



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

*** * ***

Parere n. 548 del 04 marzo 2024

Parere Tecnico – Proroga VIA

Progetto: **“Autostrada A8 Milano-Laghi: ampliamento alla
quinta corsia nel tratto barriera Milano nord-
Interconnessione di Lainate.**

ID VIP 10739

Proponente: **Autostrade per l'Italia S.p.A.**

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

PREMESSO che

- Con nota prot. n. ASPI/22596 del 07/12/2023, acquisita al prot. n. MASE-205369 del 14/12/2023, la Società Autostrade per l’Italia S.p.A. ha presentato istanza di proroga di due anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 255 del 08/06/2012 per l’opera “A8 Milano-Laghi, tratta barriera Milano Nord- Interconnessione di Linate”.
- con nota prot. MASE-147105 del 18/09/2023, acquisita al prot. CTVA-7039 del 15/01/2024, la Direzione:
 - ha comunicato la procedibilità dell’istanza;
 - ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale (di seguito, CTVA), avente a oggetto l’accertamento della sussistenza o meno, alla luce della documentazione fornita, della sussistenza o meno delle condizioni che consentano di confermare le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il D.M. 255 del 08/06/2012, e se sussistono, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta.
 - ha infine ribadito quanto indicato con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, circa l’assegnazione da parte della CTVA dell’istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera “PNRR e Lineari”, comunicato da ultimo con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021;
- con la stessa nota la Direzione ha fra l’altro comunicato:
 - che “Ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza (...) la documentazione presentata a corredo dell’istanza è stata pubblicata sul sito web dell’Autorità competente, alla pagina: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/377/15571>.

PREMESSO e DATO ATTO che:

D.M. n. 255 del 8 giugno 2012 di compatibilità ambientale con condizioni

- Il progetto “A8 Milano-Laghi, tratta barriera Milano Nord- Interconnessione di Linate” è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con il Decreto di compatibilità ambientale D.M. 255 del 08/06/2012, visti i pareri positivi con prescrizioni della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS e del Ministero per i beni e le attività culturali, visto il parere positivo della Regione Lombardia espresso con delibera di giunta regionale n. IX/2947 del 25 gennaio 2012, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto in oggetto;
- il Proponente ha presentato istanza per l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza in data 20/02/2014;
- Con determinazione direttoriale DVA-2014-0024879, resa sulla base del parere n. 1556 del 11 luglio 2014 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, è stata dichiarata la non ottemperanza alla condizione ambientale lett. A) n. 10;
- il Proponente, in data 8/05/2015, ha richiesto l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza per le condizioni ambientali lett. A) nn. da 1 a 23 e raccomandazioni lett. A) nn. 24, 25 e 26 e la Direzione con determinazione DVA-148 del 16/05/2017, resa sulla base del parere n. 2348 del 24 marzo 2017 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS ha dichiarando la non ottemperanza alle prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3 4, 5, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 19, 21, 22 e 23 e la non ottemperanza alle raccomandazioni lett. A) nn. 25 e 26.;
- il Proponente, con prot. ASPI/6886 e prot. ASPI/6889 del 6 maggio 2020, ha richiesto l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza per le condizioni ambientali lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 26 di cui al decreto di compatibilità ambientale DVA/DEC/255 del 08/06/2012 e la Direzione con determinazione Mite-04 del 4/01/2022, resa sulla base del parere n. 392 del 29 novembre 2021 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS dichiarando che le condizioni ambientali n. A.1, n. A.2, n. A.3, n. A.9 e n. A.23, non sono ottemperate, ma da ottemperare nelle fasi successive; le condizioni ambientali n. A.4, n. A.5, n. A.7 e n. A.21 sono ottemperate solo parzialmente; la raccomandazione ambientale n. A.26 risulta attualmente recepita solo in progettazione ed è da ottemperare in fasi successive;

Istanza di Proroga

Con nota prot. n. ASPI/22596 del 7/12/2023, acquisita al prot. n. MASE-205369 del 14/12/2023, la Società Autostrade per l’Italia S.p.A. ha presentato istanza di proroga di due anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 255 del 08/06/2012 per l’opera “A8 Milano-Laghi, tratta barriera Milano Nord- Interconnessione di Linate”;

Il Proponente rappresenta che la richiesta di proroga ai termini di scadenza del Decreto VIA DM-255 del 08/06/2012 è motivata 1) dallo stralcio funzionale del progetto in lotto 1 e 2 che ha prodotto un allungamento dei tempi di approvazione progettuale e di realizzazione; 2) dalla ritardata consegna dei lavori al lotto 2 per un ricorso avverso all’atto di aggiudicazione della gara e per problematiche dovute all’indisponibilità delle aree interessate dalla realizzazione di alcune delle opere site in diversi comuni; 3) dalla necessità di ottemperare ai diversi DPCM correlati all’epidemia di Coronavirus; 4) da rallentamenti dovuti a cause imprevedibili, da varianti in corso d’opera e da accordi transattivi per permettere la conclusione dei lavori nel minor tempo possibile.

utivo è in visione al Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le verifiche conclusive, la finale approvazione e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell’opera.

Documentazione allegata all’istanza di proroga

Il Proponente ha allegato alla richiamata istanza di proroga la seguente documentazione:

- Relazione di aggiornamento del SIA
- Elenco elaborati della documentazione tecnica
- Relazione sullo stato di attuazione del progetto
- Planimetria di raffronto tra lo stato attuale e lo stato iniziale
- Piano di Monitoraggio Ambientale, Planimetria ubicazione punti di indagine.
- Quietanza di pagamento relativa agli oneri istruttori per il riesame dei provvedimenti di V.I.A. di cui al decreto interministeriale n. 1 del 04/01/2018 e del Decreto Direttoriale di attuazione n. 47 del 02/02/2018.

Termine di validità del DM 255 dell’8 giugno 2012

Il DM in esame è stato pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. **30 marzo 2019**.

Il termine di validità del sopra citato decreto di compatibilità ambientale è stato fissato al 30/03/2024.

Nella domanda il Proponente richiede una proroga di 2 anni.

Descrizione degli interventi in progetto

L’intervento in esame si riferisce all’ampliamento alla 5^a corsia del Tratto dell’Autostrada A8 Milano – Laghi, dalla Barriera di Milano Nord all’Interconnessione con l’Autostrada A9 Como. Allo stato attuale le lavorazioni per la realizzazione dello stesso sono sostanzialmente concluse. L’intervento è consistito nel potenziamento del tracciato da 4 a 5 corsie per senso di marcia del tratto dell’Autostrada A8 compreso tra la “Barriera di Milano Nord”, ossia tra confluenza della Tangenziale Ovest di Milano e la diramazione tra la A8 per Varese e la A9 per Como, per un’estesa complessiva di circa 4,5 km. Sono inoltre state realizzate le modifiche degli svincoli localizzati nel comune di Arese e nel comune di Lainate, e della viabilità di adduzione. L’intervento nasceva dalle più ampie valutazioni relative al potenziamento del Sistema Autostradale della Regione Lombardia e in particolare risulta coerente con l’intervento, precedentemente eseguito, dell’ampliamento a tre corsie della direttrice A9 Milano – Como.

Il tratto di autostrada A8 compreso tra la progressiva km 5+577 e la progressiva km 9+990 era costituito da quattro corsie per senso di marcia, più corsia di emergenza, ad esclusione del tratto in corrispondenza delle aree di servizio Villoresi Est e Villoresi Ovest; tale configurazione non era però più in grado di smaltire il traffico di percorrenza che lo interessava con buone condizioni di fluidità, soprattutto in ragione della forte caratteristica “pendolare” della domanda e del ruolo di polo attrattivo di Milano. Nell’ambito della progettazione dell’ampliamento alla terza corsia dell’autostrada A9 Lainate- Como-Chiasso è stata quindi richiesta la realizzazione della quinta corsia dell’Autostrada A8 “Mi- lano-Laghi” nel tratto compreso tra l’interconnessione con la tangenziale Ovest e l’interconnes- sione con l’Autostrada A9 “Lainate-Como-Chiasso”.

Il tracciato ha un andamento planimetrico rettilineo che si sviluppa prevalentemente in rilevato e attraversa una zona appartenente all’alta pianura alluvionale, pertanto caratterizzata da una superficie topografica pressoché pianeggiante. L’asse autostradale nel tratto in esame non presenta particolari problemi di carattere geometrico e quindi l’intervento di potenziamento si è limitato a prevedere un ampliamento della sezione trasversale mantenendo l’originaria configurazione piano altimetrica.

I criteri alla base della progettazione hanno previsto un allargamento laterale della piattaforma, al fine di realizzare la quinta corsia di marcia, l’adeguamento della larghezza delle corsie esistenti, rendendo inoltre continua la corsia di emergenza, nonché prevedere l’adeguamento del margine interno da 1.20 m a 2.20 m. La larghezza della pavimentazione è passata quindi dalla sezione di 36,20 m a 45,70 m. Inoltre, è stato previsto anche l’adeguamento dei margini esterni della carreggiata con l’impiego di dispositivi di contenimento rispondenti a quanto previsto dal D.M. 2367/2004.

Nel tratto oggetto di intervento vi sono, oltre alle due interconnessioni sopra citate, gli svincoli di Arese (progr. km 6+275) e Lainate (progr. km 8+116) nonché l’area di servizio Villoresi (progr. km 7+526), in carreggiate est e ovest, i cui progetti di ammodernamento non rientrano nell’intervento in esame.

La sezione tipo autostradale è costituita da una piattaforma di 45.70 metri di larghezza, organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico da 0.80m in cui è alloggiata la barriera di sicurezza metallica mofilare-bilaterale (margine interno 2.20 m).

Tenuto conto che la tratta finale dell’intervento, il territorio risulta densamente antropizzato, sono stati inseriti in progetto numerose opere di sostegno con la funzione di limitare il nuovo ingombro della piattaforma autostradale e di conseguenza la fascia di esproprio.

a. Confronto con il Progetto definitivo

Rispetto al progetto definitivo approvato in sede di VIA sono state introdotte alcune modifiche per affinamenti progettuali e ottimizzazioni organizzative della cantierizzazione, oltre che da richieste formulate dagli Enti. Di seguito si elencano le modifiche introdotte:

- Nel Comune di Rho spostamento della rotatoria e modifica del tracciato.
- Modifica del tracciato della viabilità di raccordo tra la viabilità esistente e la rotatoria sud del nuovo svincolo.
- Nel Comune di Lainate realizzazione del cavalcavia di via Manzoni in affiancamento dell’esistente per ridurre i disagi al territorio.
- Estensione della pista ciclopedonale prevista in progetto fino all’esistente centro sportivo comunale di Lainate.
- Spostamento e ottimizzazione della rotatoria a servizio del nuovo svincolo e la S.P. 119.
- Avvicinamento del nuovo casello all’asse dell’autostrada (come da prescrizione n. 22, ottemperata con Decreto del Ministero dell’ambiente n°4 del 4/01/2022 e parere prot. 7039-P del 23/2/22 del Ministero della Cultura).

b. Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale.

Ai fini dell’istruttoria è stato fatto riferimento ai dati, compresi quelli tabellari e cartografici, tratti dalla Relazione esplicativa allegata all’istanza di proroga in oggetto, cui il presente parere espressamente rinvia.

Confronto fra lo stato di fatto ambientale iniziale e quanto previsto nello studio di impatto ambientale (di seguito, SIA)

La documentazione presentata ha lo scopo di analizzare il contesto in cui si inserisce l’opera al fine di verificare eventuali cambiamenti rispetto alle tutele inserite nello SIA del progetto autorizzato, per l’ottenimento della proroga.

L’aggiornamento dello Studio, a partire dal quadro vincolistico, permette il confronto dello stato di fatto, anche con riferimento agli impatti ed alle mitigazioni previste all’interno dello SIA, analizzandone l’efficacia. A supporto delle analisi vengono presentati i dati del monitoraggio ambientale, attualmente in corso sulla tratta in esame.

analisi istruttoria su cui fonda il giudizio di invarianza

a) *analisi per singole componenti*

Inquadramento territoriale e vincolistico

L’analisi degli strumenti di pianificazione, articolata secondo livelli che vanno dalla scala territoriale vasta a quella locale, riguarda i piani a valenza territoriale, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e i piani ambientali di settore relativi ad aspetti correlati al progetto in esame. Il quadro della pianificazione è completato dall’analisi del sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette.

Pianificazione regionale

Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)

Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, approvato nelle sue Linee Guida nel 1997 e, al momento della redazione del SIA, era in corso di revisione e aggiornamento. Il documento non prevedeva l’intervento in esame.

Il Piano è stato poi approvato da Regione Lombardia con d.c.r. n. 1245 il 20 settembre 2016. Il documento orienta le scelte infrastrutturali e rafforza la programmazione integrata di tutti i servizi (trasporto su ferro e su gomma, navigazione, mobilità ciclistica) per migliorare la qualità dell’offerta e l’efficienza della spesa, per rendere la Regione più competitiva e accessibile. Il Programma conferma lo sviluppo della rete stradale primaria (la maglia infrastrutturale su cui poggiano le relazioni di carattere macroregionale, nazionale e internazionale, e i collegamenti ritenuti di particolare rilievo da Regione Lombardia) con la finalità principale di ridurre i fenomeni di congestione nel nodo autostradale di Milano. In questo senso secondo il programma sono fondamentali gli interventi di potenziamento della rete autostradale esistente (in particolare con la Quarta Corsia Dinamica nella tratta urbana della A4, con il completamento degli interventi della Quinta Corsia Lainate-Milano della A8 e dell’ammodernamento della A4 nella tratta Novara Est- Milano e la Quarta Corsia della A1 Milano-Lodi), e il completamento della Tangenziale Nord di Milano/Rho-Monza.

Rispetto ai contenuti analizzati all’interno del SIA l’intervento è stato cartografato e inserito all’interno del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

Piano Territoriale Regionale (PTR)

Nel SIA era stato analizzato il Piano Territoriale Regionale (PTR) approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale della Lombardia con deliberazione del 19/01/2010, n.951. In questo PTR il

progetto in valutazione non era stato ricompreso negli interventi previsti come “Infrastrutture prioritarie per la Lombardia”.

Successivamente, la Regione Lombardia ha dato avvio ad un percorso di revisione del PTR e del PPR (Piano Paesaggistico Regionale) sezione specifica del PTR, da sviluppare attraverso il più ampio e costruttivo confronto con tutti i soggetti interessati. Entrambi gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale hanno subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA. La revisione del 2022 inserisce l'intervento di ampliamento all'interno delle reti esistenti ed elementi di programmazione generale quale potenziamento/riqualificazione del sistema autostradale e della grande viabilità ed opere connesse. L'intervento in oggetto risulta ora individuato nel PTR come “potenziamento / riqualificazione del sistema autostradale e della grande viabilità ed opere connesse”.

L'intervento si inserisce nei Paesaggi della bassa pianura irrigua a orientamento risicolo al limite con paesaggi fluviali della pianura asciutta verso Varese, in ambiti di conurbazione metropolitana, interessando vaste aree di territorio urbanizzato. L'intervento interessa i seguenti ambiti geografici di paesaggio (AGP): 26.1 Conurbazione di Milano (Ambito di paesaggio caratterizzato da un sistema insediativo continuo e denso della città metropolitana di Milano) e 27.1 Conurbazione milanese settentrionale (Ambito di paesaggio caratterizzato dal sistema insediativo continuo e denso del nord-ovest milanese e lungo l'asse del Sempione).

Il progetto della “Rete Verde Regionale” (RVR) del PPR disegna l'infrastruttura verde di connessione e fruizione estesa a tutto il territorio regionale e costituisce l'integrazione tra PTR e PPR, che, oltre a fornire conoscenza finalizzata alla promozione e valorizzazione dei territori, concorre a restituire, riconoscendoli, i caratteri e le identità del territorio lombardo, proponendo, al contempo, un progetto integrato di tutela, valorizzazione e fruizione territoriale, declinabile alle diverse scale della pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistica, e ad indirizzare l'azione, a scala locale, di interventi coerenti con l'obiettivo di generare una qualità territoriale diffusa.

L'intervento interessa le connessioni paesaggistiche multifunzionali di potenziamento lungo elementi connettivi primari relativamente al canale Villoresi e al torrente Lura, quest'ultimo interessato anche da fasce di mitigazione e progettazione paesaggistica delle infrastrutture.

Nonostante lo strumento sia stato aggiornato successivamente all'elaborazione progettuale, questa può essere ritenuta in linea con i contenuti del piano.

Il canale Villoresi è individuato come rientrante tra i “Principali Navigli storici e canali” art.21-c5. Per quanto riguarda la rete ecologica regionale gli elementi della biodiversità sono costituiti da un elemento di primo livello in corrispondenza del Parco delle Groane, il cui andamento delinea un corridoio primario a medio-basso livello antropico in direzione sud-ovest. Rispetto ai contenuti analizzati all'interno del SIA l'intervento è stato cartografato e inserito come intervento programmato all'interno della tavola delle “Connessioni infrastrutturali e nodi della rete”. Il PPR è stato aggiornato nei contenuti e nelle previsioni progettuali; tuttavia, lo stesso non introduce elementi di novità in relazione alle opere in progetto.

Pianificazione provinciale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e Piano Territoriale Metropolitan (PTM) di Milano.

In sede di VIA era stato analizzato, in quanto vigente, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Milano, approvato con la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 55 del 14 ottobre 2003.

Allo stato attuale risulta quindi vigente il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Milano, approvato l’11 maggio 2021 con Delibera di Consiglio Metropolitano n. 16, con efficacia il 6 ottobre 2021 con la pubblicazione di definitiva approvazione sul BURL-Serie Avvisi e Concorsi n.40, secondo quanto prescritto all’art.17, comma 10 della LR 12/2005.

Il Proponente riporta alcuni estratti del PTM quale aggiornamento del SIA e ad evidenza della programmazione dell’intervento all’interno degli strumenti di pianificazione. L’intervento è individuato come “Opere in corso di costruzione, strade a carreggiate separate”.

Il tratto di autostrada A8 oggetto di intervento, da ovest ad est interessa:

- il canale Villoresi, definito anche tracciato guida paesaggistico (art.59);
- un parco di interesse sovracomunale (art. 70) – Parco del Lura;
- un corso d’acqua (Lura) con fasce di rilevanza paesistico fluviale (art.49) e ambito di rilevanza paesistica (art.52)

Il Proponente rileva che il tracciato autostradale della A8 nella precedente configurazione a 4 corsie, in comune di Rho già interferiva con il corso del Torrente Lura (classificato tra “Fiumi e corsi d’acqua – art. 146, lett. c”). Il Proponente evidenzia che alcuni tratti del tracciato stradale in progetto riguardanti la realizzazione dello svincolo di Rho/Arese interferivano con aree tutelate a “Boschi – art. 146, lett. f” ad oggi non più indicate nel PTM.

Il PTM individua elementi della rete ecologica ben descritti nella relazione del Proponente rispetto a quanto riportato nel PTCP della Provincia di Milano e analizzato nel SIA.

Il PTM individua anche gli Ambiti a rischio idrogeologico costituiti dagli ambiti in cui si possa verificare un dissesto idrogeologico. Il PTM riporta le fasce fluviali del PAI (Fascia A, Fascia B, Fascia C, Fascia Bpr), le Zone I e le Zone B-PR, recependo i contenuti del PAI vigente e le relative disposizioni e le “mappe di pericolosità e di rischio di alluvioni” definite dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) del distretto idrografico Padano, approvato con D.P.C.M. del 27/10/16. L’intervento ricade nella zona di ricarica dell’idrostruttura sotterranea intermedia (ISI) e superficiale (ISS). Lo strumento di pianificazione provinciale è stato modificato e aggiornato rispetto a quanto analizzati nel SIA; tuttavia, con riferimento al quadro conoscitivo e vincolistico, non sono stati individuati nuovi elementi di interesse.

Il Proponente conclude che nonostante il PTM sia stato aggiornato successivamente all’elaborazione progettuale, questa può essere ritenuta in linea con i contenuti del piano, anche grazie al recepimento delle prescrizioni formulate dagli Enti competenti in fase di approvazione del progetto.

Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il PUMS metropolitano è stato approvato con Deliberazione di Consiglio della Città metropolitana di Milano, Rep. n. 15 del 28 Aprile 2021, declinando i propri obiettivi, strategie e azioni in coerenza con il quadro programmatico di riferimento a scala regionale, sovralocale e locale. L’intervento è indicato tra le opere in costruzione o con aree occupate “28s Completamento lavori quinta corsia A8 con revisione svincoli e viabilità di adduzione” con orizzonte di attuazione di 2 anni. (riferimento all’obiettivo C1.4 Viabilità e sicurezza stradale a pp.78 e 80).

Pianificazione comunale

Comune di Arese (MI)

All'interno del SIA era stato analizzato il Piano Regolatore Generale approvato con delibera C.C. n. 73 del 28/11/2005, al momento non più vigente, all'interno del quale il progetto in esame non risultava previsto. E' attualmente vigente il PGT approvato con Delibera CC n. 58 del 30/06/2014.

Lo strumento di pianificazione comunale è stato modificato e aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA, ricomprendendo al suo interno l'intervento in oggetto.

Comune di Rho (MI)

All'interno del SIA era stato analizzato il Piano Regolatore Generale approvato con D.G.R. n. 41192/1999, al momento non più vigente, all'interno del quale il progetto in esame non risultava previsto. Al momento è vigente la Variante generale al PGT, approvata con CC n. 12 del 1/04/2021 (il PGT è entrato in vigore nel 2013) che contiene al suo interno la rappresentazione dell'intervento in esame, comprensivo delle opere di adduzione.

Il PGT tiene conto della pianificazione e programmazione sovracomunale, in particolare a livello di progettazione e programmazione con valenza territoriale: i progetti per Expò, il Contratto di fiume Olona, il progetto MI-Bici, i progetti viabilistici connessi al riordino degli svincoli sull'Autostrada dei Laghi. Le indicazioni di ciascuno dei piani sopraelencati sono stati considerati nella predisposizione del progetto di piano e sono confluiti nei diversi atti del PGT.

Nella variante è ripubblicata la carta del paesaggio.

In conclusione, lo strumento urbanistico è stato aggiornato e comprende, tra le previsioni degli strumenti sovraordinati, l'intervento in oggetto, rappresentandolo nelle cartografie di piano.

Comune di Lainate (MI)

All'interno del SIA era stato analizzato il Piano Regolatore Generale approvato con D.G.R. n°VI/42091 del 19 marzo 1999 e successive varianti parziali, al momento non più vigente e all'interno del quale il progetto in esame non risultava previsto. Al momento è vigente la Variante generale al PGT, approvata con Delibera CC n. 53 del 13/05/2019 (il PGT è entrato in vigore nel 2011).

L'intervento in oggetto è citato nella relazione di piano relativamente al sistema infrastrutturale, per il quale lo strumento urbanistico recepisce le indicazioni e gli obiettivi di più ampia scala.

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli lo strumento urbanistico indica anche la fascia di rispetto 10 m dal canale Villoresi.

Lo strumento urbanistico è stato aggiornato e contempla, se pur non rappresentato nelle cartografie, l'intervento in oggetto.

Pianificazione di Settore

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico

L'autorità di bacino competente per l'area di sviluppo del progetto è l'Autorità di Bacino del Fiume Po, istituita con la legge 183/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della

difesa del suolo". La pubblicazione, sulla Gazzetta Ufficiale n. 183 dell'8 agosto 2001, del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 maggio 2001, ha sancito l'entrata in vigore del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI). Tuttavia i corsi d'acqua interessati dall'intervento (canale Villoresi, torrente Lura) non ricadono nell'ambito di definizione e delimitazione cartografica delle fasce fluviali.

Piano Gestione Rischio Alluvioni

La prima revisione del PGRA (PGRA 2021), relativa al sessennio 2022-2027, è stata approvata dalla Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di bacino distrettuale del Fiume Po con deliberazione n. 5 del 20 dicembre 2021 e definitivamente approvata con D.P.C.M. del 1° dicembre 2022, successivamente alla realizzazione delle opere oggetto della presente relazione, che, con riferimento alle opere idrauliche, risultano terminate nel 2018 nell'ambito del Lotto 1.

Il Proponente riporta nella Relazione di aggiornamneto dello SIA un estratto della cartografia specificando che le aree interessate dalla realizzazione dell'intervento, nel tratto di attraversamento del torrente Lura, ricadono in aree di alluvione: pericolosità RP (reticolo primario) scenario frequente, scenario poco frequente scenario raro. Le aree interessate dalla realizzazione dell'intervento, nel tratto di attraversamento del torrente Lura, ricadono in aree a rischio medio, elevato e molto elevato.

Il Proponente specifica che il progetto Esecutivo, in analogia e continuità al progetto definitivo, ha tenuto conto, degli strumenti normativi e dei piani di gestione che regolano i sistemi di smaltimento delle acque meteoriche, vigenti al momento della progettazione e che le mappe del PGRA (nella versione del 2021) tengono conto degli interventi e delle trasformazioni territoriali realizzate. L'intervento di ampliamento alla V corsia dell'A8 in corrispondenza del torrente Lura, ovvero del tombino autostradale alla pk 6+665.00 circa, non ha modificato sostanzialmente la configurazione dell'asta. Il Proponente descrive tutti gli interventi fatti e sostiene che le opere sono state verificate, in fase progettuale, con riferimento ai valori di portata, forniti dall'Autorità di Bacino del Po (riferiti al torrente Lura avente con sezione di chiusura l'inter-ferenza con la A8). I tempi di ritorno adottati nelle verifiche idrauliche sono 100 e 200 anni. I franchi di sicurezza sul prolungamento del tombino autostradale sono dell'ordine del metro per entrambi i tempi di ritorno considerati. Dal confronto con i valori corrispondenti alla condizione pre-intervento, il Proponente scrive che i franchi rimangono sostanzialmente invariati passando dalla condizione Ante Operam e quella Post Operam. Conclude scrivendo che è possibile affermare che le opere in progetto non aggravano le condizioni Ante Operam.

In termini qualitativi il sistema di smaltimento delle acque relative all'asse autostradale è di tipo chiuso, ovvero a monte degli scarichi sono presenti dei presidi qualitativi delle acque di scarico. Il progetto ha pertanto permesso l'inserimento di un sistema di controllo qualitativo in un'area che ne era precedentemente sprovvista.

Zonizzazione Regionale Qualità dell'Aria (PRQA) e Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA)

La Regione Lombardia con la delibera di Giunta regionale n. 2605 del 30 novembre 2011 ha messo in atto l'adeguamento della zonizzazione, revocando la precedente (varata con D.G.R. n. 5290 del 2007 che era stata analizzata nel SIA) e presentando pertanto la ripartizione del territorio regionale in zone e agglomerati.

Con successiva DGR 2578/2014 sono state implementate le misure attuative del Piano regionale per la qualità dell'aria e introdotti nuovi allegati di perimetrazione dei Comuni di Fascia 1 e 2 A (all. 2) a cui si applicano le misure di limitazione della circolazione (all. 1) che aggiornano le

delibere di Giunta regionale n. 7635/08 e n. 9958/09 le limitazioni alla circolazione applicabili al territorio interessato che ricade in fascia 1 agglomerato di Milano.

I comuni di Arese, Rho e Lainate, ricadono in fascia 1.

Con delibera n. 593 del 6 settembre 2013, la Giunta ha approvato il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell’Aria (PRIA).

Da ultimo con d.G.R. 449/2018 è stato approvato un ulteriore aggiornamento del PRIA che ha introdotto misure strutturali permanenti di limitazione della circolazione per veicoli benzina euro 0 e 1, diesel da euro 0 a 3 nei 209 Comuni di fascia 1 sino al 31.3.24 e dal 1° aprile 2024.

Ai fini della presente procedura, si ricorda che, ai sensi dell’art. 13, comma 3, della l.r. 24/2006 il fermo della circolazione non si applica: alle autostrade; alle strade di interesse regionale R1, come individuate dalla classificazione funzionale definita ai sensi della l.r.9/2001, art. 3, con delibera di Giunta regionale n. 19709 del 3 dicembre 2004 e successivi aggiornamenti; ai tratti di collegamento tra strade di cui ai precedenti punti, agli svincoli autostradali ed ai parcheggi posti in corrispondenza delle stazioni periferiche dei mezzi pubblici ricadenti all’interno della zona interessata dalle limitazioni alla circolazione. Pertanto le misure di cui sopra non rilevano.

VINCOLI

Gli ambiti di particolare interesse trattati all’interno dello SIA sono stati le risorse storiche, il sistema idrografico, le zone e gli elementi naturali e paesaggistici.

Tali ambiti sono stati recepiti attraverso l’analisi delle carte degli strumenti urbanistici provinciali e comunali, dei piani e programmi di settore e delle analisi ambientali relative allo stato attuale dell’ambiente. Il Proponente riporta gli esiti delle verifiche svolte in merito agli aggiornamenti degli strumenti sopraccitati, successivi e vigenti allo stato attuale e agli strati informativi messi a disposizione sul portale cartografico nazionale e Sitap, di cui sono stati riportati gli estratti cartografici nella Relazione di aggiornamneto dello SIA.

I vincoli individuati nell’ambito di interesse indicati nel SITAP sono riferiti a:

- i fiumi, i torrenti, i corsi d’acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna, vincolati ai sensi dell’art.142 c. 1 lett. c) ovvero aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d’acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche;
- Parchi e riserve nazionali o regionali vincolati ai sensi dell’art. 142 c. 1 lett. f) del Codice, più restanti tipologie di area naturale protetta (livello fornito dal Ministero dell’Ambiente).

Il SIBA Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici della Regione Lombardia conferma i con- tenuti del SITAP individuando:

-Fiumi, torrenti e corsi d’acqua pubblici e relative sponde: Torrente Lura;

-Parchi nazionali e regionali: Parco delle Groane.

Come emerso anche in sede di VIA ricorrono le disposizioni previste al primo ed al secondo comma dell’art. 146 del DLgs 42/2004 e smi con riferimento al Torrente Lura.

Il comune di Arese è parzialmente compreso nel Parco delle Groane che è situato a sud/est del corso del Torrente Lura. Il Parco delle Groane nel contesto territoriale interessato dal tracciato autostradale della A8 è localizzato ad una distanza inferiore ai 200 metri rispetto al tracciato au-

tostradale pre-esistente. L’ampliamento dello stesso tracciato e la viabilità di adduzione ad esso non hanno interessano aree interne al perimetro del Parco.

In fase progettuale è stato eseguito il censimento vegetazionale, dal quale è emerso che gli interventi previsti interferivano con aree classificabili come “bosco” ai sensi dell’allora vigente L.R. 31/2008 8 (“Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale”). L’autorizzazione alla trasformazione bosco è stata rilasciata dalla Provincia di Milano (Prot. n°155489/2014 del 16/07/2014).

Con riferimento alla rete Natura 2000 si riporta l’estratto cartografico del Geoportale Nazionale.

- ZSC IT 2050001 Pineta di Cesate, distante > 3,5 km
- SIC IT 2050006 Bosco di Vanzago, distante > 4 km.

Come indicato, nel Decreto VIA di approvazione veniva specificato che “l’intervento non ricade nelle zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario localizzate nel raggio di influenza dell’infrastruttura”; si conferma tale condizione.

Viene pertanto in generale confermato il quadro vincolistico analizzato nel SIA.

Conformità dell’opera allo stato attuale dell’ambiente

All’interno dello SIA viene effettuata l’individuazione e stima dei possibili impatti indotti dalla realizzazione e dall’esercizio dell’opera in progetto, delineando, il quadro di riferimento ambientale, in relazione alle singole componenti interessate: atmosfera, ambiente idrico, vegetazione e flora, fauna ed ecosistemi, rumore e vibrazioni. Per ognuna delle singole componenti è stata esaminata la caratterizzazione dello stato iniziale e l’interazione con le opere in progetto quantificando, sulla base di approcci settoriali, gli impatti indotti dalla realizzazione dell’intervento e prevedendo l’evoluzione futura del sistema ambientale, nonché eventuali opportune misure di mitigazione.

Con specifico riferimento all’approvazione e all’attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) promosso per il progetto in argomento, approvato da ARPAL con parere prot. ARPA_MI.2014.0172770 23/12/2014, venivano avviate e concluse nel 2013 sia per il lotto 1 che per il lotto 2, le misure relative alla fase ante operam, previste per le diverse componenti ambientali, in aderenza alle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale, Per quanto riguarda il monitoraggio in corso d’opera risulta concluso a giugno 2015 per il lotto 1 mentre per il lotto 2 ne è previsto il termine a dicembre 2023.

Il Monitoraggio Post operam, il cui avvio è previsto a gennaio 2024, riguarderà entrambi i lotti e verrà eseguito al termine dei lavori del Lotto 2 per poter tener conto delle condizioni traffico definitive dell’intero intervento.

ATMOSFERA

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, il Proponente riporta i dati relativi al monitoraggio dell’inquinamento atmosferico relativo alla tratta autostradale A8 Milano - Laghi tratto Barriera Milano nord – Interconnessione di Lainate. In particolare, il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- quattro campagne di monitoraggio delle polveri sottili PM10, della durata di 15 giorni da eseguire con frequenza trimestrale tramite l’installazione di campionatori sequenziali nel sito A8-LA-A2-01 (metodica A2);
- 1 anno di monitoraggio con centralina in continuo nel sito A8-LA-A3-03 (metodica A3).

Il Proponente descrive che tutte le misure previste per la fase Ante Operam sono state concluse.

- Sito A8-LA-A2-01: Le quattro campagne di ante operam sono state eseguite nell’anno 2013.
- Sito A8-LA-A3-03: l’anno di monitoraggio della qualità dell’aria con centralina fissa è iniziato il 01/04/15 ed è terminato il 31/03/16.

Per la fase di corso d’opera il PMA prevede il monitoraggio negli stessi siti sopra descritti (A8-LA-A2-01, A8-LA-A3-03), con l’aggiunta di un sito di monitoraggio in cui eseguire campagne quindi- cinali della qualità dell’aria con mezzo mobile strumentato (sito A8-RO-A1-04).

Conclusioni: Il Proponente afferma che il quadro delineato all’interno dello SIA è sostanzialmente confermato, a fronte di un leggero abbassamento dei livelli di inquinanti, in linea con un generale trend di miglioramento dei parametri di qualità dell’aria.

RUMORE

La caratterizzazione del clima acustico dell’area interessata dall’intervento di ampliamento autostradale è stata eseguita secondo le indicazioni di metodo indicate nel Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). In particolare, il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- otto misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R2. Tale metodica prevede misure della durata di 24 ore, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti alle attività di cantiere;
- otto misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R3. Tale metodica prevede misure della durata di 7 giorni, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti al traffico autostradale.

Per quanto riguarda il monitoraggio previsto per la fase di Ante Operam sono state portate a compimento le seguenti attività:

- 8/8 campagne di rilievi con metodica R2; Evidenziamo che nel sito integrativo A8-LA-R2-16/A8-LA-R3-18 (Asilo nido Piccolo Principe – Lainate) richiesto dall’Arpa in Ante Operam è stata eseguita la sola misura settimanale R3.
- 8/9 campagne di rilievi con metodica R3; evidenziamo che non è stata eseguita la misura presso il sito A8-LA-R3-08, a causa del diniego da parte del proprietario dell’abitazione.

I risultati dei rilievi R2 (misure di 24 ore) eseguiti nella fase ante operam evidenziano alcuni superamenti dei limiti di legge soprattutto nel periodo notturno.

I risultati dei rilievi R3 (misure settimanali) eseguiti nella fase ante operam e relativi all’esercizio autostradale hanno fatto registrare solo 2 superamenti nei siti A8-RO-R3-13 e A8-LA-R3-18.

Nel sito A8-RO-R3-13 è stato registrato un leggero esubero del limite di legge nel periodo notturno (+0.5 dB(A)).

Nel sito A8-LA-R3-18 sono stati registrati superamenti sia nel periodo diurno che notturno. Evidenziamo che il ricettore (Asilo Nido Piccolo Principe, Lainate) risulta un ricettore sensibile, pertanto, è soggetto a limiti di legge più bassi.

Con riferimento ai dati analizzati nel SIA, i risultati, sia dei rilievi condotti a suo tempo sia delle valutazioni modellistiche, evidenziano un livello di parziale compromissione del clima acustico, in particolare relativamente al periodo notturno e per quei ricettori che risultano prossimi all’attuale tracciato autostradale.

Il Proponente descrive che le misure eseguite con metodica R3 saranno eseguite nuovamente nella fase di post operam. Le mitigazioni che verranno completate lungo l’A8 consentiranno un

notevole miglioramento del clima acustico dell'area. Per la fase di Corso d'Opera il PMA prevede lo svolgimento di rilievi negli stessi siti monitorati in ante operam e identificati con metodica R2.

I rilievi di corso d'opera sono cominciati nel quarto trimestre 2014 con l'inizio delle prime lavorazioni e risultano tutt'ora in corso nei siti dove sono presenti ancora lavorazioni di cantiere potenzialmente impattanti per la componente rumore. In questo arco di tempo i rilievi sono stati eseguiti in 6 ricettori su 9 dei siti di monitoraggio previsti per il corso d'opera (metodica R2) in modo asim- metrico e in base alle differenti fasi di avanzamento lavori del cantiere.

Conclusioni:

I risultati delle misure di corso d'opera eseguite fino ad oggi non hanno mai evidenziato criticità. Lo stato della componente non risulta pertanto ad oggi variato rispetto ai contenuti del SIA.

VIBRAZIONI

Il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio per caratterizzare i livelli di inquinamento vibrazionale dell'area interessata dall'intervento di ampliamento autostradale:

- sei misure del livello di inquinamento vibrazionale da eseguire con metodica V1. Tale metodica prevede l'esecuzione di misure di breve durata da effettuare in ambiente abitativo. In particolare, le misure devono essere svolte in corrispondenza del solaio del primo e dell'ultimo piano dell'edificio. Le campagne di monitoraggio sono previste esclusivamente in edifici sedi di attività umana, presso i ricettori esposti alle attività di cantiere. La metodica V1 è finalizzata alla valutazione del disturbo alle persone negli edifici secondo la norma di riferimento UNI9614..

Per quanto riguarda il monitoraggio previsto per la fase di Ante Operam sono state portate a compimento il 100% delle attività previste da PMA, con l'esecuzione delle misure nei sei siti previsti: - 6/6 campagne di rilievi con metodica V1.

I risultati ottenuti nelle campagne effettuate durante la fase di Ante Operam mostrano valori inferiori al valore limite stabilito dalla norma di riferimento UNI9614 relativamente alla valutazione del disturbo alle persone in tutti i siti di monitoraggio.

Le misure ante operam sono state così eseguite: terzo trimestre 2013; secondo trimestre 2014; terzo trimestre 2014.

Il PMA prevedeva per la fase di Corso d'Opera lo svolgimento di rilievi solo in caso di criticità dovute alle lavorazioni negli stessi 6 siti previsti per l'Ante Operam con l'aggiunta di rilievi con metodica V2 per la verifica dei livelli di inquinamento vibrazionale dovuti ai lavori di ampliamento autostradale come specificate dal Proponente nella relazione. Il Proponente descrive che per la fase di Corso d'Opera le lavorazioni impattanti sono risultate essere quelle presenti presso il sito A8-LA-V1/V2-02. Nel sito in oggetto i rilievi di corso d'opera sono iniziati nel terzo trimestre 2019 e sono tutt'ora in corso d'opera.

Conclusioni: i risultati delle misure di corso d'opera hanno evidenziato valori sempre inferiori ai limiti, sia nelle misure finalizzate alla valutazione del disturbo alle persone (Misure V1) sia nelle misure finalizzate alla valutazione preventiva del danno strutturale (Misure V2). Quindi nel sito di monitoraggio le sorgenti rilevate, rappresentate dalle attività lavorative di allargamento alla quinta corsia, non hanno dato origine a contributi vibrazionali oggettivamente disturbanti per le persone né possono essere considerate potenzialmente dannose per gli edifici.

SETTORE IDRICO SUPERFICIALE

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, il Proponente riporta i contenuti del Piano di Monitoraggio. In particolare, il progetto è stato suddiviso in due lotti, denominati Lotto 1 e Lotto 2, in seguito alla richiesta del Territorio di anticipare alcune delle opere per le manifestazioni EXPO 2015. La fase di corso d’opera relativa al Lotto 1 si è conclusa nel terzo trimestre 2015, mentre la fase di corso d’opera relativa al Lotto 2 ha avuto inizio nel secondo trimestre 2019 ed oggi ancora in corso. Si specifica che i corpi idrici Torrente Lura e Derivatore Passirana, seppur presenti nel PMA, non risultano interferiti dalle cantierizzazioni attualmente attive per il Lotto 2, e pertanto le relative sezioni fluviali non sono più attualmente oggetto di monitoraggio. Il Proponente riporta i valori del monitoraggio chimico-fisico ed idrochimico dei corpi idrici: Torrente Lura, Canale Villoresi e Derivatore Passirana.

Conclusioni: i dati ad oggi acquisiti completano la definizione dello stato della componente; il monitoraggio ha permesso inoltre di eseguire le opportune verifiche con riferimento alla fase di corso d’opera, ormai conclusa e per la quale non sono state registrate criticità.

AMBIENTE IDRICO SOTTERRANEO

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente riporta informazioni riguardanti il Monitoraggio delle acque sotterranee. L’articolazione del monitoraggio prevede indagini su pozzi/piezometri, orientato ai seguenti aspetti:

- certificazione dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici nella fase Ante Operam;
- controllo dei corpi idrici nella fase Corso d’Operam.

In particolare, il progetto è stato suddiviso in due lotti, denominati Lotto 1 e Lotto 2, in seguito alla richiesta del Territorio di anticipare alcune delle opere per le manifestazioni EXPO 2015. La fase Corso d’Opera relativa al Lotto 1 si è conclusa nel terzo trimestre 2015, mentre quella relativa al Lotto 2 ha avuto inizio nel secondo trimestre 2019 e tutt’ora in corso.

I criteri per la definizione degli elementi della rete di monitoraggio sono basati sulla considerazione del rischio di interferenza tra opere in progetto e corpi idrici sotterranei, in relazione al monte e valle idrogeologico. Tale criterio consente infatti di valutare, la variazione dello stesso parametro tra i due punti di misura e di riconoscere eventuali impatti determinati dalla presenza di lavorazioni/cantieri e dell’opera stessa.

Per quanto riguarda le analisi effettuate, il monitoraggio ha permesso di valutare gli aspetti idrogeologici (set B1) e idrochimici (set B2-B3- B4) dell’area di progetto, attraverso cui è emerso che i parametri chimico – fisici mostrano un buon stato di qualità delle acque sotterranee (set B2); il pH risulta con valori prossimi alla neutralità, i valori di conducibilità elettrica indicano un grado di mineralizzazione delle acque medio, e i valori di ossigeno disciolto indicano buone condizioni di ossigenazione; le analisi chimiche eseguite da parte del laboratorio (set B3-B4) mostrano concentrazioni modeste o al di sotto dei limiti strumentali, in cui si evidenzia il rispetto del limite normativo per tutti i parametri rilevati (D.lgs. 152/2006, tabella n. 2 “Concentrazione soglia di contaminazione nelle acque sotterranee”, Allegato 4 al Titolo V, alla Parte Quarta). Unica eccezione è stata registrata per sporadici superamenti della famiglia dei metalli (Alluminio, Ferro, Manganese, Nichel) nei piezometri di monte e valle, o solo nel piezometro di valle, e del composto Cromo VI. Il Proponente sostiene che a seguito delle analisi e verifiche fatte la presenza di Cromo VI nel piezometro di valle non sembra essere strettamente correlata alle lavorazioni eseguite, considerando rinvenimento più sporadici anche nel corrispondente piezometro di valle.

Conclusioni: I dati ad oggi acquisiti completano la definizione dello stato della componente; il monitoraggio ha permesso inoltre di eseguire le opportune verifiche con riferimento alla fase di corso d’opera, ormai conclusa.

FAUNA

Il protocollo di monitoraggio per la componente Fauna, finalizzato alla verifica del coinvolgimento di specie ed habitat protetti durante la realizzazione delle opere di progetto, ha previsto rilievi sulla comunità ornitica e di chiroterri presenti nell’area di intervento. Il PMA, sviluppato sulla base delle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale, prevedeva per la fauna rilievi relativi alla fase di ante operam e sulla base dei risultati ottenuti, l’eventuale prolungamento del monitoraggio alle fasi di corso d’opera e post operam. Il monitoraggio dell’avifauna eseguito nel periodo ottobre 2014 – giugno 2015 non ha evidenziato la presenza di specie di particolare interesse conservazionistico: non sono state contattate specie inserite nell’All. I della Direttiva Uccelli (09/147/CE).

Per quanto riguarda il monitoraggio dei chiroterri, nel periodo ottobre 2014 – dicembre 2016, sono state contattate due specie: il Pipistrello nano (*Pipistrellus pipistrellus*) e il Pipistrello albolimbato (*Pipistrellus kuhlii*).

I dati ad oggi acquisiti completano la definizione dello stato della componente e confermano le considerazioni contenute nel SIA.

SUOLO

Il protocollo di monitoraggio prevede la caratterizzazione delle proprietà chimico-fisiche del terreno e la descrizione del profilo pedologico delle aree che verranno adibite a cantiere e a campi base. Il monitoraggio della componente suolo ha interessato tre siti: A8-LA-SU-CA-01 Campo Base Lainate CA01, A8-LA-SU-CA-02 Cantiere operativo Lainate CA02 e A8-LA-SU-CA-03 e Cantiere operativo Lainate CA03. Il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede due fasi di monitoraggio, ante operam e post operam.

I risultati della fase ante operam, ormai conclusa, hanno determinato, per tutti i siti indagati, una fertilità globale molto bassa, ed anche la fertilità del suolo basata sui parametri biochimici ha ottenuto un giudizio di “preallarme”.

I dati ad oggi acquisiti completano la definizione dello stato della componente, ancorché finalizzati alla verifica dello stesso da attuarsi in post operam.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- il raffronto tra l’attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato, come risulta dalla relazione acquisita a questo fine che analizza l’invarianza delle condizioni ambientali preesistenti. Inoltre, le risultanze del monitoraggio ambientale di corso d’opera hanno permesso di valutare lo svolgimento delle attività in fase di cantiere e gestire le poche criticità registrate e si ritiene che le analisi e le misure di mitigazione individuate nel SIA siano state efficaci.

la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell’art. 9 D.M. 150/2007

- che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere una proroga di 2 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n. 255 dell’8 giugno 2012.

Resta ferma la necessità di sottoporre il progetto, nelle fasi successive, alle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni dei cui al D.M. n. 255 dell’8 giugno 2012 ad oggi non totalmente ottemperate.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli