



*Ministero dell' Ambiente*

*e della Sicurezza Energetica*

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

IL PRESIDENTE

**Destinatari in allegato**

**OGGETTO: [ID\_VIP 10654] Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026 - Opera pubblica: "S.S. 336 -Riqualficazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano", Proponente Infrastrutture Milano - Cortina 2026 S.p.a. Richiesta di integrazioni ai sensi dell'art. 19 comma 6 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.**

La Infrastrutture Milano - Cortina 2026 S.p.a. con nota acquisita al prot. MASE-204296 in data 13/12/2023, ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera pubblica "S.S. 336 -Riqualficazione Busto Arsizio/Gallarate/Cardano".

Da quanto asserito dal proponente, l'intervento in oggetto è **funzionale alla riqualficazione della S.S. 336, dal km 0+000 (Svincolo A8 di Busto Arsizio) al km 9+410 ca. (svincolo di Casorate Sempione, prima del Terminal 2 dell'Aeroporto di Malpensa)**, interessando i comuni di Olgiate Olona, Busto Arsizio, Cassano Magnago, Gallarate, Samarate e Cardano al Campo, in provincia di Varese.

Agli interventi in argomento **si applica la disciplina prevista per i progetti ricompresi nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR)**. Infatti, la Società dichiara che l'opera è indicata, nell'Allegato 1 del Piano Complessivo delle Opere Olimpiche approvato con D.P.C.M. 8 settembre 2023, come: C 20.0 "S.S. 336 – Riqualficazione Busto Arsizio - Gallarate – Cardano" nonché rientrante, ai sensi del comma 5 dell'articolo 1 del medesimo D.P.C.M., tra le opere cui si applica l'articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, in quanto espressamente richiamato dall'art 3 comma 11-bis del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, riguardante "Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie". In particolare, il progetto rientra fra le "Opere essenziali" previste all'allegato 3 del decreto 07 dicembre 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze (pubblicato su Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 26 del 01 febbraio 2021).

L'intervento ricade nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, al punto 2 lettera H denominata "Modifiche o estensioni di progetti di cui allegato II o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non incluso nell'allegato II)".

L'intervento ricade nel Parco regionale della Valle del Ticino per il tratto compreso nei Comuni di Gallarate, Samarate e Cardano al Campo, della Non interessa direttamente Siti Natura 2000. Non ricade in Parco naturale ex L 394/91, come verificato nei primi approfondimenti istruttori.

La S.S.336 nella sua configurazione attuale presenta diversi aspetti critici quali:

- un elevato livello di incidentalità;
- uno sviluppo insufficiente delle corsie di immissione e diversione;
- dimensioni delle banchine ridotte;
- presenza di punti singolari nello spartitraffico;
- impiego di barriere acustiche carenti e vetuste;
- limiti di velocità e spazi di visibilità non adeguati.

Dal momento che la S.S. 336 presenta alcune difformità rispetto alla normativa vigente, sono state analizzate **due alternative** di progetto finalizzate all'adeguamento della stessa. Le alternative proposte sono di seguito brevemente descritte:

- Alternativa A: applicazione sul tracciato della sezione di progetto "Categoria B" ridotta con modulo di corsie pari a 3.50 m e velocità massima di progetto di 100 km/h
- Alternativa B: applicazione sul tracciato della sezione di progetto "Categoria B" con modulo di corsie pari a 3.75 m e velocità massima di progetto di 100 km/h

Le due soluzioni ipotizzate differiscono esclusivamente per la scelta del calibro stradale di progetto: per la soluzione A è stata prevista una Categoria B "ridotta" mentre per la soluzione B è stata prevista una Categoria B standard, che determina, però, una notevole differenza in termini di impatti, soprattutto nella fase costruttiva dell'opera scelta.

Il progetto di riqualificazione e messa in sicurezza dell'infrastruttura, secondo l'Alternativa A, prevede, in termini consuntivi, le seguenti variazioni rispetto allo stato attuale:

1. adeguamento e messa in sicurezza della carreggiata stradale ai sensi D.M. 05.11.2001;
2. allungamento corsie immissione/diversione degli svincoli esistenti;
3. rifacimento spartitraffico;
4. installazione nuovo impianto di illuminazione ai margini delle carreggiate (oggi previsto sullo spartitraffico centrale);
5. realizzazione/allargamento banchina laterale pavimentata;
6. sostituzione/installazione nuove barriere di sicurezza;
7. sostituzione/installazione nuove barriere acustiche adeguate in funzione studio di acustico;
8. rifacimento segnaletica orizzontale e verticale;
9. aggiornamento limiti di velocità;
10. realizzazione di un nuovo impianto di raccolta e trattamento delle acque, diviso in una sezione a sistema aperto, con fossi di guardia progettati per funzionare da biofiltri, ed una

sezione a sistema chiuso, con presidi idraulici posizionati a monte di ogni recapito. Verranno realizzate in totale 21 nuove vasche di laminazione, che si andranno ad aggiungere ad una già esistente;

Pur risultando compatibile con una categoria B, il tratto stradale oggetto dell'intervento di adeguamento e messa in sicurezza presenta difformità rispetto alla normativa, per cui si prevede l'impiego di una sezione di progetto più vincolante, di "tipo B ridotta", nella quale il limite superiore dell'intervallo di velocità di progetto è ridotto a 100 km/h, anziché mantenere i 120 km/h previsti per legge per le strade di categoria B.

Tutte le modifiche previste dall'intervento di riqualificazione e messa in sicurezza dovrebbero comportare nel complesso **un miglioramento della sicurezza stradale e del confort di marcia**, mentre la realizzazione della nuova recinzione attorno al sedime stradale dovrebbe ridurre gli investimenti faunistici.

Sono altresì previsti interventi di mitigazione.

Sono pervenuti i contributi, pareri ed osservazioni, del Parco regionale del Ticino, prot. MASE-2024-0032252 in data 26/02/2024, della Provincia di Varese prot. MASE-2024-0030931 del 26/02/2024 e di Regione Lombardia - Giunta con prot. MASE-2024-0033510 del 27/02/202, contenenti specifiche richieste di integrazioni e chiarimenti che la Commissione ha preso in considerazione.

**Con la presente si comunica che, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta, la Commissione, al fine di procedere con le attività istruttorie di competenza, ritiene necessario chiedere al Proponente quanto segue.**

## **1. Viabilità di cantiere**

In riferimento della fase di cantiere, si chiede di fornire le seguenti integrazioni:

- 1.1 vengano stimati i volumi di traffico generati dai mezzi provenienti e diretti ai cantieri operativi e valutati gli impatti relativamente alla componente traffico; si evidenzia che il cantiere operativo n.2 è posto in prossimità della S.P. 20, che in tale tratto ha volumi di traffico attuali nei giorni feriali di circa 25.000 veicoli/giorno;
- 1.2 proporre misure di mitigazione relative agli impatti generati dai restringimenti di carreggiata che verranno operati lungo la S.S. 336 al fine di minimizzare gli effetti sul traffico, valutando un'organizzazione del cronoprogramma delle attività che consenta di beneficiare dell'entrata in esercizio della Bretella di Gallarate nella parte più ad Est del tracciato della SS336.

## **2. Atmosfera**

In riferimento della fase di cantiere, si chiede di fornire le seguenti integrazioni:

- 2.1 definire le sorgenti emissive fornite in input al modello specificandone la caratterizzazione geometrica ed emissiva e a quale area di cantiere sono associate; in particolare, si chiede di riportare, per ogni sorgente, la tipologia (es. areale/puntuale), l'ubicazione in mappa, le dimensioni, le attività ad essa associate (es. scotico) e i relativi fattori di emissione forniti in input al modello;

- 2.2 specificare se il sollevamento di polveri dalle varie attività (sbancamenti, cumuli, transito dei mezzi su strade asfaltate e non, etc.) transito è stato considerato ai fini della simulazione modellistica; in caso negativo, si chiede di comprenderlo nella simulazione;
- 2.3 specificare se nella simulazione sono stati attivati o disattivati gli algoritmi di deposizione; per un approccio più cautelativo, si suggerisce la disattivazione degli algoritmi di deposizione, così come riportato all'interno delle Linee Guida di ARPA Lombardia [https://www.arpalombardia.it/media/bzqn2m23/indicazioni\\_modelli\\_ottobre-2018.pdf](https://www.arpalombardia.it/media/bzqn2m23/indicazioni_modelli_ottobre-2018.pdf);
- 2.4 rappresentare in mappa il dominio di simulazione, analogamente a quanto fatto per il dominio meteorologico;
- 2.5 individuare i ricettori discreti in corrispondenza di ricettori sensibili e residenziali più impattati dal cantiere e riportarne coordinate, tipologia, posizione in mappa e distanza dalle sorgenti;
- 2.6 riportare i valori ai ricettori relativi a:
  - PM10 media annua;
  - PM10 90.4 percentile;
- 2.7 sovrapporre alle mappe di isoconcentrazione i ricettori discreti individuati per una lettura più semplice con i valori tabellari;
- 2.8 in caso di sovrapposizione dei cantieri dell'opera in progetto con quelli della Bretella di Gallarate, si chiede di fornire valutazioni riguardo agli impatti cumulativi degli stessi.

### **3. Rumore**

- 3.1 Considerato che nella documentazione di valutazione di impatto acustico viene evidenziato che sono previste alcune lavorazioni di cantiere notturne, lo studio preliminare ambientale dovrà essere integrato con la valutazione previsionale di impatto acustico anche per le operazioni di cantiere previste in periodo notturno (l'assenza della documentazione di previsione dell'impatto acustico dell'attività di cantiere in periodo notturno nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA, comporterebbe il divieto dell'attività di cantiere in periodo notturno).
- 3.2 Riguardo alla fase di cantiere, in caso di sovrapposizione delle lavorazioni dell'opera in progetto con quelle della Bretella di Gallarate, si chiede di fornire valutazioni riguardo agli impatti cumulativi delle stesse.
- 3.3 Si chiede di completare la documentazione di VPIA con gli estremi dei certificati di taratura (validi alla data dei rilievi strumentali della campagna di monitoraggio condotta) della seguente strumentazione: calibratore "Larson Davis mod. CAL200, S.N. 0471" e fonometro "L&D mod. 824, S.N. 2521".

### **4. Acque sotterranee**

- 4.1 In merito alla collocazione del tracciato in zone di rispetto dei pozzi ad uso potabile definite con criterio temporale, tra cui sono coinvolti direttamente dal tracciato i pozzi numerati come 10.2 e 16 (come si evince dal PGT di Gallarate), nell'ambito delle quali saranno vietate l'immissione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti dalla sede stradale e la costruzione di bacini di contenimento disperdenti o trincee drenanti, si chiede di prevedere un sistema impermeabile per

l'allontanamento delle acque di dilavamento che convogli gli scarichi al di fuori delle zone di tutela indicate.

## 5. Suolo

Seppur molti degli interventi proposti riguardino il sedime stradale già esistente, alcune delle opere previste comportano nuova sottrazione di suolo "libero" ed eliminazione di aree naturali e paranaturali, in un contesto già fortemente urbanizzato. È previsto l'asporto di terreno vegetale in via temporanea in corrispondenza delle aree di cantiere ammontante ad una superficie totale di 86.719,23 mq, mentre l'asporto definitivo derivante dalle opere di adeguamento dell'infrastruttura risulterebbe pari a 25.309,38 mq. La Relazione di Studio Preliminare Ambientale al paragrafo 5.2.4.2, indica la modifica dell'uso del suolo con sottrazione in via definitiva delle seguenti aree:

- 5.206 mq di bosco;
- 10.633 mq di "Aree verdi urbane";
- 4.064 mq di "Aree boscate urbane".

Indica inoltre la sottrazione in via temporanea delle seguenti aree:

- 25.275 mq di bosco;
- 460 mq di "Aree verdi urbane"
- 24.05 mq di "Aree boscate urbane".

Le superfici indicate risultano complessivamente rilevanti, e nelle relazioni allegate non pare adeguatamente evidenziato l'impatto delle trasformazioni, così come non risulta chiaramente rappresentata nelle tavole, la posizione delle aree boscate oggetto di trasformazione.

- 5.1 Si segnala pertanto la necessità che sia approfondito o comunque già delineato in questa fase progettuale, **l'aspetto relativo agli interventi di trasformazione definitiva e temporanea del bosco**, proponendo una relazione specifica, ed una tavola dedicata, che evidenzi le aree oggetto di trasformazione, identificando le particelle catastali, distinguendo tra boschi e formazioni vegetali di altro tipo, e tra trasformazione definitiva e temporanea. Tali precisazioni dovranno considerare anche la posa delle nuove strutture, quali ad esempio le barriere fonoassorbenti o gli impianti di illuminazione, se interferenti con la vegetazione.
- 5.2 Si chiede di integrare la documentazione con un inquadramento pedologico, sviluppato sulla base di cartografia ufficiale (carta dei suoli della Lombardia – Geoportale regionale) e, se disponibili, di ulteriori studi di maggior dettaglio, di tutta l'area interessata da qualsiasi operazione annessa al progetto in valutazione.
- 5.3 Si chiede di proporre un intervento di compensazione di carattere ambientale finalizzato al recupero del valore ecologico del suolo perso a causa degli interventi di nuova impermeabilizzazione causati dal progetto, elaborata per mezzo del metodo di cui al d.d.g. 4517/2007 (c.d. metodo STRAIN). L'intervento compensativo dovrà essere localizzato in aree esterne a quelle di intervento e, prioritariamente, dovranno consistere in interventi di deimpermeabilizzazione di superfici attualmente impermeabili all'interno del territorio dei comuni interessati; gli interventi non dovranno essere di carattere temporaneo e non dovranno interessare aree agricole. L'eventuale impossibilità da parte del Proponente di reperire aree degradate, da deimpermeabilizzare o comunque non ad uso agricolo, dovrà essere adeguatamente

documentata. Dovrà, inoltre, essere indicato il cronoprogramma di realizzazione delle opere a verde previste ed il regime di disponibilità delle aree.

## **6. Terre e rocce da scavo**

- 6.1 Si chiede di indicare i quantitativi corretti del materiale da scavo che presentano incoerenze tra il computo riportato al paragrafo 4.2.3 dello Studio Preliminare Ambientale e la tabella riportata a pag. 35 della Relazione sulla cantierizzazione e a pag. 8 della Relazione del piano di gestione delle materie. Gli accertamenti analitici dovranno rispondere ai requisiti di cui alla UNI CEI EN ISO/IEC 17025 ovvero accreditate.
- 6.2 Per la quantità dei materiali da scavo che si intende riutilizzare occorre presentare il piano delle terre e rocce da scavo redatto ai sensi del D.P.R.n.120/2017;

## **7. Biodiversità**

- 7.1 Si chiede di integrare la documentazione con l'illustrazione dettagliata delle interferenze dell'intervento con la Rete Ecologica Regionale (RER), ex d.g.r. n. VIII/10962 del 30 dicembre 2009, evidenziando puntualmente gli elementi della RER coinvolti, al fine di valutare al meglio gli effetti sulla biodiversità nelle aree di intervento.
- 7.2 In riferimento alla componente vegetazionale, si chiede di:
- chiarire cosa si intende, nelle tavole 1 e 2 "Planimetria generale interventi di inserimento paesaggistico e ambientale", tra gli interventi paesaggistici citati, per "Inerbimento arbustivo";
  - specificare la tipologia di vegetazione e la composizione floristica di tutti gli interventi a verde a mitigazione dell'opera; si sottolinea che la messa a dimora e la semina di piante erbacee, arbustive e arboree dovrà essere effettuata utilizzando esclusivamente specie autoctone del territorio;
- 7.3 Per quanto riguarda la componente faunistica, si chiede di valutare l'implementazione di ulteriori passaggi faunistici in aggiunta a quello già esistente, al fine di mitigare l'effetto barriera per le specie faunistiche, ovvero di preservare la connettività ecologica; per garantire la loro efficacia, le caratteristiche strutturali e dimensionali dei varchi devono essere adeguate rispetto ai gruppi faunistici presenti nell'intorno dell'opera a cui sono rivolti e devono essere dotati di idonei inviti, da realizzarsi con l'utilizzo di vegetazione autoctona.

## **8. Piano di Monitoraggio Ambientale**

- 8.1 In merito alla collocazione del tracciato in zone di rispetto dei pozzi ad uso potabile definite con criterio temporale, tra cui sono coinvolti direttamente dal tracciato i pozzi numerati come 10.2 e 16 (come si evince dal PGT di Gallarate), nell'ambito delle quali saranno vietate l'immissione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti dalla sede stradale e la costruzione di bacini di contenimento disperdenti o trincee drenanti, si chiede di prevedere un sistema impermeabile per l'allontanamento delle acque di dilavamento che convogli gli scarichi al di fuori delle zone di tutela indicate.

### **8.2 Rumore**

- a) Predisporre un piano di monitoraggio acustico sia per la fase post operam sia per la fase di cantiere, individuando idonei punti di controllo (da riportare in idonee schede identificative),

finalizzato a verificare le stime prodotte e alla gestione di eventuali criticità che dovessero emergere, oltre a quelle già messe in luce (cfr. R\_668 per la fase di cantiere e S7 e T16 per la fase di esercizio), tenendo conto anche del limite differenziale. In particolare:

- il piano di monitoraggio per la fase di cantiere dovrà essere sviluppato tenendo conto del crono-programma dei lavori, prevedendo adeguate tempistiche e numero di monitoraggi distribuiti nel tempo; si chiede di prevedere idonei punti di controllo per i “percorsi di cantiere” utilizzati dai mezzi di approvvigionamento/smaltimento materiali;
- per la fase post operam le misurazioni dovranno essere condotte subito dopo il termine dei cantieri con traffico in regime ordinario;
- le schede dei punti di monitoraggio dovranno riportare: la tipologia dell’edificio ricettore (residenziale, commerciale, produttivo ecc.); il numero dei piani; la geolocalizzazione edificio; la geolocalizzazione relativo punto di misura; la classificazione acustica; i limiti vigenti; ecc..

### 8.3 Suolo

- a) Predisporre un piano di monitoraggio per le aree di cantiere temporaneo destinate a ripristino delle condizioni di Ante Operam (AO) a conclusione dei lavori (per tali operazioni si rimanda a quanto descritto nelle linee guida di ARPA “Gestione e tutela dei suoli nei cantieri delle grandi opere” disponibili sul sito di ARPA Lombardia). Si ricorda che il ripristino pedologico a conclusione delle lavorazioni avrà come riferimento il suolo presente nella fase precedente le lavorazioni o nelle aree contigue, adottando lo strumento “suolo obiettivo” (Linee Guida ISPRA 65.2/2010), in modo da sviluppare una struttura in continuità pedologica ed ecosistemica con il contesto in cui è inserito.
- b) Proporre, anche per l’intervento compensativo, un piano di monitoraggio che permetta di verificare nel tempo lo stato di salute pedologico e vegetazionale dell’area interessata.

### 8.4 Biodiversità

- a) Prevedere l’analisi, in fase di AO, della composizione floristica delle cenosi che, lungo il tracciato stradale della SS 336, saranno interessate dalle opere in progetto al fine di predisporre opportune misure sia per la gestione della rimozione ed asportazione delle specie alloctone (ad es. in corrispondenza dei previsti allargamenti), sia in generale per il loro controllo in tutte le aree che saranno oggetto di movimentazione terra e sugli eventuali cumuli di terreno naturale accantonati, secondo la Strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive (<https://naturachevale.it/specie-invasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-lagestione-delle-specie-aliene-invasive/>), aggiornata e approvata con d.g.r. 7387 del 21/11/2022.

In merito alla corretta gestione del cantiere dovranno essere specificamente assunte a riferimento le “Linee guida per il contrasto alla diffusione delle specie alloctone vegetali invasive negli ambienti disturbati da cantieri (maggio 2022)” disponibili nel sito web di ARPA Lombardia.

## 9. Impatti cumulativi

- 9.1 Pur essendo stata evidenziata l’utilità pubblica del progetto proposto, volto a migliorare le condizioni di sicurezza e utilizzo di un tratto viario a intenso traffico, oggi caratterizzato da una serie di criticità che ne richiedono la risoluzione, dovranno essere integrati ed approfonditi gli impatti anche cumulativi del progetto rispetto ad altri interventi ricadenti nella stessa area di

influenza, specie con quanto connesso alla realizzazione dei lavori della SS 341 – bretella di Gallarate.

## **10. Progetto delle opere a verde e di mitigazione**

10.1 Si dovrà chiarire se **progetto delle opere a verde e di mitigazione sia stato condiviso o si intenda condividerlo** preliminarmente con il Parco del Ticino. A tal proposito si segnala la mancanza nella documentazione messa a disposizione dell'elaborato T00IA00AMBRE02A Relazione degli interventi di inserimento Paesaggistico-Ambientale e relative tavole, come richiamato in relazione, che dovrà quindi essere prodotto e pubblicato.

## **11. Dismissioni**

11.1 Indicare gli eventuali **tratti di viabilità che rimarranno interclusi** a seguito delle opere di adeguamento per i quali – a titolo di compensazione per la perdita di suolo e superfici permeabili – sia prevista la rimozione del manto stradale e la conseguente rinaturalizzazione.

## **12. Sottopassi faunistici e altre connessioni**

12.1 Con le operazioni di riqualificazione della SS 336 chiarire la salvaguardia del sovrappasso ad uso ciclabile e di corridoio verde in Comune di Cardano al Campo. Eventuali interventi di adeguamento della struttura dovranno essere condivisi con il Parco e non pregiudicarne l'attuale uso.

12.2 Riconosciuto altresì che l'adeguamento della viabilità, essendo esistente, non andrà ad aggravare in maniera significativa la permeabilità e connettività ambientale dell'ambito (già di per sé fortemente pregiudicate dall'infrastrutturazione dell'area), nel contempo si richiede che nella fase di ricognizione/adeguamento/realizzazione di manufatti idraulici presenti lungo il tratto interessato, la previsione della messa in atto di accorgimenti volti a incrementarne il ruolo dei sottopassi faunistici.

\*\*\*

Si chiede infine di controdedurre alle osservazioni, contributi e pareri resi come citati poco sopra.

Si fa richiesta, ove la risposta alla richiesta di integrazioni porti non già alla consegna di ulteriore documentazione esclusivamente riferita alla medesima o a chiarimento, ma ad una revisione della documentazione già depositata, di evidenziare graficamente in modo idoneo le parti che sono state modificate o revisionate.

Resta ferma la richiesta di un documento unitario contenente le risposte ad ogni singola richiesta di integrazioni e l'esplicazione delle modifiche documentali con il raffronto, ove necessario, con la versione originaria dei documenti emendati. Tale documento deve contenere il richiamo esplicito ai differenti elaborati allegati, ove presenti. La documentazione dovrà altresì includere una risposta nella quale il Proponente dovrà indicare specificamente, per ciascuna integrazione o chiarimento, i punti elenco utilizzati nella presente richiesta e una sintesi della risposta riportata nelle integrazioni;

Si chiede di voler provvedere a fornire la documentazione richiesta, entro venti giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data di protocollo della presente nota inviata a mezzo di posta elettronica certificata. Resta salva la possibilità di richiedere alla Commissione un'audizione per



eventuali chiarimenti, per favorire l'ampiezza del contraddittorio richiesta dalla complessità della procedura;

Qualora necessario, prima della scadenza del termine dei giorni sopra indicato il Proponente potrà inoltrare all'Autorità competente richiesta motivata di sospensione dei termini per la trasmissione della documentazione integrativa. Tale richiesta si intende accolta decorsi cinque giorni dalla sua presentazione in mancanza di un esplicito rigetto.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione Generale Valutazioni Ambientali, utilizzando esclusivamente il "Modulo trasmissione integrazioni di VIA" disponibile sul portale della Direzione nell'area Specifiche tecniche e modulistica, al link <https://va.mite.gov.it/it-IT/ps/DatiEStrumenti/Modulistica>;

La trasmissione della documentazione integrativa dovrà avvenire nel rispetto delle modalità di presentazione indicate nel "Modulo trasmissione integrazioni di VIA" disponibile sul portale al seguente link <https://va.mite.gov.it/it-IT/ps/DatiEStrumenti/Modulistica>. La trasmissione della documentazione integrativa dovrà avvenire in 4 copie in formato digitale [1 supporto informatico (CD/pendrive) per copia] predisposte conformemente alle "*Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D. Lgs 152/2006*" pubblicate sul portale (<https://va.mite.gov.it>): n. 2 copie dovranno essere trasmesse al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e n. 2 al Ministero della Cultura (MIC). La Divisione pubblicherà tempestivamente sul portale (<https://va.mite.gov.it>) la documentazione integrativa.

Si rimane in cortese attesa di quanto sopra.

***Per il Presidente, giusta delega agli atti***  
**Coordinatore Sottocommissione VIA**  
**Avv. Paola Brambilla**  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

## Elenco indirizzi

Alla Infrastrutture Milano - Cortina 2026 S.p.a.  
protocollo@pec.infrastrutturemilanocortina2026.it  
e p.c. Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza  
Energetica  
Ex Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS  
PEC [va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

Al Ministero della Cultura  
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e  
Paesaggio Servizio V – Tutela del Paesaggio  
PEC [dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it](mailto:dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it)

Alla Regione Lombardia Direzione generale ambiente e  
clima ambiente\_clima@pec.regione.lombardia.it

Al Parco Lombardo Valle del Ticino  
[parco.ticino@pec.regione.lombardia.it](mailto:parco.ticino@pec.regione.lombardia.it)

Alla Provincia di Varese  
[istituzionale@pec.provincia.va.it](mailto:istituzionale@pec.provincia.va.it)

Al Comune di Olgiate Olona  
[comune.olgiateolona@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.olgiateolona@pec.regione.lombardia.it)

Al Comune di Busto Arsizio  
[protocollo@comune.bustoarsizio.va.legalmail.it](mailto:protocollo@comune.bustoarsizio.va.legalmail.it)

Al Comune di Cassano Magnago  
protocollo.comune.cassanomagnago@pec.regione.lombardia.it

Al Comune di Gallarate  
protocollo@pec.comune.gallarate.va.it

Al Comune di Samarate  
[comune.samarate@pec.it](mailto:comune.samarate@pec.it)

Al Comune di Cardano al Campo  
[protocollo@cert.comune.cardanoalcampo.va.it](mailto:protocollo@cert.comune.cardanoalcampo.va.it)