quadro di effetti.</p> <p>Lo modifica della livelletta e l'inserimento di ulteriori tratti in galleria artificiale saranno valutate in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il progetto depositato contiene adeguate opere compensative di tipo ambientale;</li> <li>- In sede di Progetto dell'Infrastruttura sarà possibile prevedere un'ottimizzazione del tracciato della Greenway; nel progetto depositato è già stata garantita un'adeguata continuità territoriale, la necessità di prevedere ulteriori opere di ricucitura potranno essere valutate nella successiva fase progettuale;</li> <li>- Le fasi di cantiere sono state pensate per minimizzare l'impatto sul territorio attraversato, per tutti i terreni occupati provvisoriamente sono state previste misure atte a garantire la non contaminazione del suolo e il completo ripristino al termine dei lavori; nel piano di monitoraggio sono già previste le misure richieste;</li> <li>- La manutenzione delle opere di mitigazione sarà sempre a carico di APL, non solo per i primi anni successivi alla realizzazione dell'opera; per quanto riguarda le opere compensative, la manutenzione sarà a carico di APL per i primi 5 anni;</li> <li>- Così come per la richiesta di Provincia MB, il progetto depositato prevede opportuni importi per la realizzazione di opere compensative non prescrittive da corrispondere ai comuni; di concerto con i comuni si potrà prevedere di riconoscere una parte di questi importi al Parco.</li> </ul>

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
Federazione interprovinciale Coldiretti di Milano, Lodi e Monza Brianza	MASE_2023-157679	E' richiesto al MITE di disporre e rendere pubblica la possibilità di presentare osservazioni, anche integrative, quanto meno sino al 19 novembre 2023 e comunque almeno 30 giorni dopo la comunicazione della proroga.	Richiesta non rivolta ad Autostrada Pedemontana Lombarda.
		E' richiesto che la domanda VIA in oggetto sia respinta in quanto non è stata analizzata l'alternativa "opzione zero" intesa come scenario infrastrutturale senza la Tratta D (né approvata, né proposta in variante), e che qualora la procedura sia definita nel merito, essa sia conclusa accogliendo l'opzione zero, escludendo la realizzazione della variante proposta.	Il confronto con lo scenario immutato, come richiesto dal MASE, è stato approfondito; da tale confronto emergono condizioni di grave problematicità nella fase di realizzazione, con conseguenze importanti sul quadro degli attuali insediamenti attraversati dall'A51.
Associazione Cittadini per l'aria ONLUS	MASE-2023-0187869	E' osservata l'attesa di un impatto significativo della previsione autostradale sul suolo, del paesaggio, sulla biodiversità e sulle funzioni ecologiche della fascia territoriale interessata posta parallelamente e a breve distanza dalla A51.	Nel SIA sono sviluppate tutte le analisi e le valutazioni circa la significatività degli effetti potenziali dell'intervento (nella fase di cantiere e di esercizio) sulle diverse componenti ambientali segnalate nell'osservazione. Da tali analisi sono emerse considerazioni e richieste specifiche di compatibilità ambientale.
		E' osservata l'attesa di condizioni di esposizione della popolazione a condizioni di inquinamento atmosferico da traffico presente nella fascia territoriale interessata dall'opera e nel più ampio quadrante territoriale di appartenenza.	La Variante Tratta D permette di drenare parte del traffico dell'A51, parzialmente dell'A4 ed anche della SS36 migliorando la qualità dell'aria rispetto allo scenario di riferimento, ossia in assenza dell'opera di progetto; in questi contesti più critici, a fronte di un peggioramento lungo la nuova infrastruttura, questo che fa sì che le concentrazioni massime di tutti gli inquinanti risultino in diminuzione con l'introduzione dell'opera. Si evidenzia che le concentrazioni stimate in corrispondenza dei recettori sensibili rispettano i limiti di qualità dell'aria previsti dalla normativa vigente in materia di qualità dell'aria per tutti gli scenari considerati e non si evidenziano criticità per alcun inquinante, anche in corrispondenza dei recettori sensibili (scuole, strutture sanitarie, chiese, centri sportivi e edifici residenziali posti in prossimità del tracciato della Variante).
		E' osservato il contrasto tra opera di progetto e le politiche nazionali di riduzione delle emissioni climalteranti entro il 2030 e di implementazione del Zero Pollution Action Plan.	La Variante Tratta D introduce un lieve incremento (+2,88%) delle emissioni di CO <sub>2</sub> equivalente rispetto allo scenario di riferimento al 2035; tale incremento, limitato, inoltre non tiene conto del contributo benefico delle opere di mitigazione e compensazione ambientale a corredo dell'opera, che consentirebbero di introdurre nel territorio interessato ben 145 ettari di nuove unità vegetazionali permanenti in grado di fissare la CO <sub>2</sub> in modo più efficace rispetto a suoli utilizzati per seminativi intensivi.
Associazione WWF Le Foppe e Vimercatese	MASE-2023-0188318	E' ritenuta deficitaria la valutazione della matrice clima nello SIA, in quanto basata sulla quantificazione delle emissioni di CO <sub>2</sub> equivalente prodotte dai flussi veicolari circolanti sulla rete stradale presa in esame e non anche in relazione alle altre componenti ambientali connesse.	Il progetto prevede 145 ettari di nuove unità vegetazionali permanenti, in grado di compensare la perdita del servizio di stoccaggio della CO <sub>2</sub> offerto dai suoli agricoli che verranno occupati.
		E' osservata l'interferenza con corridoi ecologici riconosciuti a livello regionale (RER) e provinciale (PTCP).	Le interferenze attese con elementi della RER e della REP sono state puntualmente analizzate nel SIA, rispetto a cui sono state fornite specifiche misure di compatibilità.
		E' osservata l'attesa di danni irreversibili sulla biodiversità, evidenziando il Bosco della Bruciata e alla componente ornitica degli agroecosistemi interessati.	Il SIA riporta una specifica sezione di analisi e valutazione degli effetti attendibili sulla componente Biodiversità. Le analisi sono state sviluppate anche tramite specifiche indagini botaniche e faunistiche di campo, che hanno contestualizzato in modo puntuale le sensibilità effettive presenti e potenziali. Si rimanda alla Sezione 4.7 del SIA per i dettagli.
		E' osservata l'attesa di un consumo di suolo in un ambito territoriale rimasto libero nella porzione orientale della Provincia di Monza e della Brianza, con conseguente perdita dei servizi ecosistemici offerti.	L'osservazione riprende quanto già evidenziato e analizzato nel SIA, a cui si rimanda per i dettagli.
		E' osservata una insostenibilità della proposta autostradale di progetto per la risoluzione delle problematiche viabilistiche del territorio, con rimando ad alternative di altre forme di mobilità (es. metropolitana) e/o di altre opere (intersezione A4-A51 e riqualificazione in sede di A51).	La Tangenziale Est A51 non è in grado di accogliere i volumi di traffico derivanti dall'apertura della Tratta C, pertanto l'alternativa alla realizzazione della Tratta D sarebbe il potenziamento dell'A51 e il completamento dello svincolo tra A4 e A51. Tale scenario comporterebbe tuttavia un'ingente occupazione di territorio densamente urbanizzato nei comuni di Agrate e Vimercate con un'importante demolizione del tessuto urbano residenziale (in spacial modo in corrispondenza dell'attraversamento di Vimercate e Oreno); inoltre il cantiere per le realizzazioni di tale opera avrebbe un'impatto ragguardevole sia per quanto riguarda le ripercussioni sul traffico che per quanto riguarda le aree limitrofe al cantiere. Tutto ciò premesso, occorre rimarcare come la Tangenziale Est A51 sia un'infrastruttura in concessione ad un gestore diverso da APL.

## OSSERVAZIONI PROVINCE

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
Tangenziale Esterna S.p.A.	MASE-2023-0157755	<p><b>Planimetrie di progetto stradale</b></p> <p>Vista l'esperienza, gli studi a supporto delle proprie richieste ed il contesto in cui A58 è inserita, si raccomanda che il progetto valuti la possibilità di disporre di due corsie o, laddove possibile, di una carreggiata a sezione maggiorata per:</p> <p>2.1 - la rampa di svincolo percorsa dai veicoli provenienti da A58 e diretti a Torino. In questo caso, il progetto propone un restringimento della carreggiata esistente già a 2 corsie, e quindi il mantenimento as-built non necessita di particolari apprestamenti;</p> <p>- la rampa di svincolo percorsa dai veicoli provenienti da A4 – carr. dir Torino e diretti in A58.</p> <p>2.2 Per la rampa esistente percorsa dai veicoli provenienti da A4 – carr. dir Torino e diretti in A58, il cui tracciato viene spostato, si chiede di non demolire il tratto pavimentato esistente, ma di renderlo fruibile come piazzola tecnica ed accessibile con idoneo varco nella barriera di sicurezza della rampa in direzione opposta.</p> <p>2.3 Si raccomanda di redigere un quadro di insieme dell'interconnessione su un'unica tavola, corredato di segnaletica orizzontale e verticale.</p> <p>2.4 Le planimetrie di dettaglio allegate alla pubblicazione non rappresentano l'intero intervento: la modifica della carreggiata di A58 sembrerebbe terminare in corrispondenza del nuovo cavalcavia di cascina Bertagna, mentre le planimetrie di progetto terminano, con la n°16, circa 200 metri prima. Si prescrive, pertanto, di fornire alla Concessionaria TE S.p.A. tutti gli elementi del progetto stradale.</p> <p>2.5 Nella relazione di calcolo delle corsie di acc/decelerazione non è esplicitato quale metodo viene adottato dalla proponente (DM, RL, metodo modificato), si consiglia di esplicitare quale metodo di calcolo è stato applicato.</p> <p>2.6 Si chiede di esplicitare lo spessore delle pavimentazioni sulle rampe che verranno cedute a A58.</p> <p>2.7 Si raccomanda che venga prodotto uno studio di dettaglio della fasizzazione di tutte le attività lavorative, comprese quelle relative alla risoluzione delle interferenze con servizi-sottoservizi.</p> <p>2.8 Si prescrive che le barriere di sicurezza previste nel progetto APL siano raccordate mediante idonei elementi di transizione a quelle presenti su A58, e di cui non ne viene data evidenza nel progetto.</p> <p>2.9 Al termine dei lavori, si prescrive che a carico della Concessionaria Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) dovrà essere rifatta, per la larghezza integrale della carreggiata o delle rampe interferite la pavimentazione, la segnaletica, il sistema di raccolta delle acque di piattaforma, gli impianti. Questa prescrizione riguarda tutti i tratti di A58 oggetto di lavorazioni per la realizzazione delle nuove opere.</p> <p><b>Cantierizzazione</b></p> <p>3.1 Si prescrive che prima dell'inizio lavori Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) provveda alla stesura degli stati di consistenza dei manufatti stradali (ponti, sottopassi ecc.), delle sponde e dei manufatti dei canali, interferiti ed interessati dal transito dei mezzi di cantiere, al fine di consentire il puntuale ripristino delle aree ed opere di vario genere, di proprietà A58, eventualmente danneggiate.</p> <p>3.2 Con riferimento alle "Aree tecniche operative (ATOXX)", "Aree tecniche per costruzione Greenway", "Aree di cantiere" e "Aree di deposito terre per rocce da scavo + rifiuti", previste nei Comuni di Agrate Brianza e Caponago, si raccomanda di prevedere interventi di mitigazione per limitarne l'impatto durante le lavorazioni.</p> <p>3.3 Al fine di garantire la tutela di suolo e sottosuolo delle aree successivamente restituite a TE, si prescrive che APL assuma precisi impegni circa la verifica dell'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, al termine dei lavori proceda alla tempestiva bonifica, prima della sistemazione finale e riconsegna.</p> <p>3.4 Si raccomanda di individuare percorsi alternativi a quelli attualmente ipotizzati per l'accesso alle cave ed ai siti di stoccaggi, evitando l'utilizzo dell'A58-TEEM e dei suoi caselli. In caso di utilizzo della A58, si chiede che venga riconosciuto alla Concessionaria Tangenziale Esterna un onere per la maggiore usura delle pavimentazioni causata dal transito dei mezzi di cantiere, anche laddove non rientranti nella categoria dei Trasporti Eccezionali, ai sensi del Codice della strada.</p> <p><b>Convenzione ASPI-TE-APL</b></p> <p>4 Si raccomanda di avviare un tavolo di confronto tra ASPI, TE e APL, per la sottoscrizione della Convenzione di interconnessione.</p> <p>In particolar modo dovranno essere regolate: - le modalità di accesso da parte di APL e degli Enti Gestori di sottoservizi su superfici di proprietà di Tangenziale Esterna sia durante la fase di realizzazione della tratta D "breve" sia per l'esecuzione di attività ad essa propedeutiche; - le competenze gestionali sulle opere, anche in relazione agli obblighi di ispezione, manutenzione, inserimento dati sul portale AINOP, rapporti con la Società Concedente ed altri Enti preposti (MIT, ANSFISA, ecc.), autorizzazioni trasporti eccezionali; - le competenze sulle aree e le modalità di occupazione temporanea e permanente delle superfici di Tangenziale di Esterna che diverranno patrimonio di APL o di ASPI a seguito dei lavori relativi alla tratta D "breve", a meno di quanto riportato al successivo paragrafo "Espropri"; - le modalità per il riconoscimento delle somme relative all'occupazione temporanea delle aree di proprietà di Tangenziale Esterna che verranno interessate dalla risoluzione delle interferenze tecnologiche e da tutte le lavorazioni a cura di APL, comprese le aree necessarie per le attività propedeutiche alle lavorazioni stesse (BOB, indagini, ecc.); le modalità per il riconoscimento delle somme per la cessione delle aree oggi di Tangenziale di Esterna e che diverranno patrimonio di APL o di ASPI a seguito dei lavori relativi alla tratta D "breve"; - la realizzazione e gestione di interventi nelle fasce di rispetto A4, A58, APL; - i diritti, considerando anche le fasce di rispetto di cui sopra, relativi alle superfici di TE proprietà su cui insisteranno i tracciati definitivi degli interventi che verranno realizzati da parte degli Enti Gestori di cui sopra; - i tratti di competenza da inserire nel piano delle emergenze invernali; - le competenze di manutenzione delle opere civili e delle opere a verde, con attenzione a quelle intercluse tra le varie rampe; - la gestione delle acque di piattaforma e degli sversamenti accidentali.</p> <p><b>Variante cavalcavia C.na Bertagna</b></p> <p>5 In sostituzione al nuovo cavalcavia proposto, si propone di valutare l'opportunità di riqualificare le viabilità esistenti (via Trivulzina in Torrazza di Cambiagio), prevedendo l'eliminazione del cavalcavia. Qualora la proposta di riqualificazione non fosse perseguibile, si chiede di valutare di prolungare, mediante demolizione e sostituzione dell'impalcato, il manufatto esistente realizzato nell'ambito del progetto/lavori dell'A58-TEEM, rimanendo in asse rispetto alla strada comunale "Via Cascina Bertagna".</p> <p>In ogni caso, la nuova opera dovrà essere consegnata al Comune di Caponago e a TE da parte di APL. Si rammenta che l'atto di consegna potrà avvenire mediante specifico Verbale, e che tutta l'opera sarà in capo al Comune ad esclusione della parte strutturale del manufatto di scavalco dell'A58-TEEM (sottofondazioni, fondazioni, elevazioni, spalle, pile, muri d'ala, impalcato, coronamenti, appoggi, ecc.) che rimarrà in capo a Tangenziale Esterna. In tale Verbale, dovranno essere esplicitate in modo univoco le competenze del Comune (rampe del cavalcavia e relative pertinenze e tutti gli elementi previsti al di sopra della parte strutturale sopra indicata: pavimentazione, segnaletica, guard-rail, ecc.) e quelle di Tangenziale Esterna (parte strutturale sopra indicata), in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 25 del Codice della Strada.</p> <p><b>Opere a verde</b></p> <p>6.1 La proprietà e la gestione delle nuove opere di inserimento ambientale, e relative superfici, previste: i) a ridosso della quota parte di rampa di collegamento A4-A58 direzione Bologna; ii) nelle adiacenze delle rampe del previsto nuovo cavalcavia di C.na Bertagna; non è da considerarsi a carico di TE. Pertanto, si chiede che Autostrada Pedemontana Lombarda, prenda in proprietà e gestione le superfici/aree sopra indicate.</p> <p>6.2 A seguito delle attività di cantierizzazione (campi base, aree tecniche e di stoccaggio, piste di cantiere, ecc.) e di tutte le lavorazioni (BOB, indagini archeologiche, lavori, ecc.) che verranno effettuate a cura di APL oppure degli interventi di risoluzione delle interferenze che verranno realizzati da parte dagli Enti Gestori di servizi-sottoservizi, le superfici di mitigazione-compensazione ambientale realizzate nell'ambito del Progetto della TEEM, dentro e fuori la recinzione dell'A58, che dovessero risultare compromesse dalle lavorazioni previste in progetto dovranno essere ripristinate da APL e/o dagli Enti Gestori di servizi-sottoservizi si cui sopra, secondo i tipologici e gli schemi di impianto prescritti dal Ministero dell'Ambiente/CIPE e/o individuati negli elaborati AS-BUILT specifici dell'A58-TEEM.</p> <p><b>Gestione della sicurezza</b></p> <p>7.1 Alla luce della significativa esperienza maturata nella gestione dell'interconnessione A4/A58, e visto l'incremento di complessità del nodo proposto in progetto, si chiede che presso la stazione di esazione di Burago Molgora vengano previste delle rampe di servizio combinate all'accesso alla SP211, così da consentire ai mezzi di emergenza provenienti da sud di fare inversione ed accedere tempestivamente al nodo.</p>	<p>Il numero di corsie di ciascuna rampa è stato determinato sulla base dei dati emersi dallo studio di traffico. La richiesta di prevedere due corsie stata valutata, ma è ritenuta non percorribile, in quanto comporterebbe la necessità di spostare anche tutte le altre rampe con conseguente aumento delle dimensioni dello svincolo e delle aree da espropriare, con conseguente nuovo quadro degli effetti ambientali.</p> <p>La considerazione sopra esposta è valida anche per la rampa di svincolo percorsa dai veicoli provenienti da A58 e diretti a Torino: allargarla a due corsie significherebbe dover spostare la rampa che da Area di servizio Brianza Nord porta in A4 direzione Torino (rampa C) e la rampa e la rampa che da Tratta D porta in A4 direzione Torino (rampa G); ciò potrebbe comportare oltre all'aumento degli espropri anche la necessità di demolire il cavalcavia con cui la SP215 scavalca A4.</p> <p>Sulla rampa di svincolo percorsa dai veicoli provenienti da A58 e diretti a Torino, in sede di progetto esecutivo, verrà garantita una carreggiata a sezione maggiorata, mantenendo la pavimentazione esistente con opportuna zebra.</p> <p>In sede di Progetto Esecutivo si concorderà con ASPI e TEEM l'ubicazione delle piazzole tecniche necessarie e si valuterà questa proposta.</p> <p>In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.</p> <p>In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.</p> <p>In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.</p> <p>In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.</p> <p>In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.</p> <p>In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.</p> <p>La richiesta è in linea con quanto già previsto nel progetto depositato.</p> <p>Si recepisce.</p> <p>Il progetto depositato contiene mitigazioni come indicato.</p> <p>Su tutte le aree occupate dal cantiere sono previsti opportune misure atte a prevenire qualsiasi tipo di contaminazione e nel PMA sono previste le indagini di monitoraggio come da normativa.</p> <p>L'osservazione non è accoglibile in quanto l'accesso ad alcune aree è possibile solo tramite accesso da TEEM.</p> <p>Si rimanda qualsiasi discorso relativo alla Convenzione tra TEEM ASPI e APL alle opportune sedi.</p> <p>La proposta di riqualifica di via Trivulzina comporterebbe una radicale modifica del Quadro Progettuale (localizzazione Campo Base e percorso Greenway). La proposta di prolungamento del cavalcavia esistente comporterebbe la necessità di chiedere al traffico la strada per tutta la durata delle seguenti attività: realizzazione della nuova spalla Ovest, demolizione dell'impalcato esistente e della parte sommitale della spalla esistente, varo del nuovo impalcato e opere di finitura. Ciò comporterebbe oltre ai disagi per la circolazione anche difficoltà negli spostamenti da e per il campo base. Per di più andrebbe verificato a livello strutturale la possibilità di mantenere lo stesso tipo di struttura (cavalcavia tipologico di TEEM) dato l'importante aumento di luce di calcolo e la capacità portante della spalla in relazione all'incremento delle sollecitazioni rispetto a quelle per cui è stata progettata.</p> <p>Non recepisce.</p> <p>Si recepisce.</p> <p>In sede di Progetto Esecutivo si valuterà di inserire quanto richiesto.</p>

## OSSERVAZIONI PROVINCE

- 7.2 Laddove demolite, si prescrive che APL ricostruisca le scale di servizio che permettono la risalita delle scarpate autostradali lungo la A58  
Si recepisce.
- 7.3 Si prescrive che la recinzione rimossa o aggiunta dovrà avere medesime caratteristiche di quella presente, così come dovranno essere ripristinati tutti i cancelli di accesso alle aree esterne.  
Si recepisce.
- 7.4 Nei tratti prima e dopo i CV12 e CV13 dell'interconnessione, si suggerisce di verificare la possibilità di realizzare delle rampe di interscambio da usare in caso di emergenza, prevedendo idonei tratti pavimentati, barriere e segnaletica.  
In sede di Progetto Esecutivo si concorderà con ASPI e TEEM l'ubicazione delle piazzole tecniche necessarie e si valuterà questa proposta.
- Segnaletica orizzontale, verticale, PMV**
- 8.1 Si raccomanda di redigere una planimetria generale della segnaletica in cui vengano rappresentati tutti gli elementi: orizzontali, verticale, PMV.  
Si prescrive di verificare che i portali segnaletici esistenti siano idonei alle distanze di avvistamento e/o quali cartelli siano da sostituire. Laddove i cartelli installati siano di dimensione maggiore, si prescrive che vengano verificate / riprogettate le strutture di sostegno  
In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- 8.2 Si prescrive che su tutte le rampe dell'interconnessione siano previsti i cartelli con ettometrica. Vista la complessità del nodo, in tale indicazione si prescrive che venga riportato anche il codice dell'autostrada competente (A4/A58/A36).  
In fase di Progettazione Esecutiva, si verificherà quanto richiesto.
- 8.3 Visto che il progetto non rappresenta l'interferenza con A58 nella sua totalità, si prescrive di redigere idonei elaborati da cui si evinca la modifica della cartellonistica prescrittiva e direzionale lungo A58, preso atto che comunque gli oneri per tali azioni dovranno essere a carico di APL.  
Per la definizione di questi aspetti si rimanda ai tavoli tecnici con ASPI e TEEM.
- 8.4 Lungo l'A58 è presente un cartello con indicatore di velocità di percorrenza, da demolire. Inoltre, sul medesimo cartello è presente una TVCC dome. Il progetto di demolizione, non presente negli elaborati, deve prevedere anche il riposizionamento della TVCC, eventualmente su palo, ma sempre in idonea posizione per monitorare il traffico all'interno dei 2 forni della galleria artificiale A4.  
In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- 8.5 Su tutte le rampe di competenza A58 si prescrive l'installazione di fruste luminose in curva e blitz lampeggiante sopra ogni cuspidi.  
Per la definizione di questi aspetti si rimanda ai tavoli tecnici con ASPI e TEEM.
- 8.6 Si chiede la posa di un nuovo PMV alla pk 7+900 circa della tratta D - carreggiata sud, che dovrà essere ceduto alla competenza e gestione di Tangenziale Esterna.  
Per la definizione di questi aspetti si rimanda ai tavoli tecnici con ASPI e TEEM.
- 8.7 Si prescrive la verifica della distanza di avvistamento del PMV di A58 posto alla pk 0+600 in direzione sud, visto che parrebbe oscurato dall'impalcato del nuovo cavalcavia di C.na Bertagna previsto nel disegno di APL e su cui la scrivente ha già espresso osservazione.  
In fase di Progettazione Esecutiva, si verificherà quanto richiesto.
- 8.8 Si raccomanda ad APL di installare un PMV alla pk 7+600 in nord, al fine di segnalare eventuali accodamenti al casello, non essendo presenti PMV sull'interconnessione.  
Per la definizione di questi aspetti si rimanda ai tavoli tecnici con ASPI e TEEM.
- 8.9 Si prescrive che nei cartelli di segnalamento, al fine di mantenere una indicazione coerente ed omogenea con quanto già presente lungo l'itinerario di A58, non sia indicata come destinazione "A4 Milano- Torino" ma solo "A4-Torino".  
In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- 8.10 Si prescrive che, laddove viene indicata la direzione "A58 tangenziale esterna" sia riportato anche "Linate" (in campo bianco con scritta nera e specifico pittogramma).  
In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- 8.11 Si prescrive, qualora lungo la APL non sia previsto l'obbligo di catene/gomme da neve, di installare specifici cartelli visto che l'obbligo è vigente sia per A58 che per A4.  
Per la definizione di questi aspetti si rimanda ai tavoli tecnici con ASPI e TEEM.
- 8.12 Si raccomanda di verificare il progetto della segnaletica verticale: nei portali segnaletici ubicati sopra le 3 corsie non vi è coerenza tra la cartellonistica e l'estensione della struttura. Non è chiaro se le indicazioni sono poste in corrispondenza della singola corsia di marcia.  
In fase di Progettazione Esecutiva, si verificherà quanto richiesto.
- 8.13
- Idraulica**
- 9.1 Si prescrive di garantire la compatibilità tra il sistema di drenaggio delle acque di piattaforma dell'A58 con quello previsto nel progetto APL, visto che nel progetto non si esplicita tale analisi. Inoltre, non si evince la verifica di capacità dei presidi idraulici e delle condotte idrauliche di A58, visto il significativo incremento delle superfici scolanti le cui acque vengono convogliate nel sistema di raccolta di A58.  
Il sistema di drenaggio delle acque di piattaforma previsto a progetto è compatibile con quello di TEEM. Nel progetto è stata prevista la sostituzione delle condotte idrauliche di A58, mentre si è proceduto a verificare la capacità dei presidi esistenti. Nelle successive fasi progettuali, di provvederà ad approfondire questi aspetti di concerto con l'Ente Gestore
- 9.2 Il presidio idraulico presente in carreggiata nord della A58, dopo la GA A4, sembrerebbe modificato: si chiedono dettagli.  
Non sono state apportate modifiche al suddetto presidio.
- Impianti**
- 10.1 Tangenziale Esterna constata che la modifica dell'interconnessione A4/A58 impatta significativamente anche con la propria rete tecnologica e di impianti. Nel progetto non si sono trovati elementi da cui dedurre gli interventi sugli impianti esistenti di proprietà di TE S.p.A., né è stato chiesto preventivamente alla Concessionaria Tangenziale Esterna una valutazione economica dei possibili impatti su tali impianti/apparati, che pertanto non potranno essere determinati se non a valle di una richiesta e della presentazione di specifici elaborati da parte di APL. Ciò premesso, si prescrive di redigere una pianta degli impianti di illuminazione delle rampe dell'interconnessione, così da individuare gli impianti che saranno dati in competenza a TE.  
Questi aspetti verranno trattati nelle successive fasi progettuali, previo coordinamento con l'Ente. Nelle successive fasi progettuali, di provvederà ad approfondire questi aspetti di concerto con l'Ente Gestore
- 10.2 Non si evince una mappatura delle TVCC, degli apparati e degli shelter di competenza A58, laddove questi possano interferire con le nuove opere, così come non si evince quali impianti dovranno essere dismessi/spostati.  
In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- 10.3 Si evidenzia che dovrà essere riposizionato il punto di consegna di e-distribuzione (POD: IT001E18345607), a cui si accede dalla strada comunale che si dirama dalla S.P. 215, localizzato in Agrate Brianza a ovest dell'attuale rampa di collegamento diretto Area di Servizio Brianza nord-A4. Si prescrive che sia garantito l'accesso/servitù di passo ad ASPI, Tangenziale Esterna ed e-distribuzione.  
Per la definizione di questi aspetti si rimanda al Progetto Esecutivo.
- 10.4 Si raccomanda di valutare l'eventuale riposizionamento del punto di consegna di e-distribuzione (POD: IT001E18348362), a cui si accede dalla strada comunale "via Cascina Cassinazza", localizzato in Caponago a sud dell'area a verde A58 di spagliamento delle acque, garantendone l'accesso/servitù di passo a Tangenziale Esterna ed e-distribuzione.  
Non è necessario il riposizionamento del punto di consegna.
- Barriere fonoassorbenti**
- 11 Preso atto che la barriera di C.na Turro deve essere demolita e spostata, si chiede che tutti gli elementi in acciaio in elevazione vengano consegnati alla scrivente, a meno che non vengano successivamente reimpiegati.  
Si recepisce.
- Interventi di risoluzione delle interferenze con i tracciati delle reti-impianti di servizi-sottoservizi**
- 12.1 Nell'ambito della progettazione esecutiva, dovranno essere richieste a Tangenziale Esterna le autorizzazioni agli attraversamenti dell'asse dell'A58/posizionamento su aree di pertinenza/superfici in fascia di rispetto A58.  
Per la definizione di questi aspetti si rimanda al Progetto Esecutivo.
- 12.2 Gli interventi di rimozione/dismissione degli impianti esistenti dovranno essere opportunamente e preventivamente autorizzati da Tangenziale Esterna, in modo da dividerne modalità e tempistiche di attuazione.  
Per la definizione di questi aspetti si rimanda al Progetto Esecutivo.
- 12.3 A seguito delle attività di cantierizzazione oppure degli interventi di risoluzione delle interferenze che verranno realizzati da parte dagli Enti Gestori di servizi-sottoservizi, le superfici di mitigazione-compensazione ambientale realizzate, dentro e fuori la recinzione dell'A58, nell'ambito del Progetto della TEEM, che dovessero risultare compromesse dalle lavorazioni previste in progetto, dovranno essere ripristinate da APL e/o dagli Enti Gestori di servizi-sottoservizi su cui sopra, secondo i tipologici e gli schemi di impianto prescritti dal Ministero dell'Ambiente/CIPE e/o individuati negli elaborati AS-BUILT specifici dell'A58.  
Si recepisce.
- 12.4 A seguito della realizzazione degli interventi di risoluzione delle interferenze che verranno effettuati da parte degli Enti gestori si prescrive di: - trasmettere a Tangenziale Esterna i relativi elaborati AS-BUILT, anche in formato .dwg e con tracciati georeferenziati; - predisporre da parte di APL i testi di Convenzione da sottoscrivere tra Tangenziale Esterna (TE) ed i vari Enti gestori di servizi-sottoservizi (BrianzaAcque/CAP HOLDING, e-distribuzione, TERNA, TIM, ITALGAS, ecc.), secondo il testo standard della procedura della Società Concedente CAL. In questo modo, in corrispondenza delle superfici relative al tracciato A58 e relative pertinenze, potranno essere regolati i rapporti tra TE e gli Enti stessi, in merito alla gestione-manutenzione delle opere autostradali e degli impianti/delle reti di servizi-sottoservizi reciprocamente interferenti.  
Per la definizione di questi aspetti si rimanda al Progetto Esecutivo.
- Espropri - elenchi ditte e piani particellari d'esproprio**
- 13.1 Si evidenzia che non sono state indicate le superfici di Tangenziale di Esterna in occupazione. Si evidenzia che non sono state indicate le superfici di Tangenziale di Esterna in occupazione permanente, che diverranno patrimonio di APL o di ASPI a seguito dei lavori relativi alla tratta D "breve". È necessario integrare sia l'elenco ditte sia il piano particellare con tali informazioni, al fine di agevolare quanto indicato al successivo punto 2).  
In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- 13.2 Si ribadisce che le modalità di acquisizione delle superfici A58 previste in occupazione permanente e temporanea, e del relativo riconoscimento di somme nei confronti di Tangenziale Esterna, dovranno essere regolate e gestite nell'ambito della Convenzione ASPI-TE-APL, a meno di quanto di seguito riportato.  
Si rimanda qualsiasi discorso relativo alla Convenzione tra TEEM ASPI e APL alle opportune sedi.
- Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
**Fg. 25 in Agrate Brianza.**
- 13.3 Per i mappali n. 302 e 305 nell'elenco ditte (N. ORDINE 36) sono previste superfici in occupazione temporanea, non individuate però nel piano particellare d'esproprio, ma indicate solo genericamente attraverso l'etichetta n. 36 del "N. D'ORDINE".  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
**Fg. 26 in Agrate Brianza.**
- 13.3 Per i mappali n. 148, 151, 154, 157, 160, 163, 166 e 169, nell'elenco ditte (N. ORDINE 36) sono previste superfici in occupazione temporanea, non individuate però nel piano particellare d'esproprio, ma indicate solo genericamente attraverso l'etichetta n. 36 del "N. D'ORDINE".  
In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.

## OSSERVAZIONI PROVINCE

- Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 3 in Caponago.
- 13.3 Per i mappali n. 13, 22, 23, 24, 132, 138, 142, 144 e 152, nell'elenco ditte (N. ORDINE 16) sono previste superfici in occupazione temporanea, non individuate però nel piano particellare d'esproprio, ma solo genericamente attraverso l'etichetta n. 16 del "N. D'ORDINE".  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 4 in Caponago.
- 13.3 Per i mappali n. 52, 75, 84 e 99, nell'elenco ditte (N. ORDINE 16) sono previste superfici in occupazione temporanea, non individuate però nel piano particellare d'esproprio, ma solo genericamente attraverso l'etichetta n. 16 del "N. D'ORDINE".  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 4 in Caponago.
- 13.3 Nell'ambito della Convenzione ASPI-TE-APL di cui al punto 2), per la quota parte di mappale n. 81 che non risulterà oggetto di occupazione permanente e/o temporanea, dovrà prevedersi il passaggio di proprietà da ASPI a TE, eventualmente mediante permuta, in quanto inerente ad opere A58 e relative pertinenze.  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 7 in Caponago.
- 13.3 Per il mappale n. 93 (N. ORDINE 22), è prevista occupazione permanente. Si evidenzia, tuttavia, che tale mappale corrisponde in realtà ad una particella che riguarda il tracciato dell'A58, per la quale sono in fase di completamento le necessarie procedure catastali, per il perfezionamento della relativa intestazione a favore di Tangenziale Esterna S.p.A. Per cui, non si dovrà procedere con l'acquisizione da parte di APL.  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 7 in Caponago.
- 13.3 Per i mappali n. 80, 81, 85, 87, 88, 90 e 92, nell'elenco ditte (N. ORDINE 16) sono previste superfici in occupazione temporanea, non individuate però nel piano particellare d'esproprio, ma solo genericamente attraverso l'etichetta n. 16 del "N. D'ORDINE".  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 11 in Caponago.
- 13.3 Per il mappale n. 26 (N. ORDINE 26), è prevista occupazione permanente. Si evidenzia, tuttavia, che tale mappale corrisponde in realtà ad una particella su cui insiste il tracciato dell'A58, per la quale sono in fase di completamento le necessarie procedure catastali, per il perfezionamento della relativa intestazione a favore di Tangenziale Esterna S.p.A. Per cui, non si dovrà procedere con l'acquisizione da parte di APL.  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 11 in Caponago.
- 13.3 Per i mappali n. 132, 134, 137, 141 e 146, nell'elenco ditte (N. ORDINE 16) sono previste superfici in occupazione temporanea, non individuate però nel piano particellare d'esproprio, ma solo genericamente attraverso l'etichetta n. 16 del "N. D'ORDINE"; in ogni modo, per tali mappali si chiedono chiarimenti in merito all'eventuale necessità di occupazione temporanea.  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 11 in Caponago.
- 13.3 Per i mappali n. 148,154,158, 161 e 163, nell'elenco ditte (N. ORDINE 16) sono previste superfici in occupazione temporanea, non individuate però nel piano particellare d'esproprio, ma solo genericamente attraverso l'etichetta n. 16 del "N. D'ORDINE"; in ogni modo, per tali mappali si chiedono chiarimenti in merito all'eventuale necessità di occupazione temporanea.  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 11 in Caponago.
- 13.3 Per il mappale n. 176, in quanto nell'elenco ditte (N. ORDINE 16) è prevista: - una superficie in occupazione temporanea pari a 282 mq, non indicata nel relativo piano particellare; in ogni modo, per tale mappale si chiedono chiarimenti in merito all'eventuale necessità di occupazione temporanea; - una superficie in esproprio pari a 282 mq, non indicata nel piano particellare, per la quale, tuttavia, si segnala che corrisponde a parte di un mappale su cui insiste l'asse dell'A58. Per cui, non si dovrà procedere con l'acquisizione da parte di APL.  
Si osserva e si raccomanda di integrare e/o di tenere contro nel progetto i seguenti aspetti.  
Fg. 19 in Caponago.
- 13.3 Per il mappale n. 36, nell'elenco ditte (N. ORDINE 16) sono previste: - una superficie in occupazione temporanea pari a 3.194 mq, non indicata nel relativo piano particellare d'esproprio; - una superficie in esproprio pari a 2.952 mq, non indicata nel relativo piano particellare di esproprio, per la quale, tuttavia, si segnala che corrisponde a parte di un mappale su cui insiste l'asse dell'A58. Per cui, non si dovrà procedere con l'acquisizione da parte di APL.
- In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- Si rimanda qualsiasi discorso relativo alla Convenzione tra TEEM ASPI e APL alle opportune sedi.
- In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.
- In fase di Progettazione Esecutiva, si provvederà ad aggiornare gli elaborati progettuali.

Soggetto	Rif. Registro MASE	Contributo pervenuto (sintesi)	Controdeduzione
Bucchia Catia	MASE-2023-0187541	E' espresso un giudizio negativo per l'opera prevista sulla base dell'attesa di diversi impatti. E' evidenziata la mancata considerazione dei beni culturali ed è ritenuto che le compensazioni non possano mitigare l'impatto atteso. NOTA: l'osservazione rimanda ad un "allegato 1" non presente nella documentazione pubblicata dal MASE.	Per quanto attiene ai Beni culturali, le analisi sono state sviluppate nella Sezione 4.8 dello SIA a cui si rimanda per i dettagli. In merito alle compensazioni, la loro funzione è in riequilibrio degli effetti non mitigabili attesi.
Cantù Ivana	MASE-2023-0186772	E' osservato che gli approfondimenti ambientali relativi alla Qualità dell'aria nel SIA non tengono conto dei dati di PM 2.5 di gennaio-agosto 2023 prodotti da Deutsche Welle, e che non si condividono le conclusioni sulla non significatività degli effetti attesi sulla componente. Non è considerato appropriato il riferimento nel SIA, sezione 4.4, relativo al miglioramento delle emissioni rispetto allo scenario originario della Tratta D "lunga", anche in riferimento all'incremento atteso di CO2. Sulla base di ulteriori considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La valutazione della qualità dell'aria ha considerato gli anni completi a disposizione (quindi fino al 2022 compreso). Rispetto al PM2,5, come per gli altri inquinanti, si evidenzia un miglioramento delle ricadute massime di dominio rispetto allo scenario di riferimento. Si precisa che il contributo dell'opera in termini di PM2,5 è contenuto (0,02 µg/mc come media di dominio) rispetto allo scenario di riferimento. A livello climatico il contributo dell'opera è limitato rispetto allo scenario di riferimento e trascurabile rispetto alla tratta D approvata e non tiene conto dell'apporto benefico delle mitigazioni e compensazioni ambientali a corredo dell'opera, che consentirebbero di introdurre nel territorio interessato ben 145 ettari di nuove unità vegetazionali permanenti in grado di fissare la CO2 in modo più efficace rispetto a suoli utilizzati per seminativi intensivi.
Casiraghi Rossella Marina	MASE-2023-0189878	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Como Isotta	MASE-2023-0187627	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Dell'Infante Jessica	MASE-2023-0187543	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Domeneghini Samuel	MASE-2023-0185683	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Ferri Adelio Luca	MASE-2023-0187542	E' richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto, rimandando alla tangenziale est per le funzioni da assolvere.	La Tangenziale Est A51 non è in grado di accogliere i volumi di traffico derivanti dall'apertura della Tratta C, pertanto l'alternativa alla realizzazione della Tratta D sarebbe il potenziamento dell'A51 e il completamento dello svincolo tra A4 e A51. Tale scenario comporterebbe tuttavia un'ingente occupazione di territorio densamente urbanizzato nei comuni di Agrate e Vimercate con un'importante demolizione del tessuto urbano residenziale (in spacial modo in corrispondenza dell'attraversamento di Vimercate e Oreno); inoltre il cantiere per le realizzazioni di tale opera avrebbe un'impatto ragguardevole sia per quanto riguarda le ripercussioni sul traffico che per quanto riguarda le aree limitrofe al cantiere. Tutto ciò premesso, occorre rimarcare come la Tangenziale Est A51 sia un'infrastruttura in concessione ad un gestore diverso da APL.
Frigerio Giorgia	MASE-2023-0187547	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Frigerio Giulia	MASE-2023-0188394	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Marchesi Barbara e Paola	MASE-2023-0186810	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Marchesi Mauro e Calloni Silvia	MASE-2023-0186814	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Danilo Giovanni Mattavelli	MASE-2023-0187339	Sono espresse considerazioni circa la dubbia utilità dell'opera.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Meloni Manuela	MASE-2023_0188303	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Meloni Manuela	MASE-2023-0187615	Si contesta l'inquadramento normativo del procedimento utilizzato per l'approvazione del Progetto relativo alla Tratta autostradale denominata D-breve, in quanto la nuova opera viene qualificata come Variante al Progetto Definitivo originario approvato dal CIPE con Delibera n. 97 del 2009, e per la realizzazione della stessa si ritiene applicabile la disciplina normativa prevista dal D.lgs. 163/2006. Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è poi richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	Il progetto definitivo della Tratta D breve si configura come variante ai sensi dell'articolo 169, comma 3, secondo periodo del D.Lgs. 163/2006. La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Rinaldo Loris	MASE-2023-0187617	I dati meteo utilizzati per le simulazioni della qualità dell'aria non considerano i dati delle stazioni più vicina al tracciato stradale di progetto, ossia quelle di Lesmo e Agrate. Per la componente Rumore e Vibrazioni è evidenziata una sottostima dei mezzi pesanti in post operam.	Rispetto ai dati meteorologici si precisa che la centralina di Lesmo monitora solo il parametro di precipitazione e la stazione di Agrate ha interrotto il monitoraggio della velocità del vento nel 2013, della direzione del vento nel 2016 e dei restanti parametri a novembre 2018 (a fronte del 2019 come anno meteorologico scelto per le simulazioni). La scelta delle stazioni meteorologiche da utilizzare nelle simulazioni è stata effettuata in funzione della localizzazione delle stesse, della coerenza dei dati monitorati negli anni analizzati, della completezza dei dati e del monitoraggio del maggior numero possibile di parametri utili ai fini modellistici. Per la componente rumore e vibrazioni si è fatto riferimento alle stime dei flussi di traffico riportate nello Studio di Traffico di Progetto.
Rosati Onorio	MASE-2023-0191172	Sulla base di osservazioni relative all'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'opera di progetto e di dirottare le economie allo sviluppo ed efficientamento del trasporto pubblico locale.	Il potenziamento del trasporto pubblico locale non costituisce un'alternativa alla realizzazione della Tratta D in quanto non in grado di assolvere alle medesime funzioni.

Società Agricola Galbusera S.s. di Bruno Galbusera & C. Bruno Galbusera, Fabiano Galbusera, Valerio Galbusera, Andrea Colombo, Samuele Colombo	MASE-2023-0187130	Viene eccepita la lacunosità del progetto della struttura viaria in esame nel quale non sono stati affatto considerati gli effetti che la stessa è suscettibile di comportare sul fondo di proprietà degli scriventi e sulle strutture della Società Galbusera e, di riflesso, sull'equilibrio economico-finanziario di quest'ultima e chiede che la Società Pedemontana, operata una complessiva rivalutazione della fattispecie (nei dedotti profili ambientali, infrastrutturali, idraulici ed economico-risarcitori), adotti tutti i provvedimenti di natura tecnica e finanziaria necessari a garantire la piena salvaguardia delle ragioni della scrivente Società mediante una adeguata revisione dell'impianto progettuale. A quest'ultimo fine chiede l'indizione di un tavolo di analisi nell'ambito del quale operare una valutazione congiunta delle problematiche prospettate in vista di una radicale rivisitazione del progetto.	Lo svincolo di Vimercate Bellusco sarà ottimizzato in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle proposte migliorative valutate nel tavolo di confronto con le Amministrazioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, che saranno recepite in sede di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE
Società Agricola Margherita Srl	MASE-2023-157708	E' richiesta l'archiviazione del procedimento di approvazione del progetto definitivo e, in subordine, la corresponsione a favore della Società degli indennizzi e risarcimenti per i danni occorsi alle aree, anche in considerazione della scongiurata interruzione delle trattative in corso per la realizzazione degli impianti di produzione energia elettrica da fonti rinnovabili, secondo criteri e metodi indicati nella richiesta inviata.	Il progetto definitivo della Tratta D breve si configura come variante ai sensi dell'articolo 169, cooma 3, secondo periodo del D.Lgs. 163/2006. Per quanto attiene alla determinazione delle indennità a vario titolo si seguirà quanto disposto dal d.P.R. 327/2001 e s.m.i.
Spagnuolo Bruna	MASE-2023-0186394	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Spila Riccardo	MASE-2023-0187546	Sulla base di considerazioni circa l'impatto dell'opera, è richiesto di non prevedere l'intervento stradale di progetto.	La Tratta D è necessaria al fine di completare il Quadro Programmatico di Regione Lombardia nell'ottica di evitare l'introduzione di importanti criticità sulla viabilità che potrebbero manifestarsi con il previsto completamento della Tratta C e l'assenza di un efficace di collegamento con A4 che non potrebbe essere assolto dall'A51 nella configurazione attuale.
Stucchi Eleonora	MASE-2023-0187540	Un progetto che impatta sulla salute fisica e psicologica delle persone che hanno scelto di vivere dove vivono. Lo studio di impatto ambientale, oltre che essere vecchio, definisce tutto ciò che rileva come "non significativo", nonostante l'opera devasti per sempre l'ambiente, impattando gravemente sull'agricoltura e sui servizi ecosistemici del suolo. NOTA: l'osservazione rimanda ad un "allegato 1" non presente nella documentazione pubblicata dal MASE.	Lo SIA è stato elaborato nei mesi immediatamente precedenti al suo deposito e porta in evidenza tutti gli effetti potenzialmente problematici attendibili dall'intervento e dalla sua fase di cantiere. Le valutazioni espresse circa la significatività sono basate sulle effettive interferenze attese e le risposte di compatibilità introdotte.
Viscardi Silvano	MASE-2023-0185580	Previsto aumento degli inquinanti atmosferici con particolare riguardo alle polveri sottili e non rispetto dell'area di salvaguardia di un pozzo pubblico di captazione di acqua potabile.	Lo SIA ha analizzato i temi segnalati e ha previsto specifiche misure di monitoraggio da attuarsi prima, durante e dopo la fase realizzativa.