



Roma, 05/11/2004

Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione
dell'Impatto Ambientale

Protocollo N. CSVIA/2004/01533

Prot. N. CSVIA-VP 2004/0047

Prof. Millento:

protocollo n.

del

territorio

e p.c.

Raccomandata A/R
Anticipata Via Fax

ANAS S.p.A. Direzione Generale
Via Monzambano, 10
00185 Roma

c.a. Arch. Giovanni Magarò
Fax. 06.4456224

Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione II

Dott. Raffaele Ventresca
SEDE

**OGGETTO: Progetto preliminare: "Accessibilità a Malpensa S.S. N. 33 del
Sempione - Variante tra gli abitati di Rho e Gallarate".
Richiesta integrazioni.**

Con la presente si comunica che Il Gruppo istruttore, composto dall'Ing. Giuseppe Carlino (Referente), Prof. Ing. Alberto Fantini e dall' Avv. Flavio Fasano e dal Rappresentante Regionale Ing. Mario Rossetti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del Decreto Legislativo n° 190 del 20 Agosto 2002, a seguito dell'esame del SIA prodotto dal Proponente, delle risultanze dell'incontro avuto con i rappresentanti dello stesso presso questo Ministero il 06/10/2004 e del sopralluogo realizzato in data 26/10/2004, è emersa la necessità di richiedere le integrazioni articolate nei seguenti punti:

Quadro di riferimento Programmatico

1. Descrivere più compiutamente le coerenze e disarmonie con gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriali e settoriali vigenti, evidenziando, ove presenti, le relazioni con l'opera in progetto.
2. Esplicitare con cartografia tematica ad adeguata scala di rappresentazione, il regime vincolistico vigente al fine di definire le interferenze con l'opera.
3. Integrare il Quadro con l'indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento.

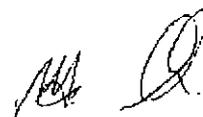
Quadro di riferimento Progettuale

4. Rielaborare l'analisi trasportistica avendo particolare riguardo a:

- Inquadrare l'opera proposta nell'ambito della vasta area territoriale confinata a nord-est dal sistema autostradale A8-A9, a sud dalla A4 Torino-Milano, a ovest dalla nuova realizzazione autostradale Boffalora-Malpensa, all'interno della quale la programmazione prevede una rete viaria innovativa (accessibilità all'aeroporto Malpensa) comprendente anche le varianti per la S.S. 341, la S.S. 11 e la S.S. 494.
- Ridefinire la calibrazione dei flussi attribuibili all'itinerario in istruttoria a partire dal grafo generale di mobilità e dai dati 2002 della Regione Lombardia;
- Considerato che i valori di flusso dichiarati per lo scenario cautelativo al 2015 appaiono non compatibili con il calibro stradale prescelto, adeguare le previsioni di traffico futuro sia ad un livello di servizio accettabile sia ad un inserimento più accurato nel riparto dei flussi con la S.S. 33 esistente che continuerà a mantenere l'esercizio;
- Valutare adeguatamente in termini quantitativi il carico potenziale di incremento di traffico derivante, a partire dal 2005, dall'attivazione a pieno regime del polo fieristico di Rho-Pero;
- Approfondire le valutazioni sul trend di accrescimento del traffico, atteso che i rilevanti incrementi non sembrano giustificati dalle caratteristiche di offerta della rete infrastrutturale che sconta già diffusi periodi di congestione;
- Adottare un modello della mobilità che tenga conto anche della quota di traffico su ferro;
- Adeguare l'analisi Costi/Benefici alle risultanze dell'analisi trasportistica.

5. Fornire le analisi che hanno condotto alla scelta della soluzione progettuale proposta, evidenziando gli aspetti tecnici, economici ed ambientali, in modo da valutare e confrontare possibili alternative plano-altimetriche di tracciato, compresa l'opzione zero".

In particolare si chiede di valutare:



- le alternative progettuali plano-altimetriche riguardanti le interferenze con il Parco del Roccio e del Ticino;
 - soluzioni alternative altimetriche riguardanti i tratti di tracciato in vicinanza dei centri abitati, per i quali la soluzione proposta ricorre diffusamente alle gallerie artificiali.
6. Indicare la soluzione progettuale per l'area interclusa posta nel tratto di parallelismo con la linea Malpensa Express.
7. Precisare gli accorgimenti e soluzioni progettuali mirate a mantenere inalterata, nella fase di esercizio dell'opera, l'organizzazione di base del territorio agricolo.
8. Per lo studio della cantierizzazione, costruzione e gestione, si richiede di:
- Esplicitare le scelte ed i criteri adottati per la ubicazione delle aree di cantiere, specificando altresì i tratti operativi, la viabilità impegnata dai mezzi di cantiere e i flussi di traffico indotti dalla movimentazione dei materiali;
 - Riguardo alla possibilità prospettata nel SIA dell'eventuale reimpiego (in altri cantieri stradali) e del recupero (in ambiti di cave dismesse) del materiale in esubero, approfondire gli aspetti legati alle modalità e alle fasi di smaltimento, tenendo presente la normativa di riferimento vigente e la disponibilità del territorio per quanto attiene i siti di deposito permanente. Nello scenario prospettato, indicare eventuali siti di deposito provvisorio;
 - Esplicitare tempi e fasi di realizzazione dell'opera, mettendo in evidenza le problematiche connesse alle deviazioni del traffico nei tratti interferenti con la viabilità esistente;
 - Descrivere le modalità di ripristino delle aree di cantiere e dei percorsi dei mezzi d'opera esterni al tracciato dell'opera;
 - Fornire lo studio delle ricadute sulle componenti ambientali in fase di realizzazione.



OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E DI COMPENSAZIONE

9. In ordine ai caratteri di rilevanza ambientale e paesaggistica presenti in molte delle aree attraversate dall'opera, e indicate dagli strumenti di pianificazione territoriale vigente, si richiede un approfondimento delle soluzioni mitigative che presentino più incisivi elementi di relazione con i luoghi d'inserimento.
10. Specificare la valutazione economica delle opere di mitigazione e di compensazione.

Quadro di riferimento Ambientale

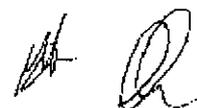
11. Integrare il Quadro con un elaborato grafico descrittivo di sintesi delle interferenze e criticità risultate per ciascuna componente, al fine di un diretto riscontro con i previsti interventi di mitigazione.

ATMOSFERA

12. In considerazione della elevata criticità della qualità dell'aria nell'ambito di riferimento in cui si colloca l'opera e delle interferenze della stessa con il parco del Ticino (inserito tra le riserve mondiali della biosfera-programma MAB dell'UNESCO), approfondire la trattazione della componente con l'individuazione di eventuali ricettori sensibili, con una simulazione avente dati di input coerenti con le risultanze dello studio del traffico nello scenario cautelativo, e con una rappresentazione grafica maggiormente esaustiva. Chiarire inoltre il raffronto tra i valori delle concentrazioni degli inquinanti utilizzati nelle simulazioni dello stato ante operam e dei valori risultati dalle simulazioni stesse, e i relativi limiti del DM 2/4/2002 n. 60, anche al fine di verificare la necessità di misure mitigative.

AMBIENTE IDRICO

13. Integrare lo studio della componente Ambiente Idrico con la trattazione degli aspetti legati alla caratterizzazione dei corpi idrici (condizioni idrografiche, idrologiche ed idrauliche), alla qualità delle acque, agli usi attuali della risorsa idrica.



14. Approfondire la valutazione delle interferenze tra l'opera e la componente con particolare riguardo agli acquiferi presenti in zona e ai numerosi pozzi pubblici e privati destinati ad uso idro-potabile situati nelle immediate vicinanze del tracciato, alla luce di quanto previsto in materia di salvaguardia delle acque pubbliche dal D.Lgs 152/99 e s.m.i., esplicitando gli strumenti di mitigazione e gli accorgimenti operativi che si intendono adottare per tutelare la qualità e la quantità della risorsa idrica in fase di cantiere ed in fase di esercizio.
15. Giustificare ed inquadrare, nell'ambito di quanto previsto dal D.Lgs 152/99 e s.m.i. ai fini della salvaguardia degli acquiferi presenti, la soluzione adottata per il trattamento e lo smaltimento delle acque meteoriche provenienti dalla sede stradale, dalle scarpate e dai cantieri, valutando nel contempo la realizzabilità, nel contesto forestale ed agrosistemico della zona di intervento, di soluzioni alternative quali il sistema dei bacini di fitodepurazione; .
16. Valutare la compatibilità idraulica delle opere di attraversamento dei torrenti Bozzente e Lura, e del Fiume Olona, in coerenza con quanto previsto dalla direttiva n.2 del 11.05.99 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po e dalle N.T.A. del P.S.F.F.
17. Esplicitare e chiarire la soluzione progettuale adottata per la raccolta e lo smaltimento di eventuali sversamenti accidentali nei tratti in galleria;

SUOLO E SOTTOSUOLO

18. Integrare lo studio della componente suolo e sottosuolo con la trattazione degli aspetti idrogeologici dell'area fornendo la rappresentazione grafica dei suddetti aspetti. Integrare infine lo studio con la trattazione degli aspetti pedologici
19. Esplicitare le interferenze tra l'opera e la componente.



VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

20. Integrare lo studio della componente vegetazione, flora e fauna, con l'inquadramento fitoclimatico, e con la trattazione e rappresentazione delle principali specie vegetazionali e faunistiche presenti nell'area.

21. Esplicitare le interferenze tra l'opera e la componente

ECOSISTEMI

22. In riferimento alla vicinanza del tracciato con il sito pSIC di Vanzago, definire, con uno studio di dettaglio, gli effetti diretti e indiretti indotti dall'opera sugli habitat e sulle specie segnalate nella specifica scheda Natura 2000, sia per la fase di esercizio, sia per la fase di costruzione. Indicare gli eventuali necessari interventi di mitigazione e/o compensazione.

RUMORE

23. integrare lo studio della componente, alla luce di quanto previsto dal DPR 142/2004, fornendo l'elenco e la rappresentazione cartografica dei ricettori presenti, delle curve isofoniche di immissione, per le fasi ante-operam, corso d'opera, post-operam e post-mitigazione, specificando i dati di input ed out-put del modello matematico utilizzato. Infine con riferimento ai risultati dello studio acustico specificare le caratteristiche di fono-assorbimento degli interventi di mitigazione proposti.

VIBRAZIONI

24. Integrare il SIA con lo studio della componente.

SALUTE PUBBLICA

25. Integrare il SIA con lo studio della componente, ed in particolare:

- Verificare la presenza lungo il tracciato di aziende a rischio incidente rilevante ricadenti nel campo di applicazione del D.Leg.vo 334/99;



- In considerazione della previsione di tratti ricadenti su tracciati esistenti, mediante il recupero o la riqualificazione di sedimenti già soggetti a varie interferenze da parte di localizzazioni insediative, precisare gli accorgimenti progettuali adottati per preservare la direttrice dalle interferenze laterali, garantendo in tal senso le condizioni di sicurezza della circolazione e le condizioni ottimali di capacità.

PAESAGGIO

26. Si richiede inoltre di integrare il SIA con opportune simulazioni fotografiche atte a rappresentare compiutamente, sotto l'aspetto della percezione visiva, il rapporto opera-ambiente, con maggior dettaglio per i tratti di tracciato interferenti con i parchi del Ticino e del Roccolo.

Le suddette integrazioni dovranno essere inviate a questo Ministero con la seguente modalità:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche già inviateVi, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)

