



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

PROGETTO:

**“ACCESSIBILITÀ MALPENSA: COLLEGAMENTO TRA LA SS. N. 11 "PADANA SUPERIORE" A
MAGENTA E LA TANGENZIALE OVEST DI MILANO, COMPRESA LA VARIANTE DI
ABBIATEGRASSO CON ADEGUAMENTO IN SEDE DEL TRATTO DI STATALE 494 DA
ABBIATEGRASSO FINO AL NUOVO PONTE SUL TICINO (QUESTO ESCLUSO) “**

PROPONENTE: ANAS S.p.A. Direzione Generale

Relazione istruttoria

Gruppo Istruttore:

Dott. Ing. Pietro Berna (Referente)

Dott. Arch. Edoardo Bruno

Prof. Avv. Massimo Buonerba

Ing. Mario Rossetti (Componente Regionale)

INDICE

1	PREMESSA AMMINISTRATIVA.....	3
1.1	ITER AMMINISTRATIVO DEI LAVORI ISTRUTTORI	3
1.2	VALORE DELL'OPERA	5
1.3	PARERI ACQUISITI.....	5
1.4	OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO ACQUISITE	5
2	SINTESI DEL SIA	6
2.1	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	10
2.1.1	<i>SINTESI DI RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI STRUMENTI PIANIFICATORI.....</i>	<i>10</i>
2.1.2	<i>MOTIVAZIONI DELL'OPERA E TEMPISTICHE DI ATTUAZIONE.....</i>	<i>17</i>
2.2	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.....	19
2.2.1	DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA	19
2.2.2	LE VARIANTI LOCALI	23
2.2.3	GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE.....	25
2.2.4	CANTIERIZZAZIONE.....	26
2.2.5	COSTI	27
2.3	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	30
2.3.1	COMPONENTE ATMOSFERA	30
2.3.2	COMPONENTE AMBIENTE IDRICO	32
2.3.3	COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO.....	34
2.3.4	COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA	38
2.3.5	COMPONENTE ECOSISTEMI	46
2.3.6	COMPONENTE SALUTE PUBBLICA	49
2.3.7	COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI.....	50
2.3.8	COMPONENTE RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI.....	51
2.3.9	COMPONENTE PAESAGGIO	51
3	OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO.....	56
4	ELENCO E SINTESI DELLE INTEGRAZIONI INViate DAL PROPONENTE ..	69
4.1	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	69
4.2	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.....	71
4.3	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	76
4.3.1	COMPONENTE ATMOSFERA	76
4.3.2	COMPONENTE AMBIENTE IDRICO, SUOLO E SOTTOSUOLO	78
4.3.3	COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA ED ECOSISTEMI	80
4.3.4	COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI.....	82
4.3.5	COMPONENTE PAESAGGIO	86
5	CRITICITÀ RESIDUE	90
5.1	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	90
5.2	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.....	90
5.3	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	90
5.3.1	COMPONENTE ATMOSFERA	90
5.3.2	COMPONENTE AMBIENTE IDRICO SUOLO E SOTTOSUOLO	91
5.3.3	COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA ED ECOSISTEMI	92
5.3.4	COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI.....	93
5.3.5	COMPONENTE PAESAGGIO	93



1 PREMESSA AMMINISTRATIVA

1.1 ITER AMMINISTRATIVO DEI LAVORI ISTRUTTORI

In data 09.04.2003 con nota prot. n. 6960, la società ANAS SpA Direzione Generale ha trasmesso istanza di valutazione di impatto ambientale ai sensi del capo II del D. Lgs n. 190 del 2002 relativamente al progetto "Accessibilità Malpensa: Collegamento tra la SS. N. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, compresa la variante di Abbiategrasso con adeguamento in sede del tratto di statale 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino"

In data 14.05.2003 l'istanza è stata assunta al prot. n. 5403/VIA presso la Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

In data 14.07.2003 con nota prot. 8262/VIA/2003 la Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale ha richiesto chiarimenti in merito alla nota del 09.04.2003 in quanto la stessa era formulata in modo generico.

In data 25.07.2003, con nota DPP/Crd prot. n. 02156, acquisita al prot. 9051/VIA del 30.07.2003, il Proponente ha inviato la dichiarazione giurata sull'esattezza delle allegazioni.

In data 04.12.2003 con nota prot. 04081, assunta al prot. DSA n. 14628/VIA del 16.12.2003, la società ANAS SpA ha provveduto a riformulare l'istanza, corredata di due copie del progetto, dello SIA e della Sintesi non tecnica, degli avvisi al pubblico, della dichiarazione sul valore delle opere, l'autorizzazione al pagamento del contributo dello 0,5‰ e della dichiarazione giurata attestante l'esattezza delle allegazioni allo SIA.

In data 22.01.2004 con nota prot. DSA/2004/1209, la Direzione per la Salvaguardia Ambientale ha richiesto il perfezionamento della documentazione consegnata ai fini dell'attivazione della procedura di VIA.

In data 24.05.2004 con nota DPP/Pgt prot. n. 2768, assunta al prot. DSA n 16443 del 14.07.2004 la società ANAS SpA ha provveduto a consegnare effettivamente tutta la documentazione richiesta.


In data 26.07.2004, con nota prot. n. DSA/2004/17273, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la Salvaguardia Ambientale ha trasmesso alla Commissione Speciale VIA la seguente documentazione:

- istanza;
- documentazione progettuale;
- SIA;
- avvisi pubblicati sui giornali "Il Giornale" ed "il Sole 24 Ore" in data 10.12.2003;
- osservazioni del pubblico;
- dichiarazione giurata del Proponente sulla veridicità della documentazione fornita;
- dichiarazione sul valore delle opere;
- autorizzazione al pagamento del contributo dello 0,5‰ e quietanza del successivo pagamento;
- note di richiesta perfezionamento atti;

attestandone la completezza formale e tecnico-amministrativa.

In data 29.07.2004 con nota prot. n. CSVIA/1217 la Commissione Speciale VIA ha assunto tale nota.

In data 09.09.2004 il Comitato di Coordinamento ha designato il Gruppo Istruttore, così composto:



- Ing. Pietro Berna (Referente);
- Arch. Eduardo Bruno;
- Dott. Massimo Buonerba;
- Ing. Mario Rossetti (Commissario Regionale)

dandone comunicazione agli interessati con nota prot. n. CSVIA/2004/1336 del 14.09.2004.

In data 25.11.2004, con nota prot. n. CSVIA/2004/1597, il Presidente della Commissione Speciale VIA ha comunicato al Proponente l'apertura dell'istruttoria.

In data 02.12.2004 si è tenuta, presso la sede della Regione Lombardia, una riunione con il Proponente nel corso della quale sono stati illustrate le caratteristiche salienti dell'opera in progetto. La riunione è stata convocata con nota prot. n. CSVIA/2004/1606 del 26.11.2004, contestualmente alla comunicazione del sopralluogo.

In data 03.12.2004 il Gruppo Istruttore ha effettuato il sopralluogo nell'area interessata dalla realizzazione dell'opera.

In seguito all'analisi della documentazione presentata dal Proponente ed agli elementi acquisiti nel corso della riunione e del sopralluogo, il Gruppo Istruttore ha ravvisato la necessità di richiedere delle integrazioni al progetto ed allo studio di impatto ambientale.

In data 24.12.2004, con nota prot. n. CSVIA/2005/01681, il Presidente della Commissione Speciale VIA ha richiesto al Proponente le necessarie integrazioni.

In data 12.01.2005, con nota prot. CSVIA/2005/00020, il Presidente della Commissione Speciale VIA, nell'ambito della Convenzione stipulata tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ed il Dipartimento di Progettazione dell'Architettura dell'Università degli Studi di Firenze, ha inoltrato richiesta della consulenza specialistica del Prof. Breschi in materia di paesaggio.

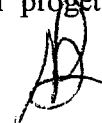
In data 12.01.2005, con nota prot. CSVIA/2005/00024, il Presidente della Commissione Speciale VIA, nell'ambito della Convenzione stipulata tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ed il Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Firenze, ha inoltrato richiesta della consulenza specialistica del Prof. Ing. Vignoli in materia di "Suolo e sottosuolo" e "Ambiente idrico".

In data 20.01.2005, con nota prot. CSVIA/2005/00085, il Presidente della Commissione Speciale VIA, ha comunicato al Proponente la necessità del coordinamento dei procedimenti istruttori relativi ai progetti di "Accessibilità a Malpensa", in corso di valutazione presso la Commissione Speciale VIA, tra i quali rientra anche il progetto in questione.

In data 27.01.2005, il Proponente, con nota del 27.01.2005, assunta al prot. CSVIA/0130 del 27.01.2005, ha avanzato richiesta di proroga dei termini di consegna delle integrazioni richieste di giorni naturali consecutivi n. 123.

In data 02.02.2005, con nota prot. n. CSVIA/2005/0158, il Presidente della Commissione Speciale VIA ha comunicato al Proponente la concessione di una proroga di n. 123 giorni fissando il termine utile per la consegna delle integrazioni per il giorno 31.05.2005.

In data 22.02.2005, con nota prot. CSVIA/2005/0261, il Presidente della Commissione Speciale VIA ha comunicato al Proponente il superamento dei motivi che hanno condotto al coordinamento dei progetti relativi all'accesso a Malpensa, tra ANAS e ITALFERR, constatato che il progetto del collegamento ferroviario non aveva esigenze di coordinamento con i progetti stradali.

In data 04.04.2005 con nota assunta al prot. n. CSVIA/0390, il Proponente ha trasmesso le integrazioni con nota DPP/Pgt prot. 001615 del 18.03.2005.

In data 14.04.2005 il Gruppo Istruttore ha effettuato un ulteriore sopralluogo nell'area interessata dalla realizzazione dell'opera.

In data 28.04.2005 il Gruppo Istruttore ha effettuato il sorvolo con elicottero dell'area interessata dalla realizzazione dell'opera.

In data 31.05.2005 con nota assunta al prot. n. CSVIA/590, il Proponente ha trasmesso ulteriori elaborati di completamento delle integrazioni con nota DPP/Pgt prot. 002958 del 30.05.2005.

1.2 VALORE DELL'OPERA

Il quadro economico-finanziario dell'opera dei lavori evidenzia un costo totale del progetto pari a Euro. 235.051.020,00

1.3 PARERI ACQUISITI

Regione Lombardia – Deliberazione n. VII/14403 del 30.09.03, acquisito con nota prot. n. CSVIA/1217 del 29.07.2004 dalla Commissione SVIA.

1.4 OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO ACQUISITE

Si rimanda al capitolo 3 dove, sotto forma tabellare, sono riportate le osservazioni, la loro classificazione ed il commento del Gruppo Istruttore.

Le osservazioni assunte dal G:I: sono in totale 482.

SPAZIO NON UTILIZZATO



2 SINTESI DEL SIA

Premessa

Nel presente capitolo viene riportata la sintesi dello Studio d'Impatto Ambientale suddivisa per quadri e componenti ambientali. Per maggiore chiarezza, vengono talvolta citate le conclusioni del Proponente, trascritte in "corsivo".

Le considerazioni tecniche e le criticità, sono riportati nei successivi capitoli affinché sia reso di immediata evidenza sia quello che ha dichiarato il Proponente sia quelle che sono le considerazioni effettuate dal Gruppo Istruttore.

Prima di procedere all'esame delle varie parti del SIA è necessario premettere una cronistoria dell'evoluzione dei documenti di progetto e del SIA.

Dall'elaborato Relazione all.0 del maggio 2005 si ha quanto segue.

Cronistoria degli sviluppi progettuali e delle analisi ambientali

L'opera in oggetto si inserisce in un ampio quadro di interventi di adeguamento e potenziamento della viabilità di collegamento all'aerostazione Malpensa come definito dall'Accordo di Programma Quadro "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale a Malpensa 2000" sottoscritto in data 3 marzo 1999 ai sensi dell'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo e la Regione Lombardia.

Il Progetto Preliminare del Comparto Sud-Ovest è stato redatto nel 2001 in ottemperanza dell'Accordo di programma quadro di cui sopra e finanziato con Legge n. 345/97 ed ai sensi del DPR 554/1999 per quanto riguarda i contenuti documentali, in assenza di Studio di Impatto Ambientale (previsto per la fase Progetto Definitivo).

Il 10 Gennaio 2003 tale progetto, avente tipologia a doppia carreggiata per la tratta da Milano (tangenziale Ovest) ad Abbiategrasso e Magenta e a singola carreggiata da Abbiategrasso a Vigevano, è stato presentato in Regione Lombardia presso la Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità).

La Regione Lombardia, sulla scorta delle proprie valutazioni e dell'orientamento della maggior parte degli Enti interessati, ha elaborato e sottoscritto in data 18 febbraio 2003 un Documento di Indirizzi per l'adeguamento del progetto preliminare, che raccoglie esigenze e prescrizioni avanzate dai Comuni rispetto alla prima versione del progetto preliminare e che fornisce gli indirizzi per l'affinamento progettuale delle fasi successive. Tale Documento, condiviso dai Comuni di Abbiategrasso, Magenta, Robecco sul Naviglio, Cusago, Ozzero, Vigevano e Regione Lombardia, e non approvato dai Comuni di Cassinetta di Lugagnano, Cisliano e Albairate,

propone la tipologia del tracciato a doppia carreggiata da Milano al bivio per Vigevano e per Magenta, a semplice carreggiata sulle successive tratte.

In riferimento al tratto Magenta – Abbiategrasso, esso prevede la realizzazione di una corsia per senso di marcia e l'eventuale raddoppio delle corsie di percorrenza solo in seguito ad una successiva verifica del livello di servizio della nuova infrastruttura in collaborazione con gli Enti territoriali. Il Documento di Indirizzi prevede che sia possibile garantire il potenziamento futuro del tracciato scelto, ritiene realizzabili fin dalla prima fase le opere d'arte secondo l'assetto a doppia carreggiata e determina che la VIA del progetto debba essere svolta sulla configurazione finale a quattro corsie.

L'istruttoria regionale sul progetto preliminare del Comparto Sud-Ovest, aggiornato in base al Documento di Indirizzi di cui sopra, è stata tuttavia avviata il 15 maggio 2003, poiché nel frattempo l'intervento in esame è stato inserito nell'ambito degli Interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge Obiettivo n°443 del 21 dicembre 2001, le cui procedure di riferimento risultano disciplinate dal D.Lgs. 190/2002; ne è conseguita la necessità di predisposizione di uno Studio di Impatto Ambientale riferito al progetto preliminare.

L'istruttoria della Regione Lombardia, si è conclusa con dgr n. VII/14403 del 30 settembre 2003 e, che esprime parere favorevole in ordine all'approvazione del progetto preliminare in oggetto con prescrizioni¹. L'istruttoria presso il Ministero dell'Ambiente, avviata il 14 settembre 2004, interrotta in data 24 dicembre 2004 a seguito di una richiesta di integrazioni e riavviata in data 4 aprile 2005 con la consegna di tali materiali, risulta tuttora in corso.

Nell'ambito del Progetto Preliminare depositato, a livello di Prefattibilità Ambientale sono state valutate, oltre all'alternativa zero, due alternative di tracciato: un corridoio ipotizzato ad Ovest del Naviglio per il collegamento Magenta-Abbiategrasso, che è risultato maggiormente impattante rispetto al tracciato originario in ragione del doppio attraversamento del Naviglio in area soggetta a vincolo paesistico e della vicinanza ad aree naturali di maggior pregio della Valle del Ticino, e un'alternativa di corridoio che si sviluppa a Nord di Albairate e a Sud di Cisliano e Cusago, in nuova sede, tra la SP 114 esistente e la SS 494 esistente, che dalle analisi di confronto svolte nello SIA rispetto alle principali componenti territoriali risulta maggiormente impattante rispetto al tracciato originario. La valutazione dell'alternativa zero, costituita dall'assetto della rete attuale, interessata da elevati flussi di traffico prossimi alla saturazione e in attraversamento di aree edificate, rende evidente che l'opera risulta necessaria sul piano strategico e migliorativa rispetto

¹ A seguito di vizi formali l'ANAS ha provveduto a ripubblicare il progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale in data 10 dicembre 2003 e di conseguenza la Regione Lombardia ha provveduto a riconfermare il proprio parere con dgr n. VII/20030 del 23.12.2004

allo scenario attuale.

Nell'ambito della redazione dello Studio di Impatto Ambientale è emersa la necessità di introdurre alcune varianti locali, concordate con la Regione Lombardia e documentate nello specifico 'Documento di indirizzi per l'adeguamento del progetto preliminare', redatto dalla Regione medesima e sottoscritto dalla maggioranza degli Enti territoriali competenti il 18 febbraio 2003; tali varianti risultano finalizzate alla riduzione degli impatti ambientali, e sono come di seguito sinteticamente riassumibili:

- Variante di Albairate:

consiste nella modifica del tracciato a sud dell'abitato di Albairate e nell'introduzione di un tratto in trincea con due gallerie artificiali a ovest, finalizzate ad allontanare l'opera dagli insediamenti ed a ridurre sia l'impatto percettivo che l'interferenza ambientale rispetto alle componenti acustica, atmosferica e paesaggistica, preservando inoltre un corridoio naturale di connessione tra l'abitato e le aree prossime al Naviglio.

- Variante di Abbiategrasso:

consiste nello spostamento a est del raccordo tra la S.P. 114 e la S.S. 494 e del primo tratto della Variante di Abbiategrasso, finalizzato all'allontanamento del tracciato dall'abitato ed a consentire l'innesto del raccordo suddetto in un tratto di viabilità locale esistente, riducendo la frammentazione del territorio agricolo; la variante si configura pertanto quale riduzione degli impatti ambientali rispetto all'ipotesi di tracciato del progetto preliminare del 2001, con particolare riferimento alle componenti acustica, atmosferica e paesaggistica.

- Variante di Cusago:

introduce un tratto in nuova sede, per allontanare il tracciato dalla Chiesa di S. Maria Rossa, con un sensibile miglioramento dell'inserimento paesaggistico.

- Variante di Ozzero:

consiste nella prosecuzione del tratto previsto in adeguamento in sede lungo la S.S. 494 sino all'attraversamento della località Soria Nuova, finalizzato all'eliminazione dell'interferenza ambientale con le aree naturali nel Parco del Ticino, classificate "C2 Zone agricole e forestali a preminente vocazione paesaggistica" e "C1 Zone agricole e forestali a preminente vocazione faunistica".



Lo Studio di Impatto Ambientale si riferisce pertanto al progetto preliminare aggiornato con le varianti locali sopradescritte, che risulta migliorativo sotto il profilo ambientale rispetto al progetto preliminare depositato insieme allo SIA che riporta, invece, solo il tracciato originario; per quanto riguarda la componente atmosfera, le analisi contenute nello SIA si riferiscono al tracciato del Progetto Preliminare 2001, mentre le integrazioni di cui alla richiesta del Ministero dell'Ambiente (prot. CSVIA/2004/01681 del 24/12/04) sono state riferite al tracciato modificato con le varianti locali sopra descritte.

Tali varianti locali sono rappresentate nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale e nelle integrazioni di cui alla suddetta richiesta del Ministero dell'Ambiente, in forma di "aggiornamento progettuale Febbraio 2005"; il tracciato così definito rappresenta pertanto il Progetto Preliminare per il quale è richiesta approvazione.

Partecipazione del pubblico

Il pubblico ha visionato il tracciato originario nel progetto preliminare, il tracciato variato con le quattro varianti locali sopra descritte nel Quadro Progettuale dello SIA (cfr all.ti 3.2.2.1 – 3.2.2.2 – 3.2.2.3) e la valutazione degli effetti ambientali indotti dal tracciato originario e dal tracciato aggiornato scelto come tracciato finale in quanto migliorativo sotto il profilo ambientale, descritta nel Quadro Ambientale dello Studio di Impatto Ambientale.

I cittadini hanno, quindi, potuto esprimere osservazioni sul progetto proposto dal Committente come tracciato finale aggiornato con le varianti locali.

Chiarimenti in merito al tratto Boffalora-SS11

Per quanto riguarda il tratto Boffalora – S.S. 11 si specifica che consiste nell'adeguamento a doppia carreggiata del tratto attualmente in esecuzione a semplice carreggiata con predisposizione del sedime di occupazione e delle opere d'arte previste per la doppia carreggiata, come da Decreto di Compatibilità Ambientale n. 5384 del 11/10/2000, comprendente la realizzazione della rotatoria a raso sulla S.S. 11; tale tratto risulta analizzato per le componenti ambientali nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale di cui alla pubblicazione avvenuta in data 29/06/1998 secondo sezione a doppia carreggiata.

Si specifica che per quanto riguarda l'intervento di adeguamento a doppia carreggiata del tratto Boffalora – S.S. 11, da un punto di vista di impatto ambientale non si ritiene che siano necessarie specifiche opere di mitigazione per nessuna delle componenti esaminate in quanto l'occupazione del territorio previsto nella fase realizzativa attualmente in corso coincide con l'occupazione finale e che da un punto di vista acustico e atmosferico nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale di

cui sopra non risultavano recettori impattati; ciò di fatto coincide con quanto documentato nell'allegato 5 Opere di inserimento ambientale Tav. 1.1 Sintesi degli impatti tratto 3 del SIA pubblicato in data 29/06/1998 nel quale si identificano i seguenti livelli di impatto per il tratto in esame:

<i>Atmosfera:</i>	<i>basso</i>
<i>Ambiente idrico:</i>	<i>basso</i>
<i>Suolo e sottosuolo:</i>	<i>nullo</i>
<i>Rumore:</i>	<i>basso</i>
<i>Ecosistemi e vegetazione:</i>	<i>nullo</i>
<i>Agricoltura:</i>	<i>medio - medioalto</i>
<i>Paesaggio:</i>	<i>medio</i>
<i>Fauna:</i>	<i>nullo</i>

Le uniche componenti rispetto alle quali si identificava un impatto non trascurabile risultano di fatto l'Agricoltura e il Paesaggio; rispetto a tali componenti l'adeguamento a doppia carreggiata non presenta incrementi di impatto rispetto alla configurazione in corso di realizzazione.

Chiarimenti in merito al tratto Cusago-tangenziale Ovest di Milano

Per quanto riguarda il tratto Cusago – Tangenziale Ovest di Milano, il sedime viario esistente rispetto al quale l'intervento in esame prevede l'adeguamento degli svincoli a due livelli risulta già a doppia carreggiata pertanto non si prevede alcun aumento dell'interferenza ambientale dell'opera rispetto allo stato attuale con riferimento alle componenti Ecosistemi e Agricoltura, per le quali comunque è stata integrata l'analisi e la copertura cartografica degli allegati 4.3.3 – 4.3.4 – 4.3.5 (maggio 2005); analogamente per al componente atmosfera sono state integrate le analisi e le cartografie tematiche all. 4.5 - 4.5.1 – 4.5.2 – 4.5.3 – 4.5.4 – 4.5.5 – 4.5.6 (maggio 2005) al fine di comprendere tale tratto; le altre componenti ambientali risultano esaminate nell'ambito del SIA febbraio 2003 e ne risultano definite le specifiche opere di mitigazione.

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.1.1 SINTESI DI RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI PERSEGUITI DAGLI

Il Proponente nello studio effettuato prende in considerazione essenzialmente gli aspetti che riguardano la programmazione in materia di infrastrutture e mobilità e l'assetto ambientale del territorio.

Il Proponente dopo aver esaminato le varie componenti degli interventi previsti nello strumento adottato (tav. 2.1.1), riporta che, in riferimento al progetto, "...a livello di tracciati si ritiene con buona approssimazione che l'opera in progetto risulti conforme a quanto indicato nel documento in esame, mentre per la sezione trasversale relativamente al tratto Magenta – Cisliano si rileva una differenza di tipologia..."

Struttura e contenuti

Gli obiettivi perseguiti dal Piano sono:

- il miglioramento del sistema insediativo e infrastrutturale (individuazione di metodologie di sviluppo sostenibile nella definizione degli interventi di programmazione)
- la valorizzazione paesistica e di tutela dell'ambiente
- lo sviluppo economico (basato sulla creazione delle infrastrutture e delle condizioni territoriali adatte a favorire una crescita equilibrata).

Gli elementi del PTCP presi in considerazione ed analizzati dal Proponente riguardano

- il sistema insediativo-infrastrutturale;
- la difesa del suolo;
- sistema paesistico-ambientale;
- la ricostruzione di una rete ecologica;
- le unità paesistico-territoriali.

Indirizzi in merito alle politiche del settore trasporti

Il PTCP prevede, nel rispetto degli strumenti di pianificazione di settore, le scelte strategiche in materia di mobilità in relazione al previsto assetto per ciascuna delle componenti del sistema: reti ferroviarie, rete metropolitana, rete viaria extraurbana primaria e secondaria.

Politiche del settore trasporti

Per quanto riguarda il sistema ferroviario risulta previsto un interscambio in località "Cascina Bruciata" di rilevanza sovracomunale ed inoltre un nuovo tracciato che percorre parallelo il tracciato stradale in progetto per poi tornare sull'esistente (programmato) in zona sud di Abbiategrasso.

Livello di compatibilità e coerenza con il PTCP

Nello specifico il PTCP prevede il tracciato in esame programmato ad una carreggiata dal comune di Marcallo con Casone a quello di Magenta; nel tratto successivo, dal comune di Magenta a quello di Cisliano, l'intervento è previsto ad una carreggiata; mentre, proseguendo, dal comune di Cisliano allo svincolo della tangenziale Ovest, è previsto a due carreggiate.

Il collegamento alla S.S. 494 è previsto ad una carreggiata, come la sua prosecuzione alla tangenziale di Abbiategrasso, fino al nuovo ponte sul Ticino.

L'infrastruttura prevista, a livello di tracciati, secondo il Proponente, è *con buona approssimazione* coerente con gli obiettivi strategici di programmazione territoriale e di mobilità espressi nel piano, *mentre per la sezione trasversale relativamente al tratto Magenta – Cisliano si rileva una differenza di tipologia.*

PTCP del Parco Regionale Agricolo Sud Milano

Il Parco Agricolo sud di Milano, istituito il 23/04/1990 con L.R. n.24, ha una superficie di circa 46.000 ha. Il territorio del Parco confina con le aree del Parco del Ticino ed interessa i comuni di Albairate, Cisliano e Cusago. All'interno del territorio del Parco il progetto prevede la riqualificazione della S.P. 114, ad eccezione dell'attraversamento nel Comune di Albairate e di quelli a sud di Cisliano, dove è previsto uno scostamento della strada provinciale.

Il Proponente riporta nello studio le aree interessate dell'attraversamento stradale che interferiscono con specifiche destinazioni del Piano di Coordinamento (tra parentesi sono riportati gli articoli delle norme al piano).

Per quanto riguarda il comune di Albairate:

- Territori agricoli di cintura metropolitana (art. 25)
- Zona di tutela e valorizzazione paesistica (art.34)
- Area a rischio archeologico (art. 48)
- Emergenze storico-architettoniche – Cascina Faustina (art. 40)

Nel comune di Cisliano:

- Territori agricoli di cintura metropolitana (art. 25)
- Zona di valorizzazione paesistica (art. 34)
- Emergenze storico-architettoniche – Cascina Scanna (art. 40)

Nel Comune di Cusago

- Zona di transizione agricolo/naturalistico (art. 32)

Viene descritta la destinazione delle aree che costeggiano il tracciato lungo le due carreggiate Nord-Sud dove si individuano:

- Aree di rispetto delle riserve naturali istituite e proposte (art. 28, 29, 30)
- Zona di transizione agricolo/naturalistico (art. 2)

- Zona di tutela e valorizzazione paesistica (art. 34)
- Sub-zona impianti sportivi e ricreativi (art. 36)
- Territori agricoli di cintura metropolitana (art. 25)
- Territori esterni al Parco
- Aree di abbandono o uso in proprio (art. 47)

Nel comune di Milano:

- Territori agricoli di cintura metropolitana (art. 25)
- Zona di tutela e valorizzazione paesistica (art. 34)
- Territori esterni al Parco.

Lungo la carreggiata sud

- Emergenza storico-architettonica – Cascina S. Maria Rossa (art. 40)

Nel raccordo con SS. 494 il tracciato attraversa nel Comune di Albairate:

- Territori agricoli di cintura metropolitana (art. 25)
- Zona di tutela e valorizzazione paesistica (art. 34)

E passa, inoltre, in prossimità di elementi puntuali di tutela:

- Insediamenti rurali di interesse paesistico – Cascina S. Maria in Campo (art. 39)
- Manufatti della storia agraria – Cascina Visconti (art. 40).

PTCP del Parco Regionale della Valle del Ticino

L'area protetta comprende il territorio dei Comuni di Magenta, Ribecco sul Naviglio, Cassinetta di Lugagnano, Abbiategrasso e Ozzero.

Nella tavola 2.2 elaborata dal Proponente sono individuati gli specifici azzonamenti compresi nel PTCP:

- **Zone A:** zone naturalistiche integrali
- **Zone B1:** zone naturalistiche orientate
- **Zone B2:** zone naturalistiche di interesse botanico forestale
- **Zone B3:** aree di rispetto delle zone naturalistiche perifluviali
- **Zone C1:** zone agricole e forestali a prevalente interesse faunistico
- **Zone C2:** zone agricole e forestali a prevalente interesse paesaggistico
- **Zone G1:** zona di pianura irrigua a preminente vocazione forestale
- **Zone G2:** zona di pianura irrigua a preminente vocazione agricola

Vengono inoltre evidenziate le **zone (IC)**, di Iniziativa Comunale Orientata, che includono i centri abitati e le loro aree di espansione.

Per quanto riguarda l'infrastruttura stradale in progetto, il tracciato attraversa, nel comune di Abbiategrasso, un' area che in prevalenza ricade **in zona G2** ed in alcuni tratti interessa **aree IC**.

Nel tratto in comune di Ozzero il tracciato attraversa una **zona C2** e confina con le **aree IC** nel tratto di adeguamento in sede.

Nell'ultimo tratto ricadente nel Comune di Abbiategrasso il tracciato attraversa una **zona C1** e

piccoli tratti di **zona B3** e un altro tratto in **zona B2**.

Per quanto riguarda la variante di Abbiategrasso il tracciato percorre totalmente un'area destinata a **zona G2**.

Per la variante di Ozzero il tracciato prevede il ritorno in adeguamento in sede in prossimità dell'abitato di Soria Nuova interessando **aree IC**.

La pianificazione urbanistica comunale

Il Proponente ha consultato, per tutti i Comuni, il Mosaico informatizzato degli strumenti urbanistici comunali (MISURC) della Regione Lombardia che rappresenta la base dati cartografica informatizzata dei piani regolatori generali dei 188 Comuni della Provincia di Milano.

L'infrastruttura viaria in progetto risulta compresa nello strumento urbanistico dei comuni di Magenta, Abbiategrasso e Ozzero, mentre non risulta prevista dagli altri comuni.

Il livello di inserimento del progetto nella pianificazione comunale, per i comuni interferiti dal progetto, come riportato dal Proponente, è di seguito riassunto.

Comune di Magenta

Il tracciato progettato lungo il tratto di ammodernamento ricade entro le aree con le seguenti destinazioni:

- zona produttiva;
- zona a standard residenziali;
- zona residenziale (di completamento);
- zona residenziale (di espansione)
- zona agricola.

Comune di Albairate

La fascia di studio, comprende le aree a destinazione:

- zona produttiva
- zona a standard residenziali.

Comune di Abbiategrasso

Dopo lo svincolo a rotatoria con la S.S. 526 il tracciato individua aree confinanti con la carreggiata Nord con destinazione:

- zona produttiva;
- verde pubblico residenziale;
- zona residenziale di completamento.

Comune di Ozzero

L'attraversamento dell'infrastruttura stradale in sede della S.S. 494 individua le seguenti destinazioni delle aree adiacenti:

- zona produttiva;
- zona a standard residenziali;
- zona residenziale di completamento.

Lungo il tratto di “Ammodernamento in sede della S.P. 114” sono individuate, rispettivamente per ogni comune le seguenti destinazioni delle aree adiacenti:

Comune di Cisliano:

- zona produttiva;
- zona a standard residenziali;
- zona residenziale (di completamento);
- zona agricola;
- zona di rispetto cimiteriale;
- zona a verde pubblico residenziale;
- zona a verde e servizi privati.

Comune di Cusago

- zona vincolo D.Lgs. 490/99 (ex L. 1497/39);
- zona a verde agricolo residenziale;
- zona a standard residenziali;
- zona agricola;
- zona residenziale.

Comune di Milano

- zona a verde pubblico residenziale;
- zona agricola;
- zona produttiva.

Le aree attraversate dal tracciato e comprese nei territori dei comuni di Robecco sul Naviglio, Cassinetta di Lugagnano e Albairate hanno destinazione:

- zona agricola.

Il Proponente rileva che l’infrastruttura viaria si mantiene a distanze considerevoli rispetto alle aree presenti lungo il territorio attraversato con destinazioni: Residenziali, Produttive e di Interesse Ambientale, non interferisce con nessun elemento oggetto di programmazione o sottoposto a vincoli fatta eccezione per l’attraversamento di una “Zona agricola di interesse Ambientale” a nord del comune di Cassinetta di Lugagnano e per un’area agricola con vincolo “Beni paesaggistico ed ambientali” in comune di Cusago.

Lo stato dei vincoli territoriali ed ambientali

Il sistema dei vincoli presenti nelle aree attraversate dal tracciato è stato individuato nel Repertorio A “Repertorio dei vincoli storici, paesistici e ambientali” presenti sul territorio della Provincia di

Milano, nel Piano Territoriale di Coordinamento e nel SIBA "Sistema Informativo Beni Ambientali" elaborato dalla Regione Lombardia ed aggiornato al 2001.

Il Proponente evidenzia che i territori comunali interessati ricadono entro le aree di competenza del Parco del Ticino ed, in parte, entro quelle del Parco Agricolo Sud di Milano; pertanto il territorio risulta tutelato dalle norme di attuazione dei Piani di Coordinamento dei rispettivi Parchi.

Dalla tavola dei vincoli è possibile individuare le seguenti classi:

- 1) Elementi ed ambiti vincolati DLgs. 490/1999 (ex L. 1497/39);
- 2) Vincoli relativi al Sistema delle Aree Protette D.Lgs. 490/1999;
- 3) Vincoli relativi alla Difesa del Suolo tra cui i Vincoli Venatori ai sensi della L.R. 26/93;
- 4) Pozzi e fasce di rispetto;
- 5) Zone a rischio archeologico;
- 6) Siti di importanza comunitaria (SIC) Direttiva 92/43 "Habitat".

2.1.2 MOTIVAZIONI DELL'OPERA E TEMPISTICHE DI ATTUAZIONE

Il progetto di collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano e della Variante di Abbiategrasso sulla S.S. n. 494 e dell'adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso - Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino si inseriscono in un sistema integrato di accessibilità stradale di adeguamento e potenziamento del quadrante ovest di Milano e di collegamento all'aeroporto di Malpensa.

Il progetto si pone come opera strategica, nell'itinerario Malpensa – Tangenziale Ovest di Milano di cui diviene asse portante il nuovo tracciato compreso tra la S.S. n. 527 "Bustese" (aeroporto di Malpensa Terminal T1) e la S.S. N. 11 Padana Superiore" a Magenta con raccordo all'autostrada A4 (casello di Boffalora).

Il tracciato si sviluppa completamente all'interno del territorio della Provincia di Milano in un ambito territoriale caratterizzato da uniformità sotto l'aspetto morfologico, ambientale e socioeconomico, interessando aree le cui componenti essenziali sono legate alla tradizionale produttività agricola dei suoli, alla presenza di manufatti edilizi di particolare pregio storico ed al sistema idraulico-irriguo imperniato sui Navigli.

Il Proponente richiama inoltre il Decreto di Compatibilità Ambientale del Ministero dell'Ambiente del 11/10/2000, relativo al progetto di collegamento tra la S.S. 527 Bustese e la S.S. 11 Padana Superiore Magenta di cui il progetto risulta completamente funzionale di rete.

Bacino servito

I bacini di influenza sono:

- Bacino metropolitano:

L'area posta a sud ovest di Milano interessata dalla Tangenziale ovest, dalla Linea MM1 (stazione

di Bisceglie) e il collegamento al progetto di raddoppio della linea FS Milano Mortara, caratterizzata dalla conurbazione di numerosi centri minori dell'hinterland milanese.

- **Bacino esterno:**

Comprende vari comuni, connotati da una espansione urbanistica caratterizzata da una vocazione prevalentemente agricola, con diffuse presenze di insediamenti industriali, artigianali e commerciali.

I comuni interessati dal tracciato sono: Abbiategrasso, Albairate, Ozzero, Cassinetta di Lugagnano, Cisliano, Cusago, Magenta, Ribecco sul Naviglio, Vigevano.

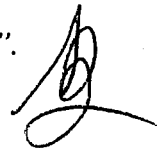
Motivazioni dell'opera

L'opera in oggetto si inserisce in un ampio quadro di interventi di adeguamento e potenziamento della viabilità di collegamento all'aerostazione Malpensa, comprendendo in essi la realizzazione di infrastrutture stradali già in atto per potenziare la mobilità nel comparto sud ovest milanese:

- *collegamento S.S. n°527 (Malpensa) – A4 Torino Milano (Boffalora s. T.) - S.S. n°11 (Magenta);*
- *nuovo ponte stradale sul Ticino a Vigevano con raccordo alla viabilità ordinaria.*

In termini di offerta, gli obiettivi sono incentrati verso il soddisfacimento della domanda di una migliore accessibilità aeroportuale, al fine di garantire una ottimizzazione dei tempi di accesso a Malpensa dalla zona Sud Ovest di Milano e verso il raggiungimento di un incremento della potenzialità della viabilità/mobilità ordinaria. Altri elementi indicati dal Proponente riguardano una *rideterminazione dell'equilibrio delle reti stradali e il decongestionamento dei volumi di traffico attualmente esistenti.*

In termini progettuali, le nuove opere consentirebbero, secondo il Proponente, di trasformare il sistema degli svincoli e degli innesti, *“prevedendo l'eliminazione degli attuali impianti semaforici e l'introduzione di schemi a livelli differenziati, come quello utilizzato in corrispondenza dello svincolo di Via Zurigo con la Tangenziale Ovest di Milano, che sarà trasformato con uno schema del tipo a quadrifoglio completo, per mezzo di nuove rampe poste ad est della Tangenziale”.*



2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.2.1 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA

Trattasi di un intervento di adeguamento e potenziamento della viabilità del quadrante ovest di Milano e di collegamento all'aeroporto di Malpensa 2000.

Il progetto può essere suddiviso in tre tratte:

- Collegamento tra il casello di Boffalora e la S.S. 11 in corso di esecuzione a semplice carreggiata con predisposizione del sedime di occupazione e delle opere d'arte previste per la doppia carreggiata (Decreto Compatibilità Ambientale 5384 dell'11 ottobre 2000)
- Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano, strada a doppia carreggiata, parzialmente in nuova sede;
- Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso – Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino. Strada a semplice carreggiata, adeguamento in sede.

Il tracciato analizzato nel SIA si riferisce al corridoio individuato nel progetto preliminare, modificato con le varianti locali.

Ruolo dell'opera e ambito territoriale interessato

Gli interventi 'Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano' e 'Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso – Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino' si inseriscono nell'ambito di un progetto più generale di adeguamento e potenziamento della viabilità del quadrante ovest di Milano e di collegamento all'aerostazione di Malpensa 2000.

La prima parte del tracciato cioè il collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano comprende n.8 svincoli di collegamento alla viabilità locale a servizio dei comuni attraversati di Magenta, Robecco Sul Naviglio, Cassinetta di Lugagnano, Albairate, Cisliano, Cusago, oltre ai comuni ad essi adiacenti.

La variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 interessa interamente il Comune di Albairate.

Caratteristiche tecniche del tracciato

Il Proponente ha prodotto un tracciato relativo al progetto preliminare ed un percorso con le varianti locali analizzato nel SIA, entrambi di seguito riportati.

Percorso del progetto preliminare (luglio 2001)



Lo sviluppo complessivo del tracciato è pari a circa Km 34, suddivisi in:

- Km. 1.8 tra il casello di Boffalora e la S.S. 11: in tale tratto si prevede l'allargamento della sezione prevista nel Progetto "Boffalora - Malpensa - 2° fase", fino all'ottenimento della tipologia a doppia carreggiata (tip. A);
- Km. 19.5 tra la SS 11 e l'incrocio tra la ex SP 114 e la strada per San Pietro all'Olmo (comune di Cusago);
- Km. 2.70 tra il suddetto incrocio e la Tangenziale ovest di Milano - svincolo via Zurigo;
- Km. 1,631 raccordo tra il nuovo tracciato e la S.S. n. 494 (comune di Albairate e Abbiategrasso);
- Km. 8.4 variante Abbiategrasso sulla S.S. 494.

L'adeguamento nel tratto in Comune di Milano comprende il tratto tra la rotatoria in Comune di Cusago (strada per San Pietro all'Olmo - località 'Cascina Santa Maria Rossa') e la Tangenziale Ovest in Comune di Milano; ha una lunghezza complessiva di circa 2.700 m ed è in fase di realizzazione da parte del Comune stesso, per il tratto parallelo alla Via Cusago.

Percorso con varianti analizzato nel SIA (febbraio 2003)

Il tracciato, lungo complessivamente 32,5 Km circa, è così suddiviso:

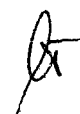
A) Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.

- Collegamento Magenta-Milano dalla progr. Km. 0+000 alla progr. Km. 19+400 (**L=19.400m**): sezione riconducibile alla tipologia A del Decreto 05/11/2001.
- Adeguamento altimetrico del tratto in comune di Milano dalla progr. Km.19+400 (rotatoria in comune di Cusago) fino alla progr. Km.22+047 (svincolo della tangenziale Ovest in comune di Milano) (**L=2.647m**): sezione riconducibile alla tipologia A del Decreto 05/11/2001;
- Raccordo funzionale con la S.S. 494 dalla progr. 0+000 (svincolo n.4 tratto precedente) alla progr. 1+554 (svincolo sulla S.S. 494) (**L=1.554m**): sezione riconducibile alla tipologia C1 del Decreto 05/11/2001.

B) Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso - Vigeveno fino al nuovo ponte sul Ticino

- Variante di Abbiategrasso dalla progr. 0+000 (svincolo sulla S.S. 494) alla progr. 8+856 (inizio intervento nuovo ponte sul Ticino) (**L=8.856m**): sezione riconducibile alla tipologia C1 del Decreto 05/11/2001.

Nella tabella seguente è riportata una sintesi dei dati di cui sopra.



INTERVENTO	PRELIMINARE (luglio 2001)	SIA con varianti (febbraio 2003)
Boffalora-SS11	1.800 m	Non compreso
Magenta- Cusago	19.500 m	19.400 m
Collegamento tangenziale Milano	2.700 m	2.647 m
Raccordo con la S.S. 494	1.630 m	1554 m (variante Albairate)
Variante di Abbiategrasso	8.400 m	8.856 m (variante di Abbiategrasso e Ozzero)

A seguito delle ulteriori integrazioni fornite dal Proponente nel maggio 2005, la tabella riassuntiva sopra riportata viene così dettagliata:

INTERVENTO	PRELIMINARE (luglio 2001)	SIA con varianti (febbraio 2003)	SIA con varianti (integrazioni maggio 2005)
Boffalora-SS11	1.800 m	Non compreso	1.800 m
Magenta- Cusago	19.500 m	19.400 m	19.400 m
Collegamento tangenziale Milano	2.700 m	2.647 m	2.647 m
Raccordo con la S.S. 494	1.630 m	1554 m	1.440 m
Variante di Abbiategrasso	8.400 m	8.856 m	8.756 m

Tutti i dati di seguito riportati si riferiscono al **tracciato oggetto dell'analisi riportata nel SIA, cioè il tracciato con le varianti locali, aggiornato a maggio 2005, oggetto dell'istruttoria.**

Andamento planimetrico

A) Collegamento Km. 1.8 tra il casello di Boffalora e la S.S. 11 11 in corso di esecuzione a semplice carreggiata con predisposizione del sedime di occupazione e delle opere d'arte previste per la doppia carreggiata (Decreto Compatibilità Ambientale 5384 dell'11 ottobre 2000)

B) Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.

- 1 Collegamento Magenta-Milano dalla Progr. Km. 0+000 alla progr. Km. 19+400: Raggio min=400m;
- 2 Adeguamento altimetrico del tratto in Comune di Milano dalla progr. Km.19+400 (rotatoria in comune di Cusago) fino alla progr. Km.22+047 (svincolo della tangenziale Ovest in comune di Milano): Raggio min=400m;

- 3 Raccordo funzionale con la S.S. 494 dalla progr. 0+000 (svincolo n.4 tratto precedente) alla progr. 1+440 (svincolo sulla S.S. 494): Raggio min=55m;

C) Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso – Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino

- 1 Variante di Abbiategrasso dalla progr. 0+000 (svincolo sulla S.S. 494) alla progr. 8+756 (inizio intervento nuovo ponte sul Ticino): Raggio min=300m.

Andamento altimetrico

A) Collegamento Km. 1.8 tra il casello di Boffalora e la S.S. 11 in corso di esecuzione a semplice carreggiata con predisposizione del sedime di occupazione e delle opere d'arte previste per la doppia carreggiata (Decreto Compatibilità Ambientale 5384 dell'11 ottobre 2000)

B) Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.

- 1 Collegamento Magenta-Milano dalla Progr. Km. 0+000 alla Progr. Km. 19+400: R alt conv (min) 8.000 m - R alt conc (min) 10.000m - P max long. 2,5% - P max trasv. 5,1%.
- 2 Adeguamento altimetrico del tratto in Comune di Milano dalla Progr. Km.19+400 (rotatoria in comune di Cusago) fino alla Progr. Km.22+047 (svincolo della tangenziale Ovest in comune di Milano): R alt conv (min) 8.000 m - R alt conc (min) 10.000m - P max long. 2,5% - P max trasv. 5,1%.
- 3 Raccordo funzionale con la S.S. 494 dalla progr. Km. 0+000 (svincolo n.4 tratto precedente) alla progr. Km. 1+440 (svincolo sulla S.S. 494): R alt conv (min) 4.000 m - R alt conc (min) 5.000m - P max long. 3,5% - P max trasv. 5%.

C) Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso – Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino

- 1 Variante di Abbiategrasso dalla progr. 0+000 (svincolo sulla S.S. 494) alla progr. 8+756 (inizio intervento nuovo ponte sul Ticino): R alt conv (min) 7.000 m - R alt conc (min) 5.000m - P max long. 2,5% - P max trasv. 5%.

Sviluppo in galleria artificiale

A) Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.

- 1 Collegamento Magenta-Milano dalla Progr. Km. 0+000 alla Progr. Km. 19+400:
 - Galleria artificiale svincolo n.1: L=120m
 - Galleria artificiale linea FS Milano-Novara: L=55m
 - Galleria artificiale svincolo n.2: L=130m
 - Galleria artificiale fra lo svincolo n.2 e la Progr. Km 2+000: L=300m
 - Galleria artificiale n.1 Albairate: L=123m
 - Galleria artificiale n.2 Albairate: L=120m

Sviluppo in viadotto

A) Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.

- 1 Collegamento Magenta-Milano dalla Progr. Km 0+000 alla Progr. Km 19+400:
 - Viadotto svincolo n.7: lunghezza L=92
 - Viadotto svincolo n.8: L=130m
 - Viadotto tangenziale ovest Milano: L=92,50m

- 2 Adeguamento altimetrico del tratto in Comune di Milano dalla progr. Km 19+400 (rotatoria in comune di Cusago) fino alla progr. Km 22+047 (svincolo della tangenziale Ovest in comune di Milano):
 - Viadotto tangenziale ovest Milano: L=92,50m

- 3 Raccordo funzionale con la S.S. 494 dalla progr. Km. 0+000 (svincolo n.4 tratto precedente) alla progr. Km. 1+440 (svincolo sulla S.S. 494):
 - Viadotto svincolo sulla S.S. 494: lunghezza L=92

Descrizione degli interventi

A) Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.

Collegamento Magenta-Milano dalla Progr. Km 0+000 alla Progr. Km 19+400:

- Nuova sede dalla Progr. Km. 0+000 alla progr. Km. 11+200.
- Adeguamento in sede S.P.114 dalla progr. Km. 11+200 alla progr. Km. 13+400.
- Nuova sede dalla progr. Km. 13+400 alla progr. Km. 16+200.
- Adeguamento in sede S.P.114 dalla progr. Km. 16+200 alla progr. Km. 19+400.

Adeguamento altimetrico del tratto in Comune di Milano dalla progr. Km.19+400 fino alla progr. Km.22+047

- Costruzione di n.8 svincoli
- Costruzione di n.6 gallerie
- Costruzione di n.15 manufatti scatolari
- N.1 manufatto varato a spinta

Raccordo funzionale con la S.S. 494

- Nuova sede dalla progr. Km. 0+000 alla progr. Km. 1+440
- N.1 manufatti sifonati
- N.2 manufatti varati a spinta

B) Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso – Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino:

- tracciato nuova sede dalla S.S.494 fino all'abitato di Soria Nuova;
- tratto in ammodernamento in sede da Soria Nuova fino al nuovo ponte sul Ticino;
- Costruzione di n.5 svincoli
- Costruzione di n.1 manufatto scatolare

2.2.2 LE VARIANTI LOCALI

Nell'ambito del Progetto Preliminare depositato, a livello di Prefattibilità Ambientale sono state

valutate, oltre all'alternativa zero, due alternative di tracciato: un corridoio ipotizzato ad Ovest del Naviglio per il collegamento Magenta-Abbiategrasso, che è risultato maggiormente impattante rispetto al tracciato originario in ragione del doppio attraversamento del Naviglio in area soggetta a vincolo paesistico e della vicinanza ad aree naturali di maggior pregio della Valle del Ticino, e un'alternativa di corridoio che si sviluppa a Nord di Albairate e a Sud di Cisliano e Cusago, in nuova sede, tra la SP 114 esistente e la SS 494 esistente, che dalle analisi di confronto svolte nello SIA rispetto alle principali componenti territoriali risulta maggiormente impattante rispetto al tracciato originario. La valutazione dell'alternativa zero, costituita dall'assetto della rete attuale, interessata da elevati flussi di traffico prossimi alla saturazione e in attraversamento di aree edificate, rende evidente che l'opera risulta necessaria sul piano strategico e migliorativa rispetto allo scenario attuale.

Nell'ambito della redazione dello Studio di Impatto Ambientale è emersa la necessità di introdurre alcune varianti locali, concordate con la Regione Lombardia e documentate nello specifico 'Documento di indirizzi per l'adeguamento del progetto preliminare', redatto dalla Regione medesima e sottoscritto dalla maggioranza degli Enti territoriali competenti il 18 febbraio 2003; tali varianti risultano finalizzate alla riduzione degli impatti ambientali, e sono come di seguito sinteticamente riassumibili:

- Variante di Albairate:

consiste nella modifica del tracciato a sud dell'abitato di Albairate e nell'introduzione di un tratto in trincea con due gallerie artificiali a ovest, finalizzate ad allontanare l'opera dagli insediamenti ed a ridurre sia l'impatto percettivo che l'interferenza ambientale rispetto alle componenti acustica, atmosferica e paesaggistica, preservando inoltre un corridoio naturale di connessione tra l'abitato e le aree prossime al Naviglio.

- Variante di Abbiategrasso:

consiste nello spostamento a est del raccordo tra la S.P. 114 e la S.S. 494 e del primo tratto della Variante di Abbiategrasso, finalizzato all'allontanamento del tracciato dall'abitato ed a consentire l'innesto del raccordo suddetto in un tratto di viabilità locale esistente, riducendo la frammentazione del territorio agricolo; la variante si configura pertanto quale riduzione degli impatti ambientali rispetto all'ipotesi di tracciato del progetto preliminare del 2001, con particolare riferimento alle componenti acustica, atmosferica e paesaggistica.

- Variante di Cusago:

introduce un tratto in nuova sede, per allontanare il tracciato dalla Chiesa di S. Maria Rossa,

con un sensibile miglioramento dell'inserimento paesaggistico.

- *Variante di Ozzero:*

consiste nella prosecuzione del tratto previsto in adeguamento in sede lungo la S.S. 494 sino all'attraversamento della località Soria Nuova, finalizzato all'eliminazione dell'interferenza ambientale con le aree naturali nel Parco del Ticino, classificate "C2 Zone agricole e forestali a preminente vocazione paesaggistica" e "C1 Zone agricole e forestali a preminente vocazione faunistica".

Volumi di traffico attuali e scenari di previsione

L'analisi del traffico è stata condotta sulla base dei dati rilevati negli anni 1999 e 2000. Si tratta di dati relativi all'ora di punta, in diverse sezioni stradali, con distinzione fra veicoli leggeri e pesanti. Sono presenti, inoltre, dati relativi ai volumi di traffico rilevati su diverse sezioni del tratto in esame, da ANAS e Provincia di Milano, sempre distinguendo veicoli leggeri e pesanti.

Gli scenari futuri si riferiscono all'entrata in esercizio dell'infrastruttura di progetto ed, in particolare, all'anno 2007, quando si prevedono in funzione sia la tratta nord da Boffalora a Malpensa, sia la tratta sud da Boffalora a Milano e Abbiategrasso-Vigevano e all'anno 2015 quando si prevede che la domanda non cresca ulteriormente.

Successivamente, a seguito delle integrazioni richieste e prodotte dal Proponente nel maggio 2005, sono stati resi disponibili i dati con cui è stato confezionato il modello *che è alimentato dalla matrice delle origini/destinazioni frutto di un'imponente indagine svolta nel 2002 e i cui risultati sono stati resi disponibili a metà del 2003.* Inoltre il Proponente ha comunicato *che la Regione ha definito un quadro infrastrutturale di riferimento all'anno 2010.*

2.2.3 GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Il regime idrico

La rete idrica superficiale viene tutelata nei tratti in rilevato mediante tombini circolari e scatolari ed, in alcuni casi, mediante ponti; nei tratti in trincea mediante deviazioni e sifoni ed, infine, nei tratti in sede con l'adeguamento dei tombini esistenti.

Il progetto prevede inoltre le opere necessarie alla raccolta, al trattamento e alla dispersione delle acque di pioggia raccolte dalla pavimentazione nei tratti in trincea impiegando vasche di raccolta e disoleatori.

Componente suolo



Non è stato preso in considerazione alcun intervento.

Componente rumore e vibrazioni

Sono previste barriere antirumore a pannelli e a terrapieno.

Continuità ecologica

E' previsto il mantenimento della rete ecosistemica attraverso la realizzazione di gallerie artificiali, e sottopassi faunistici.

Impatto sull'uso del suolo

Le varianti introdotte non modificano sostanzialmente, secondo il Proponente, l'interazione con l'ambiente attraversato.

Impatto visivo

Al fine di ridurre l'impatto visivo, sono stati utilizzati i seguenti accorgimenti:

- sistemazione aree intercluse;
- rinfoltimento di filari esistenti;
- schermature arboree.

Interventi a verde

Gli interventi a verde previsti in progetto sono di seguito elencati:

- Sistemazione paesaggistico - ambientale degli svincoli;
- rinfoltimento di filari esistenti;
- schermature arboree.

Sistemazione aree intercluse

- E' prevista la riqualificazione e rinaturalizzazione a verde delle aree intercluse.

Interventi di rivegetazione e rinaturazione

- *Piantagione*

E' prevista la piantagione di specie arboree ed arbustive.

- *Semine*

Si prevedono interventi di mitigazione attraverso la semina a prato compreso il riporto di terreno vegetale.

- *Sistemazione aree di cava e discarica*

E' previsto il ripristino dello stato iniziale

2.2.4 CANTIERIZZAZIONE

Descrizione ed individuazione dei cantieri per tratto

Sull'intera tratta sono previste 3 aree di cantiere ubicate secondo uno schema che consente l'indipendenza delle seguenti tratte funzionali individuate:

- *Collegamento S.S.11 a S.P.114: l'area si trova nel comune di Magenta, in adiacenza alla S.S.*

526 e in diretta connessione con il tracciato Boffalora-Malpensa in appalto e con l'Autostrada A4, casello Boffalora.

- *Ammoderamento in sede S.P. 114*: l'area è situata in prossimità della tangenziale ovest, in adiacenza alla S.P. 114.
- *Variante di Abbiategrasso*: l'area è situata in adiacenza alla S.S. 494 in prossimità del raccordo alla S.P. 114.

L'assetto logistico è stato previsto in modo tale da ridurre l'attraversamento di aree abitate da parte dei mezzi di trasporto.

Fabbisogno di inerti

E' stato effettuato un bilancio sommario delle terre, fra scavi e riporti, da cui è stato computato un fabbisogno complessivo di circa 3.039.559 mc di materiale che può essere reperito dagli esuberi del collegamento Boffalora-Malpensa (progetto esecutivo 2002) che ammonta a 3.245.005 mc.

Interferenze con il sistema viario

Si prevede una viabilità di servizio che si sviluppa prevalentemente lungo la pista di costruzione del tracciato principale con accessi distribuiti e localizzati in corrispondenza della viabilità principale intersecata.

Interferenza opera – fase di cantiere

Le piste di cantiere sono previste sul sedime di progetto. Lo schema distributivo dei cantieri consente sia l'autonomia realizzativa dei singoli tratti mediante l'uso della viabilità sovralocale per i collegamenti alla pista di cantiere, sia la realizzazione contemporanea dei tratti mediante l'utilizzo anche della viabilità di cantiere relativa all'opera.

Gestione dei cantieri

E' stata impostata limitando le possibili interferenze con le aree attraversate, in particolare sono state previste le seguenti misure:

- mantenimento delle aree polverose in regime di umidità;
- lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dai cantieri;
- copertura dei materiali trasportati;
- barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri;
- rispetto delle normative sul rumore;
- rispetto delle normative sul commercio dei materiali;
- procedure di salvaguardia delle acque di falda.

Si prevede inoltre il ripristino dei luoghi al termine dei lavori.

2.2.5 COSTI

Nella tabella seguente si riporta un riepilogo del costo totale degli interventi facilitando il confronto

fra le cifre relative al progetto preliminare e al SIA.

INTERVENTO	PRELIMINARE (luglio 2001)	SIA (febbraio 2003)
2^ Fase Boffalora -Malpensa	€ 5.105.420,00	-
Collegamento Magenta Milano + raccordo SS n. 494	€ 162.768.032,00	-
Adeguamento tratto Comune di Milano Tangenziale Ovest	€ 19.482.370,00	-
Totale Magenta-Milano	€ 187.355.822,00	€ 187.355.822,00
Variante Abbiategrasso	€ 28.405.000,13	€ 28.449.728,00
TOTALE PROGETTO	€ 215.760.822,13	€ 215.805.550,00

Successivamente, a seguito delle integrazioni, il Proponente riporta la tabella qui di seguito trascritta indicando la stima dei lavori, riferita al Progetto Preliminare ed aggiornata secondo quanto definito all'interno del SIA, comprendente tutte le opere di mitigazione previste.

<u>Quadro riassuntivo stima sommaria</u>				
Opere	LAVORI A BASE D'ASTA	SOMME A DISP. AMM.NE	IVA	TOTALE
1 Collegamento tra la S.S. n. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano	113.596.000,00	28.037.080,00	23.791.936,00	165.425.016,00
2 Raccordo S.S. n. 494	6.437.000,00	1.761.560,00	1.367.342,00	9.565.902,00
3 2^ Fase Boffalora Malpensa	3.970.000,00	353.600,00	825.020,00	5.148.620,00
4 Adeguamento tratto in Comune di Milano	16.690.000,00	3.025.200,00	3.490.140,00	23.205.340,00
TOTALE	140.693.000,00	33.177.440,00	29.474.438,00	203.344.878,00
importo progetto 2001				187.355.822,00
maggiori oneri				15.989.056,00
maggiori oneri mitigazioni da computo SIA netto 1%,5% e IVA 20%				12.570.438,00
maggiori oneri da computo SIA complessivi				15.989.597,14

<u>Quadro riassuntivo stima sommaria</u>				
Opere	LAVORI A BASE D'ASTA	SOMME A DISP. AMM.NE	IVA	TOTALE

Varlante di Abbiategrasso sulla S.S. n. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso Vigevano	20.754.000,00	6.328.898,00	4.623.244,00	31.706.142,00
importo progetto 2001				28.449.728,00
maggiori oneri				3.256.414,00
maggiori oneri mitigazioni da computo SIA netto 1%,5% e IVA 20%				2.560.070,00
maggiori oneri da computo SIA complessivi				3.256.409,04

L'importo totale degli interventi sopra elencati assomma a:

	LAVORI A BASE D'ASTA	SOMME A DISP. AMM.NE	IVA	TOTALE
IMPORTO TOTALE INTERVENTI	161.447.000,00	39.506.338,00	34.097.682,00	235.051.020,00

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

2.3.1 COMPONENTE ATMOSFERA

Stato attuale della componente

E' stata considerata la situazione meteorologica dell'area di Malpensa ,vicina a quella del progetto, e come sorgente di inquinamento la strada in oggetto.

Il Proponente fa riferimento al DM 60/2002 per la valutazione della qualità dell'aria e vengono riportate le tabelle dei limiti previsti per gli inquinanti considerati. (SO₂, NO_x, Particolato, CO, Benzene).

Interazioni opera-ambiente e analisi degli impatti

Allo scopo di simulare la situazione di interazione più sfavorevole alla dispersione degli inquinanti, si è considerata una condizione invernale con strato di rimescolamento relativamente basso (300 m), velocità del vento ridotta (2 m/s, pari a 7,2 Km/h), direzione del vento da Sud e temperatura esterna di 0°C. Tali condizioni sono compatibili con una classe di stabilità, secondo Pasquill, di tipo "A".

I dati relativi alla composizione, alla velocità media e al numero di veicoli dei diversi tratti degli assi viari considerati, sono i medesimi illustrati nello studio dell'inquinamento acustico.

L'emissione relativa a ciascun arco stradale è stata riferita al traffico medio giornaliero (tgm) utilizzando i fattori di emissione secondo la metodologia COPERT. Il risultato è espresso in kg/giorno.

Il calcolo delle emissioni è stato eseguito secondo la metodologia CORINAIR - COPERT versione III , prevalentemente utilizzata nella compilazione degli inventari su macro-scala (regione, distretto, nazione) e che può essere utilizzata opportunamente anche per scale inferiori (per inventari la cui scala spaziale è di 1Km x 1Km e con risoluzione temporale di 1h).

Nel caso in esame, il Proponente ha eseguito alcune semplificazioni quali caratteristiche stradali che comportano un flusso libero, senza attraversamenti semaforizzati e con i motori a regime; non si è considerata l'emissione a freddo.

Per far meglio aderire la composizione del parco veicolare al caso in studio, è stata considerata la situazione relativa all'Italia nord occidentale per l'anno 2000.

Tuttavia, nell'ipotesi più conservativa e in mancanza di dati consolidati dei modelli rispondenti alle normative più moderne, si è utilizzato il parco veicolare relativo alle categorie COPERT II.

Gli inquinanti valutati dal Proponente sono CO, NO_x, COV, SO₂, C₆H₆, PTS.

Il calcolo delle immissioni è stato effettuato su una griglia di punti ricettori, disposti lungo la perpendicolare alla strada, a distanze variabili da 10 m a 150 m. Per ciascun asse perpendicolare sono stati considerati 6 ricettori per parte. Il Proponente ha provveduto poi a costruire la superficie delle isoconcentrazioni a partire dai valori nei punti ricettori.

Utilizzando le condizioni meteorologiche più sfavorevoli alla diluizione degli inquinanti il Proponente osserva come la ricaduta degli inquinanti si concentri nelle prime decine di metri rispetto all'asse stradale, in particolare, anche nella parte in prossimità dell'abitato di Cisliano.

Il Proponente dichiara per gli inquinanti esaminati:

- La concentrazione di CO, valutato nell'ora di punta, risulta essere 0,1 mg/m³, inferiore ai 100 µg/m³, quindi ben al di sotto dei limiti orari.
- La concentrazione di NOx ha un andamento con un gradiente rapidamente decrescente in prossimità degli abitati di Cisliano e Albairate, interessati dal tratto di maggiore emissione, ove si hanno concentrazioni tra i 50 e gli 80 µg/m³, valori lontani dal limite orario di 200 µg/m³, comunque il biossido di azoto rappresenta un contributo significativo.
- Il biossido di zolfo, grazie allo sviluppo di combustibili privi di zolfo, si è ridotto nel corso degli ultimi anni. Le concentrazioni simulate si riferiscono ad un combustibile utilizzato con il massimo contenuto di zolfo ammissibile per legge, il che è una evidente sovrastima della situazione reale. Le indicazioni fornite dal modello CALINE portano a considerare concentrazioni raggiunte nei centri abitati vicini inferiori ai 10-15 µg/m³ e quindi inferiori al limite orario.
- Il particolato totale sospeso PTS è risultato *nettamente inferiore alla decina di microgrammi*, come accade anche per il benzene, il quale difficilmente raggiunge i 5 µg/m³ nei centri abitati., tutti valori inferiori ai limiti orari

L'apporto emissivo della nuova viabilità prevista dall'intervento in oggetto, secondo il Proponente, non è "*completamente aggiuntivo*" rispetto al carico inquinante esistente. Le quantità di inquinanti emessi sono inferiori a quanto stimato per l'area dal progetto INEMAR della Regione Lombardia per il settore trasporti.

Le concentrazioni di inquinanti immessi, secondo la valutazione previsionale utilizzata, pur con le semplificazioni evidenziate, interessa solo le parti contigue agli assi stradali, con valori rapidamente decrescenti all'aumentare della distanza. I valori previsti sono ampiamente entro i limiti di protezione della salute umana, anche nel caso di episodi particolarmente sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti che potrebbero caratterizzarsi come episodi acuti.

Misure di mitigazione, compensazione e monitoraggio

Non si rilevano interventi.

2.3.2 COMPONENTE AMBIENTE IDRICO

Stato attuale della componente

L'ambiente idrico di superficie è descritto dal Proponente negli elaborati del SIA ("Relazione Generale", "Sintesi non Tecnica", "Relazione Suolo, Sottosuolo e Acque Sotterranee", "Quadro Progettuale", "Quadro ambientale", relativi elaborati cartografici) e del Progetto Preliminare ("Relazione tecnica", "Relazione tecnico-illustrativa", "Relazione geologico tecnica", elaborati cartografici e disegni). Sono descritti sinteticamente i lineamenti generali climatici e idrologici, i principali corpi idrici interessati dall'opera nonché gli aspetti idrogeologici dell'area vasta.

Nello specifico elaborato "Relazione Suolo, Sottosuolo e Acque Sotterranee" (all. 4.2.1), il Proponente descrive gli aspetti idrogeologici connessi con la componente in esame, con particolare riferimento alla soggiacenza della falda freatica dei depositi alluvionali interessati dal tracciato, alle misure piezometriche effettuate in 14 piezometri, nonché al rilevamento dei pozzi di captazione interferenti con il tracciato.

La rete idrografica superficiale è costituita da tre principali canali artificiali (Naviglio Grande, Naviglio di Bereguardo e Canale Scolmatore delle piene nord-ovest di Milano), da una fitta rete di canali minori, rogge e fontanili, principalmente utilizzati a scopi irrigui e di deflusso delle acque, che peraltro costituiscono *"elementi tipici del paesaggio agricolo della Pianura Padana"*. Detta rete idrografica si sviluppa in un territorio caratterizzato da depositi alluvionali con falda acquifera freatica la cui superficie piezometrica tende ad innalzarsi progressivamente da Nord a Sud, in modo più accentuato avvicinandosi al fiume Ticino; nella zona interessata dal tracciato stradale di progetto la soggiacenza della falda varia da 3 a 10 m circa (livelli piezometrici rilevati dalle apposite indagini e riportati nella tavola 4.2.2 "Idrogeologia").

La presenza dei numerosi fontanili e rogge, unitamente ai bassi valori di soggiacenza della falda libera, dimostra lo stretto legame tra la circolazione dell'acqua nella rete idrografica superficiale e in quella del suolo.

L'utilizzo delle acque scolanti nella fitta rete idrografica naturale ed artificiale, nonché quello della falda freatica a cui attingono numerosi pozzi privati, risulta dal SIA prevalentemente a scopo irriguo e a fini idropotabili

Il Proponente fa presente che *"non risultano interessate dall'intervento le fasce fluviali del Ticino né alcun ambito a rischio idrogeologico"*.

Analisi delle interazioni opera-componente

L'analisi delle interazioni opera-componente è stata rivolta a:

- mantenere la continuità idraulica della rete idrografica naturale e artificiale
- preservare la qualità delle acque con particolare attenzione a quelle di captazione idropotabile dai pozzi
- a non interferire con il livello di falda libera nelle gallerie artificiali e, in generale, nei tratti in trincea dell'opera
- a garantire nell'opera di attraversamento del Canale Scolmatore sud di Milano un'adeguata altezza libera rispetto al franco massimo di riempimento del canale.

Per preservare il pregio paesaggistico delle rogge e la continuità idraulica della rete, lo studio del tracciato *“ha cercato di rispettare la geometria delle rogge procedendo parallelo a queste quando possibile, compatibilmente con raggi di curvatura tecnicamente accettabili”*, prevedendo inoltre:

- nei tratti in rilevato, il mantenimento della rete idrica *“mediante condotte circolari e scatolari e in alcuni casi mediante ponti”*;
- nei tratti in trincea, la deviazione e/o il sifonamento della rete superficiale;
- nei tratti in sede, a piano campagna, l'adeguamento delle condotte esistenti.

Il Proponente fa presente che *“nell'ambito delle successive fasi progettuali occorrerà procedere al dimensionamento idraulico delle opere anzidette”*, ed altresì *“approfondire lo studio del problema per rispettare le singolarità delle provenienze delle acque delle diverse rogge”*.

Il SIA descrive i provvedimenti tipologici previsti nel Progetto Preliminare (vedi all. n. 11 “Tipologie costruttive smaltimento acque”) per preservare la qualità delle acque della rete idrica superficiale e delle falde libere, in particolare di quelle da cui attingono i pozzi idropotabili, dai potenziali effetti negativi dovuti dallo scarico delle acque di piattaforma; tali provvedimenti, in sintesi, consistono:

- nella raccolta tramite cunette-condotte delle acque di prima pioggia, drenate dall'apposito tappeto d'usura, in vasche di accumulo;
- nel successivo trattamento delle acque nelle vasche di disoleazione
- nel loro allontanamento per dispersione nell'intorno della vasca attraverso tubi drenanti
- *“nell'eventuale prelievo distinto di campioni”* delle acque



Il progetto prevede l'intercettazione e raccolta delle acque di piattaforma *“nei tratti ove il tracciato si sviluppa in trincea”* e *“in corrispondenza di fasce di rispetto dei pozzi”*.

Il Proponente analizza l'interferenza delle gallerie artificiali e, in generale, dei tratti in trincea dell'opera con il livello di falda libera. Il SIA riporta i risultati delle indagini geognostiche (all. 1.2 *“Relazione geologico tecnica”* al Progetto Preliminare) commissionate per determinare la profondità della falda. Sulla base di dette indagini, il Proponente fa presente che *“in corrispondenza del tratto in trincea ad una profondità di 6 m, le indagini hanno localizzato la superficie piezometrica a 8 m dal piano campagna, nel successivo tratto, progettato a livello p.c., la falda risulta ad una profondità media di 3 m, lungo il raccordo si registrano profondità crescenti da 3 m a 7 m. Si escludono quindi interazioni dirette nei vari tratti”*.

L'interferenza del tracciato con il Canale Scolmatore sud di Milano è analizzata nel SIA. L'opera di attraversamento sarà realizzata con altezza tale da non interferire con il massimo riempimento del canale e da consentire la continuità delle strade laterali utilizzate per la manutenzione del canale stesso.

In conclusione il Proponente ritiene che per la componente *“Ambiente idrico di superficie”*, in particolare per gli aspetti analizzati, l'opera *“non introduca azioni impattanti tali da rendere necessarie specifiche opere di mitigazioni, fatto salvo quanto concerne la tutela della risorsa idrica superficiale e sotterranea per le quali il progetto in esame prevede comunque specifiche opere, descritte nel Quadro Progettuale”*; inoltre *“l'opera risulta compatibile con l'ambiente attraversato in ragione del fatto che il progetto preliminare contiene tutti gli elementi atti alla salvaguardia di tali risorse ambientali”*.

2.3.3 COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO

Il Proponente per lo studio della componente ha analizzato i contenuti della Relazione geologica presentata nel 'Progetto Preliminare' comprensiva della campagna di indagini geognostiche e geotecniche svolte in sito e in laboratorio nel gennaio-febbraio 2000 su incarico della SEA Società Esercizi Aeroportuali S.p.A, nell'ambito del progetto dei lavori di costruzione stradali tra la zona sud di Milano e l'Aeroporto di Malpensa.

I risultati delle indagini hanno permesso di definire:

- la stratigrafia locale di dettaglio;
- le profondità della falda acquifera
- principali parametri geotecnici dei terreni interessati dal tracciato in progetto.

Viene allegata la planimetria con ubicazione dei sondaggi.



Il Proponente ha inoltre consultato il sito internet della Provincia di Milano - Direzione Centrale Ambiente – Sistema informativo Falda per il paragrafo “Idrogeologia” e ‘Cave’ riguardo al contenuto della Proposta di ‘Piano Cave’ (settembre 2002).

Dal punto di vista geologico generale l’area è rappresentata nei Fogli 44 “NOVARA” e 45 “MILANO” della Carta Geologica d’Italia alla scala 1:100.000 ed è caratterizzata dall’affioramento di una potente sequenza di depositi sciolti di età quaternaria così suddivisi:

- zona settentrionale (Lonate Pozzolo/Gallarate) in cui affiorano, in posizione altimetrica più elevata, alluvioni fluvioglaciali ghiaiose, alterate in terreni argillosi giallo-ocraini per uno spessore massimo di 3 m.;
- zona centrale e meridionale (Magenta/Cusago/Abbiategrasso), che interessa direttamente i tracciati stradali in progetto, in cui affiorano i depositi fluvioglaciali e fluviali appartenenti al “livello fondamentale della pianura di natura essenzialmente ghiaioso-sabbiosa con strato di alterazione giallo rosiccio o brunastro di ridotto spessore”;
- zona occidentale (in prossimità dell’alveo del fiume Ticino) in cui si rinvencono le alluvioni fluvioglaciali e fluviali ciottolose, non alterate, terrazzate e caratterizzate da terreni grigio bruni.

Stratigrafia

Dal punto di vista stratigrafico i terreni presenti della zona settentrionale vengono generalmente attribuiti al Villafranchiano, quelli della zona centrale e meridionale alla fase fluvioglaciale Riss-Wurm ed all’Olocene quelli della zona occidentale.

Geomorfologia

L’area in esame, costituita da depositi wurmiani, è caratterizzata da un pianoro con pendenza regolare verso sud interrotto, in prossimità del fiume Ticino, da terrazzi di ordine minore.

Idrogeologia

La struttura idrogeologica del territorio della pianura milanese viene generalmente suddivisa in tre unità litologiche:

- UNITA’ GHIAIOSO-SABBIOSA: costituisce la porzione superficiale dell’acquifero tradizionale ed è sede di falda libera;
- UNITA’ GHIAIOSO-SABBIOSO-LIMOSA E CONGLOMERATICA: contiene una falda libera o semiconfinata, generalmente in collegamento con quella sovrastante;
- UNITA’ SABBIOSO-ARGILLOSA: è sede di falde profonde e confinate.

L’andamento della falda libera superficiale, che interessa maggiormente la porzione di sottosuolo riguardante i tracciati stradali in progetto, è illustrata nell’elaborato allegato al SIA n° 4.2.2

“Idrogeologia”.

Nel settore situato a nord dell’area di studio lo spessore dello strato insaturo è valutabile intorno ai 30-40 m, mentre spostandosi verso sud si assiste ad una progressiva riduzione dello spessore fino ad arrivare a 3 – 10 m nella zona più propriamente interessata dai tracciati stradali in progetto.

La superficie piezometrica si rinviene, procedendo da Magenta verso Abbiategrasso a profondità comprese tra -8.00 e -3.65 m dal p.c.; da Albairate a Cusago la falda si rinviene a debole profondità dal piano compagna (-2.20 -3.20 m), mentre nella zona a sud di Abbiategrasso la profondità della superficie piezometrica si attesta tra -4.40 e -7,9m.

Allo stato attuale il Proponente segnala la presenza di pozzi di captazione, come riportato nella cartografia allegata di analisi del sistema dei vincoli (Tavola 2.5 ‘Sistema dei Vincoli Paesistici e Ambientali’) e nella cartografia predisposta dalla Provincia di Milano nell’ambito del PTCP ‘Difesa del suolo’ (Tavola 2.1.2 ‘Difesa del Suolo’).

In allegato alla relazione 4.2. il Proponente riporta le ‘Schede tecniche’ del Sito web Provincia di Milano –Direzione Centrale Ambiente – Sistema informativo “Falda” ” riguardante la situazione dei pozzi presenti nei comuni interessati e la ‘Carta della soggiacenza della falda freatica’ nella Provincia di Milano aggiornata al marzo 2002 .

Bilancio dei materiali

Le stime sul bilancio dei materiali effettuato nel progetto preliminare del tracciato in progetto (paragrafo ‘Valutazione movimenti terra’ del ‘Quadro Progettuale’), indicano in sintesi:

Collegamento tra la S.S. 11 a Magenta e la tangenziale ovest di Milano

Totale sterri: mc. 514.96

Totale riporti: mc. 3.183.452

Totale fabbisogno: mc. 2.668.485

Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso - Vigevano

Totale sterri: mc. 23.433

Totale riporti: mc. 394.517

Totale fabbisogno: mc. 371.084

Totale fabbisogno sistema complessivo: mc. 3.039.559

Esubero collegamento Boffalora–Malpensa (Progetto Esecutivo 2002): mc. 3.245.005

Materiale destinato TAV: mc. 1.000.000

Ne deriva che risulta necessario un approvvigionamento di mc. 794.554.

Il fabbisogno presenta valori inferiori nel caso della realizzazione della variante altimetrica di Albairate per la quale si prevede un tratto del tracciato in trincea. Il volume di materiale scavato per

la trincea è stato calcolato pari a 300.000 mc. circa; ne consegue che per la realizzazione dell'opera risulta un fabbisogno pari a 500.000 mc. circa.

Risulta comunque necessario un raffronto con il Piano Cave della Provincia di Milano.

Da tale esame il Proponente conclude che sia nell'ipotesi in rilevato che in quella in trincea (per il tratto in comune di Albairate) è possibile reperire sabbia e ghiaia presso la cava in comune di Cusago; il Piano Provinciale Cave (P.P.C.) prevede una disponibilità di volume di Piano pari a mc. 1.400.000, volume che soddisfa pienamente i fabbisogni del tracciato in progetto.

Il Proponente allega alla relazione la planimetria del Giacimento - "G34" in località 'Cascina del Bosco' in comune di Cusago nella quale si individuano tutte le caratteristiche del giacimento, in particolare i seguenti elementi:

- l'area estrattiva', di cui al precedente P.P.C., già sfruttata;
- giacimento sfruttabile contiguo ed adiacente agli ambiti estrattivi esistenti;
- area estrattiva, di cui al precedente P.P.C., già interessate dalla coltivazione e suscettibile di approfondimento;
- area di risorsa sfruttabile.

Interazione opera – componente

La scelta del tracciato a piano campagna ha cercato, secondo il Proponente, di rispettare la geometria delle rogge procedendo parallelo a queste quando possibile, compatibilmente con raggi di curvatura tecnicamente accettabili.

L'impatto nelle zone di intersezione, viene ridotto comunque, secondo il Proponente, dall'inserimento di elementi scatolari e tubazioni per il convogliamento delle acque a pelo libero.

La rete idrica superficiale viene inoltre preservata mediante la realizzazione di opere di scavalco.

Per la salvaguardia delle acque sotterranee il Proponente prevede in progetto impianti di collettamento e di trattamento delle acque di prima pioggia per lo sviluppo della strada nei tratti in trincea.

In conclusione il Proponente ritiene che, per gli aspetti analizzati, l'opera in esame non introduca azioni impattanti tali da rendere necessarie specifiche opere di mitigazione, fatto salvo quanto concerne la tutela della risorsa idrica superficiale e sotterranea, per le quali il progetto in esame prevede comunque specifiche opere, descritte nel Quadro Progettuale (impianti di collettamento e trattamento delle acque di prima pioggia).

Pertanto il Proponente ribadisce *"che sotto il profilo geologico e idrogeologico l'opera risulta compatibile con l'ambiente attraversato in ragione del fatto che il progetto preliminare contiene*

tutti gli elementi atti alla salvaguardia di tali risorse ambientali”.

2.3.4 COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

Stato attuale della componente

Inquadramento ecologico e assetto vegetazionale – forestale

All'interno dell'area di studio sono stati individuati due macrosistemi territoriali:

- l'ecosistema naturale o paraturale
- l'agroecosistema (circa il 95% del territorio attraversato);

per entrambi i macrosistemi citati il Proponente ha approfondito gli aspetti vegetazionali, faunistici e quelli legati all'esercizio dell'attività agricola.

Nel territorio indagato, che rientra nella fascia fitoclimatica del *Castanetum*, sono identificabili due unità geomorfologiche:

- *Superficie Fondamentale della Pianura* – tra Magenta e Abbiategrasso ove si riscontra la presenza delle emergenze idrogeologiche, con risvolti naturalistici, dei “fontanili”, che formano tipici ecosistemi igrofilo ed acquatici.
- *Fondovalle del Ticino* – parte finale del tracciato, fino al nuovo ponte di Vigevano.

La vegetazione potenziale è riconducibile alla classe *Quercio-Fagetea*, così suddivisibile:

- Querceti – specie arborea principale *Quercus robur* (Farnia)
- Quercio-carpineti – dominanza di *Quercus robur* e *Carpinus betulus* (carpino bianco).

Nello studio è segnalata la presenza masSICcia di specie alloctone (robinia, quercia rossa, ciliegio nero).

Al di fuori dell'ecosistema agricolo, che costituisce la maggior parte del territorio interessato dal progetto, è individuabile il solo ecosistema fluviale in prossimità del ponte sul Ticino quale ambito caratterizzato da particolare pregio naturalistico e da considerevole presenza vegetazionale.

Nell'intera area di studio sono identificate due tipi di ambiti vegetazionali principali:

- *Vegetazione diffusa* – vegetazione forestale “fuori foresta”, comprendente formazioni lineari (siepi, filari, bordure di campi), vegetazione riparia di fossi e rogge, formazioni boschive frammentarie e discontinue, canneti (da segnalare quello in località Molinazzo- Comune di Ozzero), vegetazione igrofila tipica della testa dei fontanili, inserite nella matrice agricola predominante: vi rientra la biocenosi del SIC “Fontanile Nuovo”;

▪ *Boschi e fitocenosi forestali* – piuttosto rari nell’ambito in esame, si distinguono quelli inseriti nell’agroecosistema e quelli rientranti nell’ecosistema fluviale della valle del Ticino. I primi coincidono con due formazioni boschive di particolare pregio naturalistico, concentrate in una piccola porzione di territorio:

- *Bosco del Riazzolo* (Comune di Cisliano) – ubicato a nord della S.P. 114, a circa 500 mt dal tracciato stradale, si estende per circa 66 ha e presenta aspetti legati all’utilizzo antropico del soprassuolo arboreo; le tre tipologie boschive presenti sono il quercocarpinetto (bosco autoctono, fitocenosi di notevole interesse a motivo della rarità, dell’autoctonia, dell’unicità funzionale, del buon assetto funzionale e della diversità ambientale), il robinieto misto ed il robinieto puro. Biotopo forestale di notevole importanza ecosistemica e naturalistica; risulta infatti “*strettamente relazionata con altre unità ecosistemiche quali il Fontanile Nuovo, il bosco della Chiesa, altri fontanili (il Porcile in primo luogo), al punto da costituire, come evidenziano le analisi faunistiche, un vero e proprio sistema ecologico territoriale*”
- *Bosco di Cusago* (Comune di Cusago) – quercocarpinetto di ridotta estensione, unico elemento di pregio nel contesto agricolo circostante, ubicato anch’esso a nord della S.P. 114, a circa 250 metri dall’asse stradale, quindi interno alla fascia di impatto diretto (500 mt per lato) definita dal Proponente .

Segnalato l’avanzamento di una specie alloctona notevolmente aggressiva, il *Prunus serotina* (ciliegio nero), che tende a sostituire la vegetazione autoctona.

Le fitocenosi dell’ecosistema fluviale coincidono con i boschi della valle del Ticino; il tracciato interessa in particolare la parte più esterna della tenuta *Bosco del Moro*, quercocarpinetto facente parte di una cenosi boschiva “*di eccezionale valore che si protrae verso il fiume, fra lanche, rami secondari, canali, per centinaia di ettari, costituendo un ecosistema naturale fluviale di grande importanza*”, già interessata dalla presenza di un elettrodotto a nord e quindi a rischio di isolamento a seguito della realizzazione del tracciato in progetto. La zona più delicata di tale fitocenosi risulta essere quella che si estende dal Canale Don Antonio verso la valle del fiume, rappresentando un’area di continuità con l’ecosistema fluviale nel suo complesso.

Inquadramento faunistico

L’ambito territoriale indagato per la componente faunistica è rappresentato da una fascia intorno al tracciato in progetto di ampiezza pari a circa 1-2 Km. Dalla consultazione dei dati bibliografici disponibili, con il supporto di sopralluoghi mirati, sono stati individuati dal Proponente gli ambienti

più importanti dal punto di vista faunistico-naturalistico. I dati riportati si riferiscono alla fauna vertebrata, esclusi i pesci, e riguardano la distribuzione spazio-temporale e la consistenza delle specie presenti. Complessivamente sono stati identificate 205 specie di Vertebrati (circa il 41,3% del totale regionale). Dal Piano faunistico venatorio regionale sono stati ricavati dati di abbondanza relativa e di densità di specie dell'ornitofauna; l'area interessata dal progetto ricade nel Distretto della Pianura centrale, caratterizzato da una quindicina di specie. Sul totale delle specie presenti nel distretto in questione, circa il 40% riveste interesse venatorio e le altre possiedono un valore conservazionistico. In base ai criteri IUCN (International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, nota anche come The World Conservation Union) e alle informazioni desunte da specifici programmi di gestione e conservazione della fauna selvatica in ambito regionale ed europeo sono state individuate le specie di particolare interesse naturalistico e conservazionistico, con il relativo livello di minaccia (Lista Rossa dei Vertebrati in Italia); complessivamente si evidenzia la presenza di 33 specie di particolare interesse ecologico e conservazionistico, tutelate sia da leggi nazionali che da direttive e convenzioni europee, tra le quali si menzionano le seguenti specie di maggior rilevanza: Rana di Lataste (endemica della Pianura Padana), Tritone punteggiato e Testuggine palustre per l'erpetofauna; 9 specie di uccelli di interesse conservazionistico in ambito europeo (classificazione "SPEC" – Species of European Conservation Concern" del progetto "Birds in Europe I"), tra cui Airone rosso, Sgarza ciuffetto, Starna, Nitticora, Tarabuso, Tarabusino; alcuni Chiroteri (Orecchione, Rinolofo maggiore e Rinolofo minore), lo Scoiattolo e la Puzzola per i mammiferi.

All'interno dell'area in esame ricadono tre SIC, "Bosco di Cusago", "Fontanile Nuovo" e "Basso corso e sponde del Ticino", i primi due ricompresi nell'Oasi di protezione della fauna di Cusago, i quali non sono direttamente attraversati dal tracciato, ma potrebbero risentire di potenziali impatti indiretti e nei quali si segnala la presenza di alcune emergenze faunistiche legate a specie protette.

Dal punto di vista della gestione faunistico-venatoria, l'area di studio include parzialmente la Zona di Ripopolamento e Cattura di Abbiategrasso, l'Azienda faunistico-venatoria (AFV) "Vittuone", la fascia di silenzio venatorio del Parco del Ticino e l'AFV "Morimondo".

La qualità faunistico-ambientale degli habitat presenti nella porzione di territorio interessata dal progetto è stata determinata mediante l'utilizzo di indici sintetici; la classificazione degli habitat rilevati, derivata da quella del progetto "CORINE Biotopes" e dalle categorie ecosistemiche individuate nel PTCP della Provincia di Milano, è la seguente:

- Aree prevalentemente urbanizzate (U) con presenza di splateamenti, insediamenti industriali, cave attive o abbandonate, includenti anche piccoli appezzamenti coltivati specialmente nella fascia periferica.

- Aree agricole (Aa) con presenza di abitati sparsi e pressoché prive di elementi di vegetazione naturale, quali siepi e filari arboreo-arbustivi.
- Aree agricole (Ab) con presenza modesta di fasce arboreo-arbustive, filari e siepi, bordanti i corsi idrici e il perimetro degli appezzamenti coltivati, con presenza di piccoli abitati sparsi.
- Aree agricole (Ac) con buona e diffusa presenza di fasce arboreo-arbustive, siepi, filari, bordanti la rete irrigua e il perimetro degli appezzamenti coltivati.
- Aree agricole (Ad) a ridosso della fascia boscata riparia del Ticino, caratterizzate da presenza sparsa di piccole formazioni boschive, fasce arboreo-arbustive, siepi, filari, distribuiti lungo la rete idrica e il perimetro degli appezzamenti coltivati.
- Aree boscate (Bm) del piano fondamentale della pianura, costituite in prevalenza da boschi mesofili con dominanza di carpino bianco, farnia, acero campestre.
- Aree boscate (Bf) mesofile e mesoigrofile del fondovalle (fiume Ticino), di norma dominate dalla farnia, con presenza più o meno abbondante di pioppo nero, pioppo bianco, carpino bianco, ontano nero, salici (*Salix spp.*) e praterie igrofile a canna di palude, tife e carici.

Per ciascun habitat sono stati considerati, ai fini della determinazione di un modello di valutazione, la ricchezza specifica delle classi di Vertebrati e le emergenze faunistiche (specie di particolare interesse naturalistico-conservazionistico), così da estrarre un indice di qualità faunistica complessiva (I_f), ricondotto poi ad 8 classi.

Il quadro che il Proponente ricava per le aree di maggior pregio è il seguente:

- fasce ripariali del Ticino e boschi mesofili del piano fondamentale della pianura – aree di maggior qualità faunistico-ambientale (buon livello di biodiversità e presenza di specie di particolare interesse naturalistico)
- aree coltivate – incremento del valore faunistico in relazione all'abbondanza e alla dispersione degli elementi di vegetazione residuale (siepi, filari).

Il tracciato in progetto attraversa in definitiva ambienti agricoli ed urbanizzati, di scarso valore faunistico, ad eccezione del passaggio in corrispondenza dell'Oasi di protezione della fauna di Cusago), tra Cisliano e Cusago, e della zona tra Soria Vecchia (comune di Ozzero) e Vigevano, in cui è interessata marginalmente la fascia ripariale del Ticino, dotata di elevato valore faunistico.

In generale vengono identificati quali “punti di attenzione”, ovvero siti in cui la criticità è dovuta all'esposizione a pressioni ambientali indotte dall'opera, gli attraversamenti dei piccoli corpi idrici presenti lungo buona parte del territorio interessato dal tracciato.

Struttura agricola dell'area di studio

Lo studio riporta un'analisi della struttura agricola dell'area interessata dal progetto, derivata direttamente dai dati contenuti nel V Censimento Generale dell'Agricoltura (ISTAT, 2000).

La struttura fondiaria del territorio in esame è descritta sulla base di un insieme di indicatori, applicati alla realtà dei comuni interessati dal progetto:

- Numero di aziende agricole – il comune con valore più elevato risulta Abbiategrasso;
- Superficie agricola totale e Superficie Agricola Utilizzata (SAU) – il comune con valori più elevati risulta Abbiategrasso;
- Dimensioni medie aziendali – indicatore del grado di efficienza dell'azienda – quasi tutti i comuni interessati presentano valori superiori alla media provinciale;
- Incidenza percentuale di aziende più grandi di una certa soglia (50 ha) – Cisliano, Ozzero, Cusago e Albairate hanno valori molto superiori alla media provinciale (matrice agricola estesa);
- Rapporto tra SAU e superficie amministrativa di un territorio – indice del grado di diffusione dell'attività agricola; valore che è prossimo al 100% in aree rurali indisturbate, ma che diminuisce all'aumentare della pressione antropica e che, in caso di valori molto bassi, è indice di elevato grado di polverizzazione e di marginalità dell'attività agricola – Magenta unico comune con valori inferiori alla media provinciale, mentre gli altri presentano valori superiori alla media provinciale.
- Numero medio di corpi fondiari in cui è suddivisa l'azienda (accorpamento fondiario) e dimensione media dei corpi fondiari – indicatori del grado di frammentazione; Cisliano, Ozzero, Cusago e Albairate presentano struttura produttiva più efficiente, mentre Magenta e Robecco sul Naviglio sono sotto la media provinciale.

Le colture maggiormente diffuse sono il mais e il riso; notevole la percentuale di prati permanenti e avvicendati presenti nel territorio in esame, elementi di interesse nella definizione della valenza ambientale dell'area (inversamente correlati all'intensività dell'agricoltura). Per quel che attiene la percentuale di superfici a boschi, pioppeti e latifoglie, soltanto Magenta, Robecco sul Naviglio, Ozzero e Abbiategrasso sono molto al di sopra della media provinciale. Pochi i comuni che hanno una significativa incidenza percentuale di aziende agricole biologiche (di valenza ambientale superiore rispetto all'attività agricola tradizionale). Per presenza di allevamenti, che per la loro entità, rappresentano un indice del grado di redditività dell'attività agricola spiccano Magenta, Robecco sul Naviglio e Abbiategrasso. Ulteriori parametri presi in esame per valutare l'efficienza dell'attività agricola sono il livello di manodopera, di meccanizzazione, di irrigazione e la

connessione web delle aziende (indice di “vivacità imprenditoriale” e, quindi, efficienza).

Interazioni opera-ambiente e analisi degli impatti

Vegetazione e fauna

Un quadro sintetico degli impatti attesi dalla fase di costruzione e di esercizio dell’opera in progetto, riferiti quasi esclusivamente alla componente faunistica, è riportato nello schema sottostante (ripreso dallo studio):

Fase dell'intervento	Interferenze dirette	Bersagli primari	Bersagli secondari	Pressioni ambientali
Fase di cantiere e di costruzione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rimozione di vegetazione naturale ▪ Rimozione di materiale di scavo ▪ Ingombro di aree ▪ Disturbo (acustico, traffico mezzi pesanti) 	<ul style="list-style-type: none"> A) perdita di siti di nidificazione, sosta, svernamento B) Compromissione dei corridoi di spostamento degli animali (barriere) C) Interferenze sul ciclo riproduttivo di varie specie, in particolare ornitiche 	<ul style="list-style-type: none"> D) Diminuzione della consistenza dei popolamenti a vertebrati E) Perdita di biodiversità complessiva F) Diminuzione vocazionalità faunistica delle aree attraversate dal tracciato (specie di interesse venatorio) G) Diminuzione risorse trofiche di siti abituali di alimentazione H) Diminuzione del successo riproduttivo delle specie 	<ul style="list-style-type: none"> A = 2 B = 3 C = 3 D = 2 E = 2 F = 3 G = 2 H = 2
Fase di esercizio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disturbo (rumore, traffico veicolare) ▪ Presenza stabile di barriere ▪ Inquinamento da traffico veicolare 	<ul style="list-style-type: none"> A) Interruzione corridoi spostamento faunistico (la S.S. 11 diviene barriera) B) Interferenze sul ciclo riproduttivo di varie specie, in particolare ornitiche C) Interferenze sull'uso di siti idonei alla sosta, allo svernamento (uccelli) e all'alimentazione D) Riduzione disponibilità alimentari lungo le fasce "paranaturali" che bordano la S.S. 11 		<ul style="list-style-type: none"> A = 3 B = 2 C = 2 D = 4

(livelli di interferenza ambientale: 1 = nullo o trascurabile, 2 = minimo, 3 = medio, 4 = elevato, 5 = molto elevato)

L'unico riferimento a potenziali impatti sulla componente vegetazionale è la sottrazione di vegetazione spontanea, di modesta entità, che costituisce elemento di diversificazione ambientale all'interno della matrice agricola. A livello di area vasta l'impatto maggiore consiste proprio nella diminuzione quantitativa di ambiti vegetazionali relitti (siepi, fasce arboreo-arbustive, filari) presenti nelle aree coltivate.

Secondo il Proponente “la biodiversità potrebbe rimanere pressoché inalterata a livello di comprensorio ampio, mentre potrebbe ridursi a livello dei “siti di attenzione”... il risultato finale sarebbe quindi una perdita, seppur modesta, del valore faunistico-ambientale complessivo”.

L'effetto barriera per la fauna vertebrata (soprattutto anfibi) potrebbe verificarsi in particolare in corrispondenza dell'attraversamento dell'Oasi di Cusago, del tratto confinante con l'AFV di Vittuone (tra svincoli 5 e 6) e del tratto della variante di Abbiategrasso compreso tra Soria Vecchia e l'inizio dell'intervento di costruzione del nuovo ponte sul Ticino.

Le specie animali di maggior interesse conservazionistico che potrebbero risentire delle

modificazioni ambientali connesse con la realizzazione del tracciato sono: Rospo smeraldino, Rospo comune e Rana di Lataste per la classe degli Anfibi e Toporagno d'acqua, Rinolofo maggiore, Rinolofo minore, Topolino delle risaie, Moscardino e Puzzola per i Mammiferi.

Agricoltura

L'impatto su tale componente è di carattere economico, inteso come *"variazione della redditività dell'attività agricola in seguito alla realizzazione dell'opera"*.

Complessivamente sono stati individuati due macro-effetti riconducibili all'opera:

- Sottrazione diretta di terreno agricolo (erosione suolo agrario).
- Destutturazione dell'azienda, dovuta alla divisione tra terreni della stessa azienda provocata dal tracciato; si vengono a creare aree marginali (es. piccoli appezzamenti irregolari in corrispondenza degli svincoli) in cui la produzione è destinata ad essere abbandonata; tale effetto, non rilevante in caso di semplice allargamento del sedime esistente, si ipotizza essere inversamente proporzionale alla distanza dall'asse stradale.

L'intensità dell'impatto risulterà tendenzialmente proporzionale al grado di intensività dell'attività agricola interferita. Per la valutazione del danno a carico dell'agricoltura sono state utilizzate alcune funzioni che analizzano più parametri (intensività, rapporto tra SAU destinata a coltivazioni biologiche e SAU complessiva, valenza ambientale, indice di arretratezza del comparto...); in particolare il parametro identificato con V_{amb} (Valenza Ambientale, considera la presenza di fontanili, siepi e filari, prati) serve a dare peso alle colture non necessariamente intensive, ma che rappresentano un elemento di diversificazione paesaggistica e di arricchimento dell'agroecosistema. Dopo aver individuato i parametri che consentono di quantificare il livello di intensività dell'agricoltura praticata nei comuni interessati, tali parametri sono stati indicizzati e si è ricavato un indice sintetico che ha consentito di stilare una graduatoria dei comuni in funzione del livello di intensività e quindi identificare aree soggette a maggior impatto potenziale. Il danno da sottrazione diretta di suolo agricolo, misurato in rapporto alla SAU comunale, è di tipo diffuso e si manifesta sull'intero comparto agricolo comunale. I valori maggiori del parametro che esprime il danno da sottrazione di suolo agrario si registrano nei comuni di Cusago, Albairate, Cassinetta e Cisliano.

La destrutturazione aziendale è misurata invece *"come variabile della distanza geometrica dall'asse stradale e in funzione del danno da erosione"*; questa tipologia di danno non si manifesta diffusamente ma *"riguarda unicamente quei tratti nei quali il tracciato non corre in sede, ma viene costruito ex novo"*. I valori maggiori di destrutturazione aziendale si registrano negli stessi comuni soggetti ad elevato danno da sottrazione di suolo agricolo, ad eccezione di Cusago in cui la destrutturazione aziendale non è reale in quanto il tracciato corre nella sede esistente.

Misure di mitigazione, compensazione

Vegetazione e fauna

Gli interventi di ripristino ambientale previsti *“sono finalizzati a al recupero dal punto di vista ecologico delle zone compromesse o alterate dai lavori di costruzione della strada”*, ricreando, dove possibile, la situazione preesistente, oppure intervenendo con le misure mitigative e/o compensative di seguito descritte:

- Recupero a verde dei margini stradali (soprattutto nei punti di svincolo) e dei sedimi stradali abbandonati, con piantagione intercalare di siepi alberate ed arbustate, costituite da specie autoctone, che possono incrementare sia la disponibilità di siti di nidificazione e rifugio di varie specie vertebrate sia le risorse trofiche complessive con frutti a maturazione differenziata.
- Impianto di specie arboree autoctone in siti opportunamente scelti, come intervento di compensazione delle perdite di vegetazione per le operazioni di costruzione della strada. In particolare si menziona la ricostituzione di siepi arboreo-arbustive contornanti gli appezzamenti coltivati o bordanti i piccoli corsi d'acqua attraversati dalla strada, al fine di aumentare la vocazionalità faunistica generale del territorio.
- Realizzazione di tunnel sottostradali coincidenti con le vie abituali di spostamento o di migrazione di Anfibi (in particolare le strette fasce ripariali dei corsi idrici).
- Attenuazione dell'effetto barriera della strada in progetto, soprattutto mediante l'eliminazione, dove possibile, di rilevati in favore di strutture ad archi, in modo da lasciare aperte le vie di spostamento degli animali terrestri.
- Rivitalizzazione dei fontanili con interventi mirati a ristabilire il flusso idrico e a realizzare microambienti umidi adatti soprattutto alle esigenze riproduzione degli Anfibi. In tal senso, un potenziale intervento di compensazione, secondo il Proponente, potrebbe essere il ripristino delle piccole zone umide, ormai quasi scomparse del tutto, all'interno del SIC *“Bosco di Cusago”*, situato a circa 300 dal tracciato in progetto. *“Questo intervento, in accordo con i diversi progetti di conservazione degli Anfibi avviati negli ultimi anni dalla Regione Lombardia in zone protette, consentirebbe di attuare il rinforzo (ripopolamento) in particolare della popolazione di Rana di Lataste, specie di particolare interesse conservazionistico”*.

Tali interventi risultano sostanzialmente in accordo con il Progetto *“Rete ecologica della Provincia di Milano”*, nel quale sono individuati alcuni elementi in comune con quanto previsto dagli interventi mitigativi proposti.

E' inoltre previsto un programma di monitoraggio durante le fasi realizzative e di esercizio dell'opera. Il monitoraggio della fauna vertebrata sarà finalizzato alla *“valutazione della consistenza*



delle popolazioni, mediante l'utilizzo di metodiche standardizzate, con particolare riguardo alle specie di preminente interesse conservazionistico-naturalistico". I rilevamenti prevederanno:

- Individuazione, per ciascun habitat principale, delle zone in cui procedere al monitoraggio delle componenti faunistiche prima dell'inizio dei lavori;
- caratterizzazione ambientale delle zone scelte, secondo i principali parametri (chimico-fisici, ecologici, geomorfologici, pedologici) che influenzano la distribuzione ecologico-spaziale e la consistenza delle specie;
- applicazione dei metodi di censimento adatti alle caratteristiche delle specie o gruppi sistematici interessati, prima, durante e dopo la costruzione dell'opera.

Agricoltura

L'unico intervento possibile di mitigazione dell'impatto della strada sull'attività agricola "consiste nel limitare i danni da destrutturazione incrementando il più possibile il numero dei sovrappassi o dei sottopassi finalizzati al raccordo della viabilità podereale". L'indicazione di massima riportata nello studio, di difficile definizione e pertanto demandata alla fase successiva della progettazione, è che "i mezzi agricoli non dovrebbero mai percorrere più di un chilometro di strada aggiuntiva rispetto alla situazione attuale".

2.3.5 COMPONENTE ECOSISTEMI

Stato attuale della componente

Per la descrizione della realtà ecosistemica dell'area interessata dal progetto il Proponente ha adottato i principi dell'"Ecologia del paesaggio" (*Landscape Ecology*). Le analisi a scala di paesaggio sono state derivate da quelle contenute nel PTCP della Provincia di Milano, in particolare dagli studi per l'individuazione della rete ecologica a livello provinciale. E' stata dapprima individuata la matrice, ovvero l'elemento paesaggistico predominante, dotato di una buona continuità spaziale, e, successivamente, gli altri elementi costituenti la struttura del paesaggio, maggiormente frammentati e discontinui (macchie, corridoi, elementi lineari, nodi, varchi, etc.). La matrice dominante è quella agricola, con presenza di macchie di varia natura (centri urbani, aree estrattive, lembi residuali di bosco). Gli elementi strutturali maggiormente diffusi nel territorio indagato sono gli elementi lineari (siepi, filari, corridoi, corsi d'acqua, fasce arboreo-arbustive, etc.). Sono stati quindi classificati i macroecosistemi in funzione del grado di strutturazione (Carta dell'assetto ecosistemico); successivamente è stata definita una fascia ad impatto diretto, con ampiezza di 500 mt per lato del tracciato stradale, ulteriormente suddivisa in relazione alla qualità ecosistemica.

Le principali unità ecosistemiche individuate sono: ecosistema fluviale, agroecosistema e tessuto urbanizzato; per ciascuna è stato valutato dal Proponente il livello di complessità, così come riportato nella tabella seguente.

Macroecosistema	Origine	Struttura ecosistemica
Ecosistema fluviale	paranaturale	molto complessa
Agroecosistema	antropizzato con frequenti elementi di naturalità	complessa
	antropizzato con elementi di naturalità	mediamente complessa
	antropizzato con sporadici elementi di naturalità	con semplificazione
	antropizzato senza elementi di naturalità	semplificata
Urbano	antropizzato e artificiale	non classificata

Le aree agricole di connessione tra i centri urbani sono a rischio di degradazione e per tale motivo sono stati individuati alcuni "varchi", zone strategiche in cui difendere il sistema agricolo.

I corridoi individuati nell'area in esame sono di due tipi: lineari (siepi, filari e piccoli fossi) e a striscia (corsi d'acqua maggiori). Tali corridoi svolgono, secondo il Proponente, la funzione di sorgenti di rigenerazione del paesaggio, ovvero rappresentano, in particolare, i corridoi a striscia, vere e proprie unità ecosistemiche che consentono il passaggio dei flussi trofici tra gli ecosistemi maggiori.

Le formazioni arboree presenti nel territorio in esame sono identificabili nelle due sole formazioni boschive esistenti: Bosco del Riazzolo e Bosco di Cusago. Si tratta di elementi di pregio naturalistico che svolgono un ruolo di risorsa ambientale e fonte di rigenerazione.

La fascia ad impatto diretto è stata suddivisa dal Proponente, in aree omogenee per qualità ambientale, riportate nello schema seguente:

Descrizione delle aree omogenee	Qualità ambientale
pregiata matrice naturalistica del paesaggio con ecosistema fluviale di grande valore	molto alta
matrice agricola a diretto contatto con la matrice naturalistica o parte di un ganglio principale -agroecosistemi con buona complessità	alta
agroecosistema con segni di semplificazione ma localmente buona dotazione di corridoi e strisce e tessere di risorsa	buona
agroecosistema con segni di semplificazione e corsi d'acqua fortemente antropizzati	media
agroecosistema con discreta dotazione di corridoi e strisce, gravato da una forte spinta all'urbanizzazione, confermata dall'indicazioni di varchi nel settore nord	scarsa
agroecosistema semplificato	molto scarsa

Interazioni opera-ambiente e analisi degli impatti

La valutazione degli impatti, utilizzata per la fascia ad impatto diretto e per i siti puntuali di particolare attenzione (in relazione al valore ecologico derivante da aspetti faunistici), è il risultato dell'analisi incrociata dei parametri di qualità ecologica e della stima degli impatti in funzione delle

caratteristiche costruttive dell'opera. Impiegando un sistema di attribuzione di pesi e coefficienti ai parametri indagati (elementi del paesaggio, qualità ecosistemica, caratteristiche tecniche dell'opera, tipo di impatto) il Proponente ha individuato diversi livelli di attenzione, che associati alle caratteristiche costruttive del tracciato, hanno consentito di ricavare un indice sintetico che esprime il *valore d'impatto*; sono state quindi definite delle classi di impatto accorpando tale indice in intervalli di valore. Lo schema seguente riporta una sintesi delle tipologie di impatti e delle classi d'impatto, riferita ai "punti di attenzione":

Toponimo (sezioni tracciato)	Macro-ecosistema	Qualità fascia impatto diretto	Elementi funzionali	Elementi strutturali	Livello attenzione	Tipologia opera	Impatto	Classe d'impatto
<i>Roggia Soncino (63-65)</i>	agroecosistema con semplificaz.	buona		corridoi lineari, a strisce e gangli	intermedio	nuova doppia corsia	separazione filari, interruzione collegamenti ecosistemi forestali, erosione del suolo	debole
<i>Cavo Calvi (81)</i>	agroecosistema con semplificazioni	buona		corridoi lineari e a strisce	minore	nuova doppia corsia	Separazione filari, interruzione collegamenti ecosistemi forestali, erosione del suolo	minimo
<i>Fontanile Porcile (133)</i>	agroecosistema mediamente complesso	alta	varco, ganglio principale	corridoi lineari e a strisce, gangli, tessera di risorsa ambientale	maggiore	nuova doppia corsia	separazione filari, interruzione collegamenti ecosistemi forestali, erosione del suolo	intermedio
<i>Bosco di Cusago (174-175)</i>	agroecosistema mediamente complesso	alta	ganglio principale	corridoi lineari, tessera di risorsa ambientale	maggiore	nuova doppia corsia	Separazione filari, interruzione collegamenti ecosistemi forestali, erosione del suolo	intermedio
<i>Molinazzo Vecchio (56)</i>	agroecosistema mediamente complesso	alta	varco/fascia a naturalità intermedia	tessera di risorsa ambientale, strisce	maggiore	svincolo	Interruzione collegamenti Ecosistemi acquatici ed igrofilo, erosione del suolo massima, inquinamento	massimo
<i>Roggia Gambarina (72)</i>	agroecosistema complesso	alta	corsi d'acqua minori di importanza ecologica	nodi: corridoi lineari e a strisce	intermedio	rotatoria	separazione- interruzione collegamento fra ecosistemi acquatici comunicanti, erosione del suolo, inquinamento	intermedio
<i>Canale Don Antonio (92)</i>	ecosistema fluviale	molto alta	corsi d'acqua minori di importanza ecologica	matrice naturalistica, corridoi a strisce	massimo	mantenimento o in sede	Interruzione collegamenti Ecosistemi acquatici e forestali	debole

Sono stati infine individuati tratti omogenei di tracciato, in relazione alle tipologie costruttive, ai quali sono stati attribuiti valori d'impatto e relative classi. Complessivamente prevale un impatto di tipo minimo/debole (78%), con presenza di punte ad impatto forte (10%) e massimo (6%).

Misure di mitigazione, compensazione e monitoraggio

L'obiettivo fondamentale degli interventi di mitigazione e compensazione è quello del mantenimento ed incremento della struttura delle rete ecologica nel territorio oggetto di studio.

Il mantenimento della rete ecologica va perseguito, secondo il Proponente, mediante:

- la conservazione e/o il ripristino del collegamento e della continuità del flusso trofico in corrispondenza degli attraversamenti dei corsi d'acqua;
- mitigazione degli impatti in corrispondenza dei punti di attenzione.

Al fine di incrementare la rete ecologica è necessaria, secondo il Proponente, la realizzazione di siepi e filari lungo il bordo di tutto il tracciato stradale.

Le finalità degli interventi mitigativi sono sostanzialmente:

- abbattimento e raccolta sostanze inquinanti e quindi miglioramento della qualità dell'aria
- assorbimento e quindi abbattimento del rumore da traffico veicolare
- mascheramento paesaggistico da ottenersi con la costituzione di apposite "barriere verdi", da realizzare in prossimità delle fonti inquinanti.

Tra le indicazioni progettuali per la realizzazione di tali interventi il Proponente evidenzia:

- impiego di specie arboree alte, con fogliame denso e ramificazione uniforme; da preferire l'impiego combinato di terrapieni e vegetazione arboreo-arbustiva
- sesti d'impianto stretti
- fasce autostradali di lunghezza doppia rispetto alla distanza tra fonte e ricettore.

Le barriere verdi saranno dunque costituite da un terrapieno, anche di forma irregolare per non creare monotonia paesaggistica, sul quale saranno messe a dimora fitocenosi con struttura fisionomica "articolata e complessa" e ricche dal punto vista floristico (acero campestre, carpino bianco, brugo, ginestra dei carbonai, corniolo, sanguinello, nocciolo, orniello, etc.). Le specie arboree di maggiori dimensioni verranno localizzate ad almeno 20 mt di distanza dalla strada.

In corrispondenza di interruzioni ecosistemiche (tracciato che frammenta un habitat forestale) sono previste "passerelle per permettere alla fauna di scavalcare la strada".

Sono previsti due tipologie di interventi compensativi, la cui progettazione è da definire nelle fasi successive:

- miglioramenti forestali nelle cenosi boschive ricadenti in zone ad impatto elevato
- ripristino e manutenzione di siepi, filari e fontanili situati nella fascia ad impatto diretto.

2.3.6 COMPONENTE SALUTE PUBBLICA

Non si rileva all'interno del SIA una trattazione specifica della componente. Alcune considerazioni vengono riportate all'interno della componente Atmosfera e Rumore.

Il Proponente dichiara:

“Le componenti ambientali rispetto alle quali si riscontra, nell’ambito del territorio attraversato, una qualità cui associare una sensibilità alle azioni impattanti prevalenti attribuibili ad una infrastruttura stradale sono le componenti ‘Atmosfera’, ‘Suolo, sottosuolo e acque sotterranee’, ‘Rumore’, ‘Ecosistemi, vegetazione e fauna’ e ‘Paesaggio’”.

2.3.7 COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI

Rumore

Stato attuale della componente

Per quanto riguarda lo stato di applicazione della normativa comunale sul rumore, il Proponente afferma *“che i comuni interessati dal progetto non dispongono ancora di un piano di zonizzazione”*.

Le attività di monitoraggio effettuate hanno permesso di rilevare la traccia acustica dei mezzi in transito sulla linea stradale.

Per quanto riguarda la strumentazione e le metodiche di monitoraggio, il Proponente afferma *“di aver tenuto conto dei riferimenti normativi nazionali e degli standard indicati in sede di unificazione nazionale (UNI) e internazionale (Direttive CEE, ISO)”*.

Lo studio riporta l’individuazione totale su tutta la tratta in questione, dei ricettori nella fascia di pertinenza (350 metri dai bordi esterni).

Tutte le indagini fonometriche sono state effettuate in giorni feriali non interessati da eventi anomali.

Negli allegati al SIA, sono riportati, in planimetria, i ricettori censiti.

Analisi delle interazioni opera-ambiente

Come modello di simulazione si è utilizzato Immi, che è un modulo per la determinazione dell’inquinamento da rumore prodotto da una linea stradale.

Per la simulazione eseguita sul tracciato stradale *“il sistema di calcolo è stato applicato su una fascia della larghezza di 350 metri per lato”*.

Le simulazioni effettuate hanno riguardato tutto il corridoio di interferenza acustica del tracciato in esame ed hanno permesso di calcolare (previa modellazione geometrica del territorio e degli ostacoli) i livelli di pressione sonora espressi in termini di livelli equivalenti di rumore per il periodo diurno (6-22) e notturno (22-6), nelle tre configurazioni prospettate: ante operam, post operam e post mitigazione.

Al solo fine di snellire la procedura di calcolo il Proponente ha ritenuto opportuno suddividere la tratta in singoli settori di studio.

Il confronto tra i livelli di rumore previsti e i limiti di legge attualmente vigenti hanno permesso di identificare la presenza di situazioni critiche.

Misure di mitigazione, compensazione

Nella configurazione post mitigazione la verifica del livello di immissione è stata eseguita in più passi, attraverso la continua simulazione delle varie ipotesi di mitigazione, fino al raggiungimento della configurazione che permetteva l'ottimizzazione degli interventi.

Il Proponente ha eseguito le simulazioni su tutto il tratto in questione e riportato i risultati delle simulazioni dell'impatto da rumore.

Le planimetrie degli interventi di mitigazione del rumore e delle curve isolivello, redatte in scala 1:12500, sono riportate in allegato al Quadro di Riferimento Ambientale.

Vibrazioni

Non si rileva all'interno del SIA la trattazione della componente.

2.3.8 COMPONENTE RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI

Non si rileva all'interno del SIA la trattazione della componente.

Il Proponente dichiara:

"Le componenti ambientali rispetto alle quali si riscontra, nell'ambito del territorio attraversato, una qualità cui associare una sensibilità alle azioni impattanti prevalenti attribuibili ad una infrastruttura stradale sono le componenti 'Atmosfera', 'Suolo, sottosuolo e acque sotterranee', 'Rumore', 'Ecosistemi, vegetazione e fauna' e 'Paesaggio'".

2.3.9 COMPONENTE PAESAGGIO

Stato attuale della componente

Il tracciato in progetto e le opere connesse necessarie (svincoli, sopra/sottopassaggi, etc.) interessano un'area, compresa, in parte, nel Parco del Ticino e, in parte, nel Parco Agricolo Sud Milano; l'area è prevalentemente costituita da appezzamenti agricoli attraversati dai Navigli Grande e di Bereguardo e da una fitta rete di rogge e canali irrigui, tipica di questo paesaggio rurale, che possono essere considerati quale ultimo baluardo di tutela dell'equilibrio ecosistemico di una parte del territorio agricolo milanese.

Secondo il Proponente gli elaborati del SIA palesano lo stretto legame tra la matrice agricola del territorio e la rilevanza ecosistemica-paesaggistica: è quindi possibile parlare di agroecosistema.

Il tratto stradale da Magenta ad Albairate è "progettato in nuova sede e attraversa un territorio

agricolo pianeggiante contraddistinto da nuclei rurali sparsi e dai centri urbani di Robecco sul Naviglio, Castellazzo de Barzi e Cassinetta di Lugagnano". Il tracciato passa a est del Naviglio grande incrociando il canale Scolmatore in prossimità di Albairate.

Da Albairate, fino a Milano (tangenziale ovest) il tracciato "si sviluppa per la maggior parte in sede sulla S.S. 114 con idonei adeguamenti per quanto concerne sezione trasversale e intersezioni".

Fino a Milano i caratteri del territorio "si alternano fra agricolo a sud del tracciato e urbanizzazioni differenziate per funzioni e principio insediativo passando fra i centri di Albairate, Cisliano e Cusago".

Il tracciato, in nuova sede si raccorda in comune di Albairate con la S.S. 494 e" prosegue in comune di Abbiategrasso attraversando una vasta area di territorio agricolo pianeggiante che presenta un lieve declivio in prossimità del comune di Ozzero dove si accosta e si adagia completamente al sedime esistente della S.S. 494". L'intervento si chiude in corrispondenza dell'inizio dell'intervento del nuovo ponte sul Ticino.

Lo studio proposto nel SIA parte dall'analisi dell'orografia, fondamentale per la determinazione degli effetti indotti sul paesaggio, perché "da essa dipende in modo diretto la visibilità di una nuova opera da particolari punti di osservazione".

Nel caso in esame, la fascia territoriale interessata dal tracciato rispecchia i "caratteri tipici della pianura, con variazioni altimetriche locali irrilevanti". Si può pertanto ritenere che "gli unici elementi in grado di costituire fattore di schermo o di barriera visiva siano quelli sovrapposti al suolo (edificato, vegetazione)".

Vengono analizzati i vari ambiti territoriali attraversati dall'opera in progetto:

- *zona sud-ovest del comune di Magenta:*

Il paesaggio è "visivamente molto frammentato", sia per la presenza di forti segni infrastrutturali, sia per l'eterogeneità e la frammentazione degli episodi edificati (complessi commerciali e produttivi, tessuto residenziale). "Complessivamente l'immagine rispecchia l'assetto "periferico", con una complessiva scarsa qualità paesaggistica dovuta alla eterogeneità e all'assenza di capisaldi visivi, tuttavia gli spazi aperti in quest'area sono stati interpretati dal PTCP e tematizzati come Parchi culturali".

- *zona comune di Robecco:*

Caratterizzata da una minore densità del tessuto edificato, dalla rarefazione delle infrastrutture e dalla maggiore uniformità delle tipologie costruite (complessi industriali o commerciali). "L'importanza dell'utilizzo agricolo dei suoli è più evidente, non essendo semplicemente limitata ad appezzamenti di risulta, ma costituendo l'elemento visivo prevalente". ..."La sensibilità ambientale

è comunque non elevata, è infatti molto accentuato il carattere produttivo, peraltro in espansione”.

- *tratto zona Cassinetta di Lugagnano*

Il paesaggio comincia ad avere *“caratteri tipicamente agricoli con sensibilità ambientale elevata”*. Il tessuto urbano interessa anche il piccolo nucleo agricolo di *Castellazzo dei Barzi*, *“contraddistinto da architetture rurali caratteristiche e da un significativo impianto Urbanistico”*.

- *tratto zona comune di Albairate*

E' contraddistinto dall'alta qualità della componente paesistica *“caratterizzata dall'omogeneità dell'immagine del paesaggio, praticamente ininterrotta e priva di episodi puntuali di disturbo visivo o di interruzione dell'orizzonte di percezione, dalla regolarità del tessuto agricolo, dalla buona dotazione di elementi naturali e non ultima l'estrema cura con cui è preservato”*.

Tale vasto ambito è dominato dalla sequenza degli appezzamenti agricoli che individuano una maglia ordinata con asse lievemente inclinato rispetto alla direttrice nord-sud. Il territorio agricolo diventa *“ricco di elementi naturali siepi, filari alberati, piccoli boschi oltre alla presenza di cascine isolate di interesse storico architettonico”*.... *“La presenza di elementi arborei ed arbustivi, è dovuta soprattutto alla fitta rete idrografica, caratterizzata ad ovest del tracciato dalla presenza del Naviglio Grande. Il territorio è segnato da una capillare ramificazione di canali e rogge in gran parte alimentate da risorgive; si evidenzia altresì la frequenza delle strutture arboree in filare, spesso con carattere di allineamento delle sponde dei corsi d'acqua”*.

I più significativi fontanili in questo tratto sono: *Fontanile Negri, Fontanile Castello, Fontanile Varesina e Fontanile S. Carlo*. Tra le opere di canalizzazione: *Cavo Negri, Cavo Calvi, Cavo Nuovo e Cavo Visconti e la Roggia Soncino*.

- *tratto Albairate-Milano:*

Il tracciato da Albairate fino a Milano si sviluppa per la maggior parte in sede sulla S.P. 114 con idonei adeguamenti per quanto concerne sezione trasversale e intersezioni. Il tracciato *“attraversa un area agricola tematizzata dal PTCP a ‘rischio archeologico’, a nord della quale si evidenzia, inoltre un area verde di rilevanza naturalistica ‘Bosco di Riazzolo’; rappresenta una singolarità all'interno di un paesaggio quasi totalmente privo di vegetazione arborea; è un settore tutelato e rilevante sia dal punto di vista paesaggistico, sia da quello naturalistico”*. Al suo interno è presente una trama di nuclei rurali di interesse paesistico: *Cascina Riazzolo, Cascina Capanna, Cascina dei Re, Cascina Oldani*.

- *tratto zona comune di Cusago:*

Zona di carattere agricolo con importanza naturalistica, al cui interno è presente la *Riserva Naturale*

del 'Bosco di Cusago' con le aree di rispetto. Il territorio è segnato da una capillare ramificazione di canali e rogge in gran parte alimentate da risorgive.

"Il Bosco di Cusago è ben visibile dall'attuale tracciato della S.P. 114, si presenta come emergenza di alta concentrazione arborea e arbustiva all'interno di un tessuto agricolo consolidato". Si dirama al suo interno un percorso di interesse storico - paesistico parallelo allo scorrimento della Roggia Soncino che permette la fruizione di questo ambito territoriale.

- *tratto variante di Abbiategrasso:*

Il carattere del paesaggio è quello tipico della *"sequenza di appezzamenti agricoli che individuano una maglia ordinata con asse lievemente inclinato rispetto alla direttrice nord-sud"*.

Il paesaggio in questo tratto, si presenta pertanto con caratteri fortemente unitari, fatto dovuto principalmente a:

- *omogeneità orografica, con dislivelli di terreno poco significativi;*
- *assenza di strutture edificate di rilevanza planimetrica;*
- *assenza di boschi o strutture vegetali consistenti;*
- *orizzonte di visibilità molto ampio.*

Ulteriori segni caratteristici del luogo sono dati dalla *"rete di canali irrigui, molto ramificata e articolata in canali di differente grandezza e gerarchia"*.

La cascina Visconti e la cascina Marcatutto sono individuate dal PTCP come insediamenti rurali di rilevanza paesistica. Da evidenziare il tracciato della linea ferroviaria Milano - Mortara in lieve rilievo che si sviluppa in direzione est-ovest, parallelo al Naviglio Grande.

La fascia relativa al Naviglio Grande, pur presentandosi sostanzialmente libera da edificato a suo diretto contatto, ricade in un ambito multiforme, dominato da significative presenze: *il nucleo storico di Castelletto, il Naviglio di Bereguardo, il palazzo Guardiano delle Acque, il Palazzo Stampa e altri edifici caratteristici.*

Particolare interesse deve essere dato allo scavalco sul Naviglio di Bereguardo in prossimità della *"chiusa Leonardesca identificata dal PTCP della Provincia di Milano tra gli 'Ambiti ed elementi di interesse naturalistico - ambientale' come manufatto idraulico"*.

Emergenze in elevazione sono alcuni edifici agricolo-rurali tra cui la 'Cascina S. Maria del Bosco', radi filari a delimitazione delle aree di coltivazione e gli alberi del bosco del Parco del Ticino.

Analisi delle interazioni opera-ambiente

Un ambito paesaggistico che sia identificabile come visivamente omogeneo viene nel SIA definito 'unità di paesaggio'.

“La fascia di territorio interessata dal tracciato in progetto è stata suddivisa in aree omogenee tenendo conto dei diversi scenari percepibili dai luoghi di più comune frequentazione” (la rete viaria, i luoghi abitati e di lavoro); ne è scaturita l’individuazione di 8 ‘Unità di paesaggio’.

Dalle considerazioni sulle unità di paesaggio emergono i tratti potenzialmente più soggetti ad azioni impattanti da parte del nuovo tracciato in progetto.

La maggior parte del territorio interessato è composto di terreni di elevata produttività, data la capillare rete di canali e rogge disponibili. L’attività agricola occupa una vasta estensione territoriale, ininterrotta e attraversata da una rete stradale rada e di importanza locale.

Questa continuità viene interrotta e parcellizzata dall’attraversamento dell’opera.

Lista degli impatti

Il Proponente afferma che gli impatti sulle componenti *Paesaggio* risultano:

- tratto in sede lungo la S.S. 526: *impatto basso*;
- tratto in nuova sede da Magenta ad Albairate: *impatto alto*;
- tratto in sede su S.P. 114 da Albairate a Cisliano: *impatto basso*;
- tratto in nuova sede a Cisliano: *impatto medio*;
- tratto in sede da Cisliano a Milano: *impatto basso*;
- tratto in nuova sede da Albairate a Ozzero: *impatto medio*;
- tratto in sede da Ozzero a Vigevano: *impatto basso*.


Misure di mitigazione, compensazione

Nel SIA vengono individuate alcune categorie di intervento:

- *Opere di inserimento paesistico e di mantenimento della continuità ecosistemica:*
 - filari;
 - sistemazione aree intercluse;
 - riconnessione rete ecosistemica.
- *Opere di mitigazione acustica:*
 - barriere;
 - terrapieni.
- *Sistema di raccolta e trattamento acque:*
 - tratti in trincea;
 - tratti in fascia di rispetto dei pozzi.
- *Indagini archeologiche:*
 - aggiornamento del censimento dei ritrovamenti;
 - fotointerpretazione;
 - prospezioni geofisiche;
 - indagini superficiali;
 - sorveglianza in corso d’opera.



Il Proponente sottolinea inoltre come il disegno progettuale delle opere di mitigazione venga finalizzato "sia alla mascheratura visiva delle opere in progetto sia alla valorizzazione della componente percettiva del paesaggio nei tratti di maggiore rilevanza, mediante l'introduzione di filari, sistemazione di aree interchuse, terrapieni, in armonia con la giacitura del tessuto agricolo e paesistico del territorio".



SPAZIO NON UTILIZZATO

3 OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Si riportano di seguito le tabelle di sintesi relative alle Osservazioni espresse da parte di soggetti pubblici e privati trasmesse alla Direzione VIA durante la procedura di VIA e riclassificati sulla base degli argomenti qualificanti espressi:

- Tabella A: è costituita dall'elenco delle osservazioni, elencate in ordine di protocollo, con l'indicazione sommaria degli argomenti affrontati (vedasi allegato)

- Tabella B: è costituita dagli argomenti che sono stati oggetto di osservazione del Pubblico e dal riferimento che ciascun argomento ha con le osservazioni
- Tabella C: è costituita dal commento formulato dal G.I. sugli argomenti sollevati dalle osservazioni del Pubblico

Gli argomenti delle osservazioni trovano di fatto riscontro nella presente relazione e nel parere (ex ALL. B Regione Lombardia).

SPAZIO NON UTILI 22470

65

R

TABELLA B
Sintesi delle osservazioni – riepilogo delle argomentazioni avanzate dal pubblico

Argomenti	Numeri identificativi delle Osservazioni pervenute																Tot
1 Non conformità dell'avviso pubblico del Proponente al D.P.C.M. 10 Agosto 1988	1	2	14	278													4
	20j	20k	20l	20lk	20ldddd	23j	24g	24j	46	52	83						
2 Incostituzionalità della Legge Obiettivo, e contrasto della stessa con le Direttiva Europee (2001/42/CE e n. 47 del 27/06/2001)	88	89	92	100	118	121	122	124	127	129	132						41
	138	147	151	157	163	165	169	170	192	194	195						
	197	206	212	255	264	270	272	278									
	7	19	24b	22	24x	24y	24aa	25	271	277	278					11	
	3 Incompatibilità dell'opera con Piani e Programmi territoriali																
	4 Insostenibilità socio/ambientale della viabilità di area	4a	20h	20i	20aaa	20hhh	23d	24v	27	37	51	53					
86		167	223	272	278												
4h		4p	4kk	4nnn	4ttt	13	18	19	20j	20o	20mm						
20nn		20ppp	20sss	23a	23q	23r	24b	24g	24h	24j	24q						
5 Interazioni trasportistiche d'area	24x	24y	24aaa	28	30	46	52	55	81	90	104					71	
	109	111	112	151	168	212	234	237	239- 254	256	258- 263						
	265	266	272	275- 278													

TABELLA B

Sintesi delle osservazioni – riepilogo delle argomentazioni avanzate dal pubblico

Argomenti	Numeri identificativi delle Osservazioni pervenute																			Tot
6 Assenza dell' analisi di fattibilità tecnico-economica	5	7	13	20o	24n	24x	24y	24aa	20bbb	20ppp	22	19								
	23f	25	99	149	264	271.	272	278												
7 Compromissione ad opera dell' infrastruttura in progetto della permeabilità trasversale della viabilità	4t	4aa	4cc	4hh	4tt	4vv	4bbb	4hhh	4ppp	16	18	14								
	19	277	278																	
8 Alternative proposte dal pubblico: modifiche al tracciato, potenziamento della rete viaria attuale, del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico	4t	4u	4v	4w	4y	4aa	4bb	4dd	4ee	4gg	4ij	119								
	4ll	4mm	4nn	4oo	4qq	4rr	4uu	4ww	4yy	4ccc	4ddd									
	4eee	4fff	4hhh	4iii	4jjj	4lll	4mmmm	4ooo	4qqq	4sss	7									
	8	9a	13	16	19	20h	20j	20k	20l	20o	20dd									
	20jj	20jjj	20ppp	20ttt	22	23c	24c	24e	24g	24h	24r									
	24x	24y	24aa	25	27	28	30	36	46	52	54									
	55	59	72	80	81	90	100	107	136	137	151									
	152	168	173	175	212	219	222	232	237	239-	256-									
										254	263									
	265	266	268	271	272	275	276	277	278											
	4s	4ii	4kk	4tt	4fff	4nnn	4ttt	5	7	8	9c									
	10	11	13	16	18	19	20f	20o	20p	20q	20dd									
20gg	20ii	20yy	20ppp	20cccc	21	22	23p	24b	24h	24p										
24r	24x	24y	24aa	25	27	28	57	59	64	66										
9 Problematiche connesse alla viabilità locale inadeguatezza soluzioni, peggioramenti rispetto allo stato attuale, opera sproporzionata/ingiustificata																				78

TABELLA B

Sintesi delle osservazioni – riepilogo delle argomentazioni avanzate dal pubblico

Argomenti		Numeri identificativi delle Osservazioni pervenute													Tot										
15	Anomalie progettuali: svincoli a trombetta, svincoli n° 5, 6 e 7, considerazione della variante all'abitato di Ozzero in località Soria Nuova, calibro sezione stradale	7	13	200	21	22	23n	41	70	271- 272	275	278	12												
16	Opposizione incondizionata	23h	278											2											
															4q	4ii	4oo	4rr	4ss	4uu	4aaa	4ggg	4mmm	6	7
															8	10	11	13	15	16	20b	20c	20e	20f	20p
															20q	20u	20z	20ff	20gg	20ii	20oo	20rr	20ss	20vv	20ccc
															20fff	20rrr	20uuu	20vvv	20www	20bbbb	21	22	23b	23e	23k
															23m	23r	24a	24b	24m	24o	24p	24s	24u	24x	24y
															24z	24aa	24bb	24cc	24ee	25	28	30	57	68	69
															70	75	77	79	82	89	93	94	97	98	102
															108	113	114	115	116	126	132	134	135	140	142
															145	162	164	176	202	212	213	214	220	230	240- 254
															258- 263	265	266	272	278						
															4b-4g	6	7	13	19	20o	21	22	24b	24i	24x
															18	Danni ai comparti suolo, sottosuolo e	4b-4g	6	7	13	19	20o	21	22	24b

TABELLA B

Sintesi delle osservazioni – riepilogo delle argomentazioni avanzate dal pubblico

Argomenti	Numeri identificativi delle Osservazioni pervenute													Tot
	24y	24w	24aa	24bb	24cc	24ff	20cccc	25	26	67	69			
acque superficiali	70	71	103	119	158	198	204	212	271	272	277			
	278													
19 Danni diretti all'agricoltura: danni alle colture agricole, eliminazione di aziende, espropri, frazionamenti e perdita di valore dei fondi	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4o	4t	4z	4aa	4ss			
	4tt	4xx	4zz	4ggg	4hhh	4kkk	4trr	5	7	8	10			
	13	16	19	20c	20d	20f- 20h	20k	20l- 20m	20p	20u	20v			
	20gg	20ii	20rr	20eee	20iii	20iii	20mmmm	20ooo- 20rrr	20ttt- 20vvv	20www	20aaaa			
	20gggg	20kkkk	21-22	23b	23g	23k	23i	23m	23p	24b	24f			
	24j	24m	24p	24s	24z	24w	24bb	24cc	24ee	25	27			
	29	57	63	69	70	77	82	93	94	95	102			
	108	110	123	126	139	142	145	150	154	160	164			
	171	175	203	207	212-215	217	219	233	239- 254	264	265			
	266	269	271	272	273	274	277	278						
	4n	4ff	4pp	4mm	4ttt	20o	20hh	23i	24i	35	44			
	74	85	212	216	271	273	278							
	20 Incompatibilità col settore turistico													18

TABELLA B

Sintesi delle osservazioni – riepilogo delle argomentazioni avanzate dal pubblico

Argomenti	Numeri identificativi delle Osservazioni pervenute																Tot		
	4r	13	200	23i	24i	47	48	85	115	155	159								
21 Danni all' economia agrituristica	212	238	272	273	278												16		
	Assenza di piani di monitoraggio: acustico, delle vibrazioni, atmosferico, degli effetti indotti su vegetazione, fauna, ecosistemi, habitat e specie animali interessate																		
22 degrado degli ecosistemi territoriali, ecosistemica e paesistica	4t	4z	4aa	4ss	4tt	4xx	4ccc	4hhh	4kkk	4rrr	5					24			
	8	19	20ppp	21	70	158	219	239	264	271	273								
	277	278																	
23 Degrado degli ecosistemi di Riazzolo, Bosco di Cusago	3	10	12	17	20uu	24b	24x	24y	24aa	26	59					19			
	96	212	232	239	257	265	266	278											
24 Danni ambientali ai sistemi: Parco del Ticino, Parco Sud Milano, Naviglio Grande	4b - 4g	4l	4s	4t	4u	4v	4w	4y	4z	4aa	4bb					179			
	4cc	4dd	4ee	4ff	4gg	4hh	4ii	4jj	4kk	4ll	4mm								
	4nn	4oo	4pp	4qq	4rr	4ss	4tt	4uu	4vv	4ww	4xx								
	4yy	4zz	4bbb	4ccc	4ddd	4eee	4fff	4hhh	4iii	4jii	4kkk								
	4lll	4mmm	4nnn	4ooo	4ppp	4qqq	4rrr	4sss	4ttt	5	6								
												4rrr	4sss	4ttt	5		6		
												4rrr	4sss	4ttt	5		6		

TABELLA B
Sintesi delle osservazioni – riepilogo delle argomentazioni avanzate dal pubblico

Argomenti	Numeri identificativi delle Osservazioni pervenute																			Tot					
	7	9b	10	11	13	15	16	17	18	19	20a	20o	20s	20aa	20cc	20dd	20ff	20ll	20vv		20zz	20eee	20mm		
	20ppp	20ttt	20uuu	20vvv	20www	22	23b	23k	23m	23p	24b	24w	24x	24y	24aa	24bb	24cc	25	28	30	32	34			
	39	45	54	56	58	59	61	65	68	69	75	78	88	95	101	106	107	109	114	115	116	118	122		
	124	125	127	129	130	133	141	143	144	146	148	152	153	163	165	169	172	173	174	176	177	179-183	183		
	185-195	199-202	212	219	220	221	225	226	227	228	229	231	232	236	240-255	257-266	271	272	273	275	278				
	20ee	20uu	20xx	20ddd	20zzz	21	24b	24l	24x	24y	24aa	3	4i	4k	10	12	13	20r	20w	20x	20y	20bb			
	26	Degrado nuclei rurali/storici e interferenze con i beni artistici naturali/locali: Parco del Ticino, località	3	4i	4k	10	12	13	20r	20w	20x	20y	20bb	20ee	20uu	20xx	20ddd	20zzz	21	24b	24l	24x	24y	24aa	41

TABELLA B
Sintesi delle osservazioni – riepilogo delle argomentazioni avanzate dal pubblico

Argomenti	Numeri identificativi delle Osservazioni pervenute															Tot
	24dd	38	40	42	50	60	70	76	87	96	161					
Cassinetta di Lugagnano, località Cislano, località Robecco sul Naviglio, località Faustina	198	204	212	265	266	271	273	278								
	4h	4j	4m	4n	4s	4x	4aa	4cc	4hh	4vv	4eee					
27 Danni generali al territorio e all'ambiente; innesco di degrado sociale	4ggg	4ppp	7	20a	20d	20f- 20g	20k	20l	20n	20o	20p					
	20q	20t	20v	20hh	20ii	20jj	20mm	20nn	20qq	20t	20ww					
	20yy	20bbb	20jjj	20kkk	20mmm	20nnn	20ooo	20ppp	20qqq	20rrr	20sss					
	20ttt	20uuu	20vvv	20www	20xxx	20ccc	20fff	20bbb	23g	23k	23l					
	23m	23o	23p	23q	23r	24b	24e	24k	24l	24n	24p					
	24q	24r	24t	24x	24y	24aa	24ff	33	34	36	43					
	49	57	62	64	66	67	68	71-75	84	89	91					
	93	94	102	103	104	105	108	113	114	115	116					
				124-												
	118	119	122	129	131	137	142	143	144	145	146					
									191-							
	149	156	158	164	165	166	169	176	196	198	202					
																157

TABELLA B

Sintesi delle osservazioni – riepilogo delle argomentazioni avanzate dal pubblico

Argomenti	Numeri identificativi delle Osservazioni pervenute														Tot		
	204	208- 214	218	222	224	235	239	255	267	268	271						
	273	275	276	278													
	20c	20d	20f	20g	20k	20n	20u	20v	20oo	20rr	20yy						
	20bbb	20ggg	20mmm	20ooo	20qqq	20sss	20ttt	20yyy	20aaaa	20eeee	20gggg						
	23e	23f	23g	23k	23l	23q	23r	24k	24n	24s	24z						
	24ee	30	32	33	39	43	45	65	68	75	77						
	79	82	93	94	97	99	102	105	108	114	115						
	116	126	128	129	142	145	149	156	164	172	174						
	176	177	179-190	196	199	200	201	202	205	211	212						
	213	214	218	229	231	240- 254	258-263	269	271	273	278						
28 Danni alla salute																	118

TABELLA C

Commento del Gruppo Istruttorio sugli argomenti sollevati dalle osservazioni del Pubblico

		Considerazioni della Commissione
1	Non conformità dell'avviso pubblico del Proponente al D.P.C.M. 10 Agosto 1988	Non di competenza della Commissione Speciale VIA
2	Incostituzionalità della Legge Obiettivo, e contrasto della stessa con le Direttiva Europee (2001/42/CE e n. 47 del 27/06/2001)	Non di competenza della Commissione Speciale VIA
3	Incompatibilità dell'opera con Piani e Programmi territoriali	Non di competenza della Commissione Speciale VIA
4	Insostenibilità socio /ambientale della viabilità di area	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
5	Interazioni trasportistiche d'area	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
6	Assenza dell' analisi di fattibilità tecnico-economica	Non di competenza della Commissione Speciale VIA
7	Compromissione ad opera dell' infrastruttura in progetto della permeabilità trasversale della viabilità	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
8	Alternative proposte dal pubblico: modifiche al tracciato, potenziamento della rete viaria attuale, del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico	Trovano riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità di compatibilità
di com patibilità	Problematiche connesse alla viabilità locale inadeguatezza soluzioni, peggioramenti rispetto allo stato attuale, opera sproporzionata/ingiustificata	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
9		
10	Carenza delle opere di compensazione/mitigazione	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
11	Svalutazione immobili	Il parere di compatibilità ambientale definisce la migliore soluzione ambientale possibile
12	Problematiche connesse alla fase di cantiere	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
13	Inadeguatezza/inesattezza/incompletezza dei database utilizzati e dei modelli revisionali per la stima degli impatti: inquinamento acustico, atmosferico, flussi di traffico e trasportistici	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
14	Assenza di approfondimenti delle alternative di tracciato compresa "l'opzione zero"	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
15	Anomalie progettuali: svincoli a trombeta, svincoli n° 5, 6 e	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità

	7, considerazione della variante all'abitato di Ozzero in località Soria Nuova, calibro sezione stradale	
16	Opposizione incondizionata	Il parere di compatibilità ambientale definisce la migliore soluzione ambientale possibile
17	Inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
18	Danni ai comparti suolo, sottosuolo e acque superficiali	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
19	Danni diretti all'agricoltura: danni alle colture agricole, eliminazione di aziende, espropri, frazionamenti e perdita di valore dei fondi	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
20	Incompatibilità col settore turistico	Il parere di compatibilità ambientale definisce la migliore soluzione ambientale possibile
21	Danni all'economia agrituristica	Il parere di compatibilità ambientale definisce la migliore soluzione ambientale possibile
22	Assenza di piani di monitoraggio: acustico, delle vibrazioni, atmosferico, degli effetti indotti su vegetazione, fauna, ecosistemi, habitat e specie animali interessate	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
23	Frammentazione territoriale, ecosistemica e paesistica	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
24	Degrado degli ecosistemi Bosco di Riazolo, Bosco di Cusago	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
25	Danni ambientali ai sistemi: Parco del Ticino, Parco Sud Milano, Naviglio Grande	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
26	Degrado nuclei rurali/storici e interferenze con i beni artistici naturali/locali: Parco del Ticino, località Cassinetta di Lugagnano, località Cislano, località Robecco sul Naviglio, località Faustina	L'argomento trova riscontro nella presente relazione e nel parere di compatibilità
27	Danni generali al territorio e all'ambiente; innesco di degrado sociale	Il parere di compatibilità ambientale definisce la migliore soluzione ambientale possibile
28	Danni alla salute	Il parere di compatibilità ambientale definisce la migliore soluzione ambientale possibile

4 ELENCO E SINTESI DELLE INTEGRAZIONI INVIATE DAL PROPONENTE

Si riportano di seguito le singole richieste d'integrazioni con la sintesi delle stesse.

Richiesta d'integrazione n° 1 *Inquadrare l'opera proposta, con i riferimenti ai costi/benefici economici ed ambientali, nell'ambito del contesto allargato dell'accessibilità all'aeroporto di Malpensa, area vasta territoriale confinata a nord-est dal sistema autostradale A8-A9 e a sud dalla A4 TO-MI, all'interno della quale area vasta la programmazione regionale prevede una rete di viabilità ordinaria con varianti;*

Richiesta d'integrazione n° 5 *Fornire l'aggiornamento del piano del traffico partendo da dati storici non antecedenti al 2001 e sviluppare le proiezioni di evoluzione anche fino al termine della vita tecnica dell'opera, compreso il comportamento evolutivo di tutte le alternative prese in esame;*

Richiesta d'integrazione n°6 *Fornire l'eventuale aggiornamento del quadro economico e del quadro ambientale ove necessario a seguito di quanto al punto 5;*

1. Le integrazioni fornite dal Proponente sono state elaborate dal G.I. per un inquadramento coerente delle opere di tutto il corridoio di collegamento tra Malpensa e Milano, di cui si è tenuto conto nel Parere di Compatibilità. Si veda anche l'Analisi del Traffico a supporto della VIA redatta dalla Regione Lombardia. In conclusione i dati del volume di traffico indicano che il progetto in questione costituisce un elemento equilibratore della mobilità dell'area vasta; perciò viene a costituire un fattore di velocizzazione dell'accesso a Malpensa, anche se l'opera in sé non costituisce un accesso diretto a Malpensa. Pertanto il beneficio è in forma indiretta.

4.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Richiesta d'integrazione n° 8: *Produrre un approfondimento relativo agli ambiti perimetrati alle aree protette che evidenzia: lo schema riassuntivo delle interazioni dell'infrastruttura con il sistema delle aree protette; l'individuazione dei possibili impatti dell'infrastruttura sulle eventuali aree protette presenti in ambito significativo, seppur non intercettate.*

Sintesi dell'integrazione n° 8

Gli allegati di riferimento sono all. 1 Relazione generale; alleg. 1.2 Relazioni di Incidenza, cartografia alleg. 2.

Il Proponente chiarisce che le aree naturali protette presenti nell'ambito del territorio di area vasta interessato dal progetto sono il "Bosco di Razzolo" e il "Bosco di Cusago", entrambe interessate da tratti di intervento in ammodernamento in sede della SP 114. In particolare:

- Bosco di Razzolo – non risulta materialmente interferito; è individuato un punto di attenzione di livello "maggiore" denominato "fontanile Porcile" che rientra tra gli interventi di mitigazione, prevedendo la realizzazione di un sottopasso faunistico ed il mantenimento del sistema di

circolazione idraulica superficiale;

- Bosco di Cusago – la perimetrazione dell'area protetta risulta attualmente attraversata dalla viabilità esistente; è segnalata l'interferenza con un fontanile per cui sono previsti specifici accorgimenti mitigativi o un eventuale “*perfezionamento di tracciato*”;

Per quanto attiene i SIC interessati dall'opera il Proponente rimanda alle relative Valutazioni di incidenza allegate alle integrazioni.

Richiesta d'integrazione n° 9: *Produrre un approfondimento sulla valutazione delle interferenze dell'infrastruttura in oggetto con i vincoli paesistici specifici interferiti*

Sintesi dell'integrazione n° 9

L'allegato di riferimento è all. n. 1 Relazione generale e all. n. 2 Cartografia tematica.

Il Proponente dichiara che, rispetto alle interferenze dell'opera con il paesaggio, ha preso in considerazione alcuni “...*elementi sensibili quali quelli individuati con vincolo paesistico e di rilevanza paesistica...*”, predisponendo schede di dettaglio sugli elementi ritenuti a rischio di impatto ambientale. Vengono così prodotti gli stralci planimetrici corredate da viste fotografiche e fotosimulazioni, in cui è possibile valutare le opere di mitigazione rispetto ai vincoli paesistici esistenti.

Il Proponente fa rilevare che “...*non sono previste interferenze dirette tra opera e manufatti idraulici, sia per posizione che per luci dei ponti previsti...*”, dichiara altresì che in relazione alla presenza di ambiti di elevato pregio (Castello di Cusago e Castellazzo dei Barzi) “...*le distanze sono tali da non costituire apprezzabile impatto...*”.

L'impostazione della scheda consente di acquisire sinteticamente le informazioni necessarie, infatti essa si compone di

- uno stralcio planimetrico (Tav. 4.4.2.2) in cui è possibile individuare il rapporto di interferenza tra l'opera in progetto e gli elementi caratteristici del paesaggio; vi viene riportato lo stralcio planimetrico della tavola (Tav. 2.5) del sistema dei vincoli paesistici ed ambientali esistenti ed, inoltre, è riscontrabile, attraverso la rappresentazione fotografica lo stato di fatto e la percezione dell'opera con la fotosimulazione dell'intervento
- Per ogni ambito, di particolare sensibilità paesaggistica le schede proposte riportano lo stralcio planimetrico (Tav. 5.2) delle opere di mitigazione ambientale, gli schemi tipologici delle opere di mitigazione previste e le fotosimulazioni che consentono di percepire l'inserimento dell'opera.

4.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Richiesta d'integrazione n° 2: Fornire un elaborato contenente i riferimenti di determinazione del costo complessivo dell'opera comprese le individuazioni delle opere di mitigazione e del calcolo dell'importo del contributo versato.

Sintesi dell'integrazione n° 2

L'allegato di riferimento è all. n. 1 Relazione generale.

Il Proponente riporta la tabella qui di seguito trascritta indicando la stima dei lavori, riferita al Progetto Preliminare ed aggiornata secondo quanto definito all'interno del SIA, comprendente tutte le opere di mitigazione previste.

Quadro riassuntivo stima sommaria				
Opere	LAVORI A BASE D'ASTA	SOMME A DISP. AMM.NE	IVA	TOTALE
1 Collegamento tra la S.S. n. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano	113.596.000,00	28.037.080,00	23.791.936,00	165.425.016,00
2 Raccordo S.S. n. 494	6.437.000,00	1.761.560,00	1.367.342,00	9.565.902,00
3 2^ Fase Boffalora Malpensa	3.970.000,00	353.600,00	825.020,00	5.148.620,00
4 Adeguamento tratto in Comune di Milano	16.690.000,00	3.025.200,00	3.490.140,00	23.205.340,00
TOTALE	140.693.000,00	33.177.440,00	29.474.438,00	203.344.878,00
importo progetto 2001				187.355.822,00
maggiori oneri				15.989.056,00
maggiori oneri mitigazioni da computo SIA netto 1%,5% e IVA 20%				12.570.438,00
maggiori oneri da computo SIA complessivi				15.989.597,14

Quadro riassuntivo stima sommaria				
Opere	LAVORI A BASE D'ASTA	SOMME A DISP. AMM.NE	IVA	TOTALE
Variante di Abbiategrasso sulla S.S. n. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso Vigevano	20.754.000,00	6.328.898,00	4.623.244,00	31.706.142,00
importo progetto 2001				28.449.728,00

maggiori oneri	3.256.414,00
maggiori oneri mitigazioni da computo SIA netto 1%,5% e IVA 20%	2.560.070,00
maggiori oneri da computo SIA complessivi	3.256.409,04

L'importo totale degli interventi sopra elencati assomma a:

	LAVORI A BASE D'ASTA	SOMME A DISP. AMM.NE	IVA	TOTALE
IMPORTO TOTALE INTERVENTI	161.447.000,00	39.506.338,00	34.097.682,00	235.051.020,00

Richiesta di integrazioni n. 3 *Fornire adeguata documentazione dimostrante che in termini di valutazioni economiche ed ambientali la soluzione alternativa che annulli l'interessamento diretto e/o indiretto del Parco Naturale del Ticino sia ambientalmente peggiore delle soluzioni proposte, compresa l'alternativa 0.*

Richiesta di integrazioni n. 4 *Fornire, con riferimento al progetto proposto, maggiori elementi giustificativi della sostenibilità, riferita sia ai costi/ benefici sia all'incidenza ambientale, dell'adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso-Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino.*

Sintesi delle integrazioni n. 3 e 4

Il Proponente evidenzia che l'intervento "a Magenta, per la tratta a nord e a Vigevano, per la tratta a sud" è un caposaldo del progetto e pertanto soluzioni alternative che riducano l'interferenza con il Parco del Ticino sono state valutate in altri tratti prossimi ai confini del parco. In particolare:

- Tratta Albairate – Magenta: i confini del Parco in tale tratta sono "puramente amministrativi", le aree sono classificate "zone di pianura irrigua a preminente vocazione agricola" e l'alternativa esterna all'area protetta creerebbe un maggior impatto paesaggistico ed acustico per la presenza delle cascate.
- Tratta Abbiategrasso – Vigevano: le aree del Parco sono classificate "zone agricole e forestali a preminente vocazione faunistica" e "zone agricole e forestali a preminente vocazione paesaggistica" e pertanto la soluzione prescelta, di adeguamento in sede del tracciato esistente, è considerata la migliore, anche in abbinamento ad opportune opere di mitigazione.

Con riferimento all'alternativa 0 il Proponente rimanda alle motivazioni generali addotte sulla necessità dell'opera.

Richiesta integrazione n.10 - *Fornire una relazione contenente i risultati di uno studio specifico sul sistema di viabilità complanare da prevedere nelle tratte di riqualifica in sede.*

Sintesi dell'integrazione n° 10

La viabilità complanare dei tratti di adeguamento in sede è stata riportata nelle planimetrie del progetto preliminare aggiornato e prodotto ad integrazione.

In particolare sono stati raccordati tutti gli elementi viari interferiti e riportati in continuità agli svincoli previsti che svolgono la funzione di completamento delle connessioni tra i centri abitati; la viabilità locale e la continuità prevista mediante specifiche opere di sovrappasso o mediante l'utilizzo degli svincoli previsti, svolge anche la funzione di collegamento ad uso agricolo.

Lungo il tratto di riqualifica in sede della SS 494 nell'ambito della Variante di Abbiategrasso è stato individuato un tratto, in località Soria Nuova, che, per l'elevato impatto ambientale, è risultato opportuno modificare da variante in nuova sede ad ammodernamento in sede; in particolare il mantenimento della viabilità locale e le connessioni tra i centri abitati sono state risolte mediante l'introduzione di due svincoli a rotatoria a raso (svincolo n. 4 e svincolo n. 5), ai quali convergono le strade complanari di raccolta degli attuali accessi distribuiti e la viabilità locale.

Richiesta integrazione n.11 - *Fornire in un elaborato tecnico specifico le indicazioni relative ai raccordi e alle variazioni plano-altimetriche con la viabilità locale e con la viabilità principale, al fine di verificare le caratteristiche del tracciato stradale a una corsia per senso di marcia in corrispondenza di svincoli e manufatti dimensionati per la doppia carreggiata.*

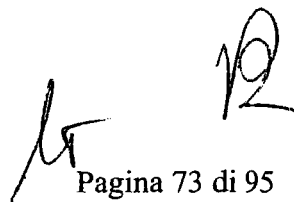
Sintesi dell' integrazione n.11

Con riferimento al tratto Albairate-Magenta, il Proponente ha prodotto una planimetria di progetto a semplice carreggiata in scala 1:5000 (All. n.3) per una verifica di compatibilità delle opere di svincolo e dei manufatti progettati a doppia carreggiata rispetto alla eventuale soluzione a semplice carreggiata.

La planimetria, che riporta il tracciato a semplice carreggiata in sovrapposizione al progetto a doppia carreggiata, evidenzia gli svincoli, la viabilità complanare con i percorsi agricoli e le connessioni locali. Sono inoltre riportati tutti i sottopassi, i ponti, i viadotti e le gallerie artificiali con le relative lunghezze.

Richiesta integrazione n.12 - *Fornire dati sul mantenimento delle connessioni locali tra i vari centri abitati*

Sintesi dell' integrazione n.12

The block contains a handwritten signature and the number '12' written in a large, stylized font.

Dagli elaborati prodotti dal Proponente quali integrazioni si evince che le connessioni locali e agricole sono state mantenute attraverso un sistema di sovrappassi e sottopassi che comprende anche gli svincoli a due livelli per la doppia carreggiata e gli svincoli a raso per la semplice carreggiata. L'insieme delle connessioni ammonta a 35 e, quindi, considerando l'ambito territoriale e agricolo interferito dalla nuova infrastruttura avente uno sviluppo complessivo di circa 32 Km, si ottiene una cadenza media di circa una connessione al Km.

Richiesta integrazione n.31 *Fornire indicazioni circa il numero dei sottopassaggi e sovrappassaggi destinati al transito dei mezzi agricoli utilizzati per le lavorazioni dei campi;*

Sintesi dell' integrazione n.31

Il Proponente afferma come sono stati "previsti interventi di mantenimento della viabilità locale e dei percorsi agricoli"; in particolare:

- *riqualifica in sede della SP 114.*

Lungo tale tratto sono stati raccordati tutti gli elementi viari interferiti e riportati in continuità agli svincoli previsti che svolgono la funzione di completamento delle connessioni tra i centri abitati interessati; la viabilità locale e la continuità prevista mediante specifiche opere di sovrappasso o mediante utilizzo degli svincoli previsti svolge inoltre la funzione di collegamento ad uso agricolo".

- *riqualifica in sede SS 494:*

Nell'ambito della Variante di Abbiategrasso il Proponente evidenzia la modifica del tratto in località Soria Nuova da variante in nuova sede ad ammodernamento; *in particolare il mantenimento della viabilità locale e le connessioni tra i centri abitati sono state risolte mediante l'introduzione di due svincoli a rotatoria a raso (svincolo n. 4 e n. 5), ai quali convergono le strade complanari di raccolta degli attuali accessi distribuiti e la viabilità locale".*

Per quanto riguarda la verifica di compatibilità delle opere di svincolo e dei manufatti progettati a doppia carreggiata rispetto alla eventuale soluzione a semplice carreggiata per la tratta Albairate-Magenta, il Proponente allega una planimetria di progetto riportante il disegno della viabilità a semplice carreggiata in sovrapposizione al progetto a doppia carreggiata.

I sovrappassaggi e sottopassaggi destinati al mantenimento delle connessioni agricole previsti (inclusi svincoli a due livelli per la doppia carreggiata e gli svincoli a raso per la semplice carreggiata) sono 35.

Richiesta di integrazioni n. 36 *Fornire un approfondimento progettuale delle opere di mitigazione ambientale che prenda in considerazione un'area più ampia di quella strettamente limitrofa al tracciato.*

Sintesi integrazione n. 36

Il Proponente sottolinea che *“le opere di mitigazione...si sviluppano a distanze variabili lungo il tracciato in ragione della relativa finalità e della valenza territoriale specifica di ciascun ambito attraversato”* e specifica i due criteri di inserimento delle stesse: longitudinalmente al tracciato (inserimento paesaggistico) e trasversalmente al tracciato (ricostituzione della maglia ecosistemica). Nei tratti in sede gli interventi di ricostruzione della maglia ecosistemica si sviluppano fino a 200 mt dalla viabilità di progetto, mentre nei tratti in nuova sede gli interventi di sistemazione delle fasce a verde si sviluppano fino a circa 400 m dalla stessa.

Richiesta di integrazioni n. 37 *Fornire indicazioni sulle opere di mitigazione visiva e di riduzione del rumore, relativamente agli attraversamenti dei centri abitati o in prossimità di nuclei rurali e/o storici;*

Sintesi integrazione n. 37

Il Proponente rimanda alle Opere di mitigazione del SIA planimetrie all.5.1, 5.2, 5.3 e schede tipologiche all.5.4,

Richiesta di integrazioni n. 14 *Produrre un piano particolareggiato della cantierizzazione che definisca l'approntamento, la gestione (rumore, polveri, governo delle acque, impatti sugli ecosistemi all'intorno) e la sistemazione finale delle aree da utilizzare, nonché la viabilità di accesso ed il cronoprogramma dei lavori.*

Sintesi integrazione n. 14

Il Proponente fa riferimento ad accorgimenti per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento delle aree di stoccaggio materiali e per il mantenimento a regime umido dei depositi e delle attività connesse con materiali pulverulenti. Prevede inoltre la possibilità di realizzare alcune opere di mitigazione a verde nelle aree non sottoposte ad attività di cantiere prima dell'inizio dei lavori al fine di creare barriere filtro; per le aree di cantiere tale ipotesi viene scartata per l'incompatibilità tra i tempi di realizzazione e quelli di sviluppo della vegetazione protettiva. Per i tratti di tracciato fuori dalla sede esistente le piste di cantiere coincideranno con il tracciato definitivo. La redazione di un Piano Particolareggiato di Cantierizzazione è demandata alle

successive fasi progettuali. Per quanto attiene la sistemazione finale delle aree di cantiere, il Proponente afferma che tali aree "... saranno ripristinate allo stato dei luoghi con ripristino del terreno di coltivo, semina e piantumazione delle essenze asportate".

Per quanto riguarda il cronoprogramma dei lavori il Proponente riporta una tabella riferita al collegamento SS 11 e la Tangenziale di Milano e una relativa alla Albairate -Ticino ove , ipotizzando l'inizio lavori a gennaio 2007 la fine è prevista a dicembre 2011.

4.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Richiesta di integrazioni n. 13 *Fornire modifiche tipologiche al progetto che inducano un minore impatto ambientale, in particolar modo acustico, atmosferico e sull'ecosistema, ed una minore occupazione di area e minor consumo di materiali, con particolare riferimento alle opere di mitigazione*

Sintesi dell' integrazioni n.13

Il Proponente afferma che *da un esame generale delle richieste di cui alle delibera della Regione Lombardia n.14403 del 30/09/2003 si evince che il recepimento a livello di progettazione definitiva (espressamente richiesto dalla stessa) delle modifiche progettuali indicate corrisponde ad una complessiva riduzione degli impatti ambientali e ad una minore occupazione di area e minor consumo di materiali; tali richieste possono essere riassunte nelle seguenti linee generali:*

- *abbassamento delle livellette di progetto in corrispondenza degli svincoli a due*
- *livelli con parziale interramento della viabilità a raso;*
- *adozione della sezione a semplice carreggiata per il tratto in nuova sede Albairate -Magenta;*
- *eliminazione svincolo n. 6;*
- *allungamento galleria artificiale ad Albairate.*

L'eventuale adeguamento delle valutazioni di impatto acustico alle indicazioni delle sopravvenute normative (DPR 142/2004) porterebbero a significative riduzioni delle opere di mitigazione individuate ed in particolare la localizzazione di terrapieni laterali con risparmio di occupazione di suolo e di impiego di materiali.

L'analisi condotta del bilancio materiali è stata effettuata privilegiando il riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi secondo caratteristiche di idoneità allo specifico impiego (strato di bonifica per sistemazione aree intercluse, strato vegetale delle scarpate, terrapieni - materiali provenienti dagli scavi per realizzazione di rilevati, ecc.).

4.3.1 COMPONENTE ATMOSFERA

Richiesta di integrazione n. 15: *Eseguire le analisi della qualità dell'aria anche al fine di determinare le distanze dalla sede viaria oltre le quali non si risentirà dell'effetto del traffico stradale (distanze "di tutela per la salute pubblica").*

Sintesi dell'integrazione n. 15

Al fine di esaminare la situazione della qualità dell'aria nelle zone interessate dal progetto, il

Proponente (All.1.1)ha considerato il "Rapporto sulla Qualità dell'Aria di Milano e Provincia : anno 2003 aggiornato al 31/03/2004".

Gli inquinanti monitorati dalla stazione di Abbiategrasso sono NOx e CO, mentre a Magenta vengono monitorati anche altri inquinanti, quali il PM10 e l'ozono (O3).

E' stata riscontrata la violazione dei limiti nel 2003 per i seguenti inquinanti:

- O3 nei Comuni di Milano, Cormano, Monza, Agrate, Vimercate, Pioltello, CorSICo, Arese, Carate Brianza, Trezzo D'Adda, Inzago, Limbiate, Meda, Magenta, Lacchiarella, Motta Visconti, Arconate e Legnano.
- PM10 nei comuni di Milano, Vimercate, Pioltello, Arese, Trezzo d'Adda, Meda e Magenta.
- NOx: Milano, Cormano, Monza, Agrate, Vimercate, Pioltello, CorSICo, Arese, Carate Brianza, Trezzo D'Adda, Inzago, Limbiate, Meda, Abbiategrasso, Magenta, Lacchiarella, Motta Visconti, Arconate e Legnano
- NO2: Milano, Cormano, Cinisello, Sesto S.G., Monza, CorSICo, Pero, Rho, Settimo m:se, Limbiate, S. Giuliano, Lainate, Magenta, Legnano, Castano, Galliate

Dall'analisi dei dati sulla qualità dell'aria relativamente al biennio 2003-2004, il Proponente effettua le seguenti considerazioni:

- la situazione nelle stazioni di Magenta e Abbiategrasso non è significativamente diversa da quella rilevabile nell'intera Provincia di Milano
- si sono verificati numerosi episodi acuti con il superamento dei valori limite sia per la protezione della salute umana che per gli ecosistemi
- i valori limite per la protezione degli ecosistemi per gli ossidi di azoto (NOx) risultano ampiamente superati

Premesso ciò, il Proponente dichiara che *"in questo quadro, l'inserimento di una infrastruttura quale quella in esame non porterà significative variazioni della qualità dell'aria in tutta l'area, anche se potrebbero essere possibili locali incrementi dell'inquinamento relativamente ai recettori più prossimi"*.

Vengono riportate le mappe dalle quali si desumono i siti abitativi che maggiormente possono essere esposti all'inquinamento atmosferico prodotto dall'infrastruttura viaria, in una fascia di territorio larga 300 metri dall'asse viario da entrambi i lati . All'interno di tale fascia sono identificati gli edifici residenziali e altri tipi di destinazione ad uso comunque residenziale.

I comuni maggiormente interessati da un'esposizione permanente della popolazione residente sono quelli di Cusago, Cisliano e Castellazzo dei Barzi mentre nelle altre situazioni evidenziate l'impatto è relativo a situazioni di edificazione non estensiva.

Infine il Proponente afferma che *"la vicinanza all'infrastruttura proposta di alcune zone produttive, rende complessa la stima dell'esposizione delle persone che vi lavorano, per quanto possa essere ridotta ad una frazione della giornata"*.



4.3.2 COMPONENTE AMBIENTE IDRICO, SUOLO E SOTTOSUOLO

Richiesta di integrazione 16. *Produrre l'approfondimento sulla valutazione degli impatti che i fontanili potrebbero subire relativamente al loro regime idrogeologico in conseguenza alla realizzazione della strada, prevedendo opportuni interventi di compensazione e mitigazione.*

Richiesta di integrazione 17. *Fornire documentazione che dia maggior ragguaglio sulla conservazione del regime idraulico delle acque di superficie, anche in relazione alla qualità delle acque.*

Richiesta di integrazione 18. *Fornire adeguata documentazione che evidenzi le eventuali interferenze tra l'infrastruttura e le zone di rispetto circostanti le captazioni di acque sotterranee destinate al consumo umano, indicando le misure adottate per garantire condizioni di SICurezza dallo sversamento e infiltrazione di sostanze pericolose anche nell'ipotesi di incidente rilevante.*

Richiesta di integrazione n. 19 *Fornire un approfondimento dello studio idrogeologico delle aree interessate in merito alle eventuali interferenze dell'opera in questione con la falda freatica, con riferimenti a: profondità e massime escursioni stagionali, riferite ad un periodo di tempo sufficientemente significativo (almeno 10 anni e alla vita tecnica dell'opera); condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee; presenza di falde sospese;*

Richiesta di integrazione 20. *Fornire soluzione al fine di garantire l'alimentazione irrigua dei terreni anche nel periodo di tempo occorrente all'esecuzione dei lavori.*

Sintesi delle integrazioni n. 16,17,18, 19 e 20

Il Proponente illustra le integrazioni al SIA relative all'ambiente idrico di superficie, unitamente a quelle inerenti al suolo e sottosuolo, nel paragrafo "Ambiente idrico, suolo e sottosuolo" della Relazione generale, nonché nell'allegata cartografia tematica.

In merito agli impatti dell'opera sui fontanili e ai relativi interventi di compensazione e mitigazione (richiesta n. 16), il Proponente ha integrato le informazioni del SIA, precisando che:

- lungo il tracciato "si localizza un'unica interferenza nel tratto lungo la SP 114 in corrispondenza della sezione 181", tra Cisliano e Cusago
- nello studio del tracciato è stata considerata la distribuzione territoriale dei fontanili al fine di "ridurne al minimo" la relativa compromissione;
- per il caso ricadente nell'ambito naturale protetto "bosco di Cusago" è previsto un manufatto di riconnessione ecologica, quale opera di mitigazione; in sede di progetto definitivo sarà valutata la possibilità di un perfezionamento locale del tracciato, al fine di eliminare l'interferenza;

Il Proponente ha altresì allegato le tavole n. 5.1 e 5.2, che illustrano l'inquadramento planimetrico di dettaglio e le visuali fotografiche del "Fontanile Cisliano".

Riguardo alla conservazione del regime idraulico delle acque di superficie, anche in relazione alla qualità delle stesse (richiesta n. 17), e dell'alimentazione irrigua dei terreni durante l'esecuzione dei

lavori (richiesta n. 20), il Proponente, richiamata la specifica cartografia del SIA rappresentativa del reticolo esistente, fa presente che l'interferenza dell'opera con i numerosi canali minori e rogge, *“seppure diffusa lungo l'intero tracciato, risulta tecnicamente semplice da risolvere secondo usuali accorgimenti di ingegneria stradale e idraulica. La previsione di manufatti opportunamente dimensionati sotto il profilo idraulico garantisce la continuità della rete esistente, anche durante l'esecuzione dei lavori, in ragione della logica prioritaria che tali opere rivestono.”*.

Il Proponente, relativamente ai provvedimenti adottati per la tutela della qualità delle acque anche in caso di incidente rilevante, (richiesta n. 18), *“precisa che i fossi di guardia a drenaggio delle acque raccolte dalla pavimentazione non risultano connessi con il sistema idrico superficiale e pertanto non sono previsti recapiti a tale sistema; la funzione depurativa delle acque recapitate al suolo, per i tratti in rilievo, è demandata agli strati superficiali di terreno.”*. Per quanto riguarda i tratti in trincea e quelli interessanti le fasce di rispetto dei pozzi idropotabili, il Proponente richiama quanto illustrato nel SIA, cioè che sono *“previste specifiche opere di raccolta e collettamento delle acque di piattaforma e relativo trattamento mediante vasche di prima pioggia e disoleatori.”*; già illustrate tipologicamente negli elaborati del progetto (all. n. 11). Il Proponente, infine, integra le carte tematiche del SIA con la tavola n. 6.1 “Capacità protettiva dei suoli verso le acque profonde”, dalla quale si evince che il tracciato dell'opera si sviluppa prevalentemente su suoli a bassa capacità protettiva.

Il Proponente dichiara che, comunque, nell'ambito della progettazione definitiva tali opere saranno opportunamente dimensionate e localizzate.

Al fine di verificare l'assetto idrologico delle acque di falda (richiesta n.19) il Proponente ha raccolto i dati di escursione reperiti dal sistema di monitoraggio falda della Provincia di Milano, i dati decennali di soggiacenza per i pozzi di riferimento del comparto territoriale in esame ed, in particolare, ubicati a Cusago, Magenta e Albairate; tali dati sono stati correlati con i valori misurati in corrispondenza dei piezometri predisposti nell'ambito della specifica campagna di sondaggi svolta e riportata nel SIA; si riscontra una corrispondenza tra la soggiacenza misurata da piezometri con la soggiacenza dei pozzi nel medesimo periodo di riferimento (aprile 2000).

Tale elaborazione ha condotto alla definizione, lungo il profilo longitudinale dell'opera in progetto, delle linee di massima e minima soggiacenza: in corrispondenza delle trincee previste per i tratti di Magenta e di Albairate si evidenzia una parziale interferenza tra la quota progetto e l'escursione della falda, per la cui risoluzione si rimanda alla progettazione definitiva mediante attuazione di specifici interventi di impermeabilizzazione e di specifici impianti di collettamento, raccolta e sollevamento mediante pompaggio delle acque meteoriche raccolte dalle pavimentazioni o di eventuali valutazioni circa la modifica della quota di approfondimento delle trincee stesse.

4.3.3 COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA ED ECOSISTEMI

Richiesta di integrazioni n. 21 *Fornire la valutazione di incidenza in relazione ai SIC interessati direttamente e/o indirettamente dal progetto.*

Sintesi integrazione n. 21

Le Relazioni di Incidenza fornite dal Proponente riguardano i tre SIC ricadenti nell'area di studio, "Bosco di Cusago", "Fontanile Nuovo" e "Basso corso e sponde del Ticino"; ciascuna contiene una sintetica analisi composta di due sezioni (Caratteristiche del progetto e Area di vasta influenza – interferenza con il sistema ambientale), e, in allegato, la scheda ufficiale del SIC ripresa dal Formulario Standard del Progetto Natura 2000.

Si riporta una sintesi dei contenuti:

▪ Bosco di Cusago (IT2050008)

Tipologia opere – tratto stradale a 200 mt dal bosco; adeguamento in sede con passaggio da singola a doppia carreggiata.

Uso risorse naturali – uso diretto delle risorse naturali "modesto", consistente nella sottrazione di suolo agricolo per l'allargamento della strada.

Inquinamento e disturbi ambientali – previsto aumento del traffico e quindi dell'inquinamento acustico e dell'emissione di inquinanti in atmosfera.

Interferenza con sistema ambientale – modificazioni dell'assetto ecologico di fattori abiotici riferite all'inquinamento acustico ed atmosferico e conseguenti riflessi sulla vegetazione e la fauna del bosco; aumento dell'effetto barriera ai flussi ecologici con rafforzamento dell'interruzione di connessioni ecologiche e separazione di filari di alberi presenti.

Opere di mitigazione e conclusioni – incremento rete ecologica con inserimento siepi e filari lungo il bordo della strada (tipologico – terrapieno inerbito con schermatura arborea ed arbustiva), per una fascia boscata di circa 20 metri.

▪ Fontanile Nuovo (IT2050007)

Tipologia opere – tratto stradale a 1400 mt dal fontanile; adeguamento in sede con passaggio da singola a doppia carreggiata.

Uso risorse naturali – uso diretto delle risorse naturali "modesto", consistente nella sottrazione di suolo agricolo per l'allargamento della strada.

Inquinamento e disturbi ambientali – in virtù della distanza dal tracciato il sito non risente dell'inquinamento acustico e dell'emissione di inquinanti in atmosfera.

Interferenza con sistema ambientale – impatto indiretto sulle componenti biotiche a seguito degli impatti diretti creatisi nelle aree vicine alla strada; rafforzamento dell'interruzione di connessioni

ecologiche e separazione di filari di alberi presenti; gli effetti sul Bosco di Cusago generano interferenze indirette sul Fontanile Nuovo.

Opere di mitigazione e conclusioni – incremento rete ecologica con inserimento siepi e filari lungo il bordo della strada (tipologico – terrapieno inerbito con schermatura arborea ed arbustiva), per una fascia boscata di circa 20 metri.

▪ Basso corso e sponde del Ticino (IT2080002)

Tipologia opere – tratto di 1 Km della SS 494, con adeguamento in sede e mantenimento di singola carreggiata, che si inserisce nell'area del SIC in località Soria Nuova (Ozzero) e scende verso SO fino al ponte sul Canale Don Antonio.

Uso risorse naturali – uso diretto delle risorse naturali “modesto”, consistente nella sottrazione di suolo (circa 1 mt per lato) per l'allargamento della strada.

Inquinamento e disturbi ambientali – l'inquinamento acustico e l'emissione di inquinanti in atmosfera non varieranno rispetto alla situazione attuale.

Interferenza con sistema ambientale (prevista non nella fase di esercizio, ma di costruzione dell'opera) – tra le componenti abiotiche interessate sono segnalati il regime idraulico e idrologico e la qualità dell'acqua dei canali intercettati, in particolare il Canale Don Antonio, con possibili fenomeni di intorbidimento dell'acqua e deviazioni del corso; conseguente impatto sulle componenti biotiche, in particolare l'ittiofauna, la fauna anfibia del Canale (ecosistema acquatico ed ecotonale di pregio) e la vegetazione acquatica, di palude e igrofila. Impatti negativi sulle connessioni ecologiche sono segnalati in fase di cantiere, in particolare per l'interferenza con il Canale (corridoio ecologico di pregio).

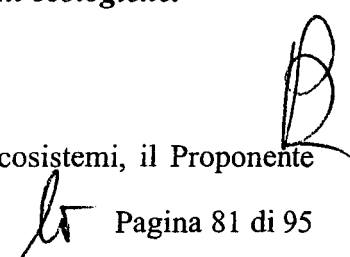
Opere di mitigazione e conclusioni – controllo attività di cantiere per prevenire e contenere impatti sugli elementi di pregio sopra descritti; mantenimento ed incremento della rete ecologica con inserimento di siepi e filari lungo il bordo della strada. I punti critici in cui adottare particolari accorgimenti mitigativi coincidono con il sovrappasso del Canale Don Antonio e con il punto di attenzione denominato Roggia Gambarina.

Richiesta di integrazioni n. 22 *Fornire soluzioni tecniche in merito alla ricostruzione ed implementazione della rete ecologica maggiore (valli fluviali, rete idrica maggiore, boschi) e minore (fontanili, rete idrica minore e rete di siepi, filari e macchie erborate).*

Richiesta di integrazioni n. 39 *Fornire più ampie specificazioni sulle attività mitigative previste per la preservazione degli ecosistemi, dell'agrosistema e delle loro funzioni ecologiche.*

Sintesi integrazione n. 22 e 39

Per quanto attiene le misure di mitigazione per la conservazione degli ecosistemi, il Proponente



riassume le funzioni ecologiche cui sono finalizzate le opere mitigative previste:

- Recupero a verde margini stradali e sedimi stradali abbandonati (piantagione di siepi alberate ed arbustate con specie autoctone così da creare siti di nidificazione e rifugio per specie della fauna vertebrata);
- Impianto di specie arboree autoctone per compensare le perdite di vegetazione (ricostituzione di siepi arboreo-arbustive contornanti appezzamenti coltivati o bordanti corsi d'acqua interferiti con aumento della vocazionalità faunistica);
- Realizzazione di tunnel sottostradali per lo spostamento degli Anfibi (in particolare le strette fasce ripariali dei corpi idrici);
- Attenuazione effetto barriera della strada con inserimento preferenziale di strutture ad archi per agevolare lo spostamento della fauna terrestre;
- Rivitalizzazione dei fontanili (ripristino del flusso idrico e creazione di ambienti umidi per gli Anfibi); secondo il Proponente tale intervento consentirebbe il rinforzo della popolazione di Rana di Lataste, specie di particolare interesse conservazionistico.

Il Proponente afferma che tali interventi sono in accordo con il Progetto "Rete ecologica della Provincia di Milano" nel quale sono stati individuati, come ganglio ecologico primario, l'ambito dei fontanili ad ovest di Milano e i SIC Fontanile Nuovo e Bosco di Cusago e, come ganglio secondario, la zona a sud-est di Abbiategrasso.

Il Proponente afferma in sintesi che *"la realizzazione soprattutto di siepi e fasce arboreo-arbustive...è di estrema importanza per dare continuità naturale ai gangli considerati, attraverso corridoi ecologici di collegamento"*.

4.3.4 COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI

Richiesta integrazioni n. 32. Confermare e/o integrare l'individuazione e caratterizzazione dei recettori sensibili all'inquinamento acustico, con particolare riguardo a quelli residenziali, di cui non deve essere trascurata l'informazione relativa all'altezza e numero di piani. Tale analisi deve prevedere una valutazione puntuale dei livelli di immissione attuali, post-operam in assenza di mitigazioni e post-operam con mitigazioni dimensionate al conseguimento degli obiettivi di cui sopra.

Sintesi dell'integrazione n.32

Il Proponente afferma che nel tracciato non ci sono ricettori sensibili ai quali sia stata attribuita la I classe, con limiti pari a 50 - 40 dB(A), rispettivamente di giorno e di notte. Vi sono edifici residenziali a diverse

distanze dalla sede prevista.

Le simulazioni sono state effettuate in tre sezioni, poste in luoghi diversi, per collocazione e distanze degli edifici dalla sorgente. In quei luoghi sono state collocate barriere antirumore, per ottenere il rispetto dei limiti acustici di facciata.

Il Proponente afferma che già nella prima valutazione si era ottenuto il rispetto dei limiti e, a maggior ragione, nella fascia di pertinenza di 250 metri, dove i limiti sono più elevati, questi sono rispettati sia di giorno che di notte.

Il Proponente dichiara che, *visto il tracciato, posto lontano dagli agglomerati, si è verificato che gli edifici vicini al tracciato stesso non superano i due piani fuori terra oltre ad eventuale seminterrato.*

L'altezza in gronda, massima, è di 7 metri. Su questa quota sono stati tarati gli interventi. Le proiezioni verticali delle isofone, nelle tre sezioni poste in allegato, mostrano il rispetto dei limiti.

Richiesta integrazioni n. 33 Fornire indicazione delle situazioni in cui si ha un significativo incremento del livello equivalente di immissione post-operam rispetto all'ante-operam

Sintesi dell' integrazione n. 33

Il Proponente afferma che *nella fase ante operam, non erano state eseguite misure fonometriche del clima acustico, in quanto le infrastrutture di trasporto, non sono soggette al rispetto del criterio differenziale. Si era concentrata l'attenzione sui valori di immissione prodotti dal progetto in esame.*

Effettuando un'analisi qualitativa della situazione, il Proponente fa alcune considerazioni generali:



- *il tracciato corre fuori dai centri abitati e svolgerà il ruolo di circonvallazione per quei comuni come Cusago e Abbiategrasso oggi lambiti da consistenti flussi di traffico*
- *il tracciato scorre lontano dai centri abitati nella parte successiva; le sue emissioni sonore interesseranno solo case sparse*
- *in alcuni casi, anche per poche case vicine, è stata prevista la costruzione di gallerie, trincee e barriere antirumore*
- *in ogni caso per le case sparse il passaggio di una strada di una certa rilevanza, porta ad un aumento dei livelli sonori attuali.*

Questo fenomeno si verificherà lungo quasi tutto il percorso; faranno eccezione i comuni di Albairate, Cisliano, Cusago e la parte sud della variante Abbiategrasso, nel comune di Ozzero.

Per il nuovo tracciato, dove necessario, sono previste opere di mitigazione. *In quei luoghi, infatti, l'aumento del livello sonoro dovuto ai flussi ed alla velocità di transito, sarà compensato dalla distanza e dalla costruzione delle previste barriere.*

Il livello sonoro finale sarà quindi inferiore all'attuale.

Questa considerazione ha un valore indicativo, poiché le infrastrutture di trasporto non sono

GR  

soggette all'obbligo del rispetto del criterio differenziale.

Richiesta integrazioni n. 34 *Fornire l'aggiornamento della stima degli impatti acustici estesa non solo al tratto stradale in senso stretto, ma anche alle opere connesse e complementari al tracciato, stimando anche gli impatti derivanti dall'interazione con i progetti in fase di realizzazione e/o in fase di progettazione*

Sintesi dell' integrazione n. 34

Le opere connesse al tracciato sono svincoli e rotonde sono per la distribuzione del traffico.

Dalla cartografia è evidente la presenza di zone a destinazione industriale ed artigianale. Inevitabilmente l'infrastruttura svolgerà non solo un ruolo di collegamento con Magenta e Malpensa, alternativo alla viabilità esistente, ma anche il ruolo di arteria per la distribuzione di materie prime e prodotti finiti alle aziende dei comuni interessati.

Bisogna anche considerare che i sistemi di strade extraurbane, consentono una buona velocità di transito. Per la viabilità normale, la velocità è molto più ridotta, come d'altra parte i flussi. Essendo la velocità uno degli elementi responsabili degli elevati livelli sonori ambientali, la sua diminuzione è fattore importante per il controllo delle emissioni sonore.

Il Proponente afferma che sugli svincoli passerà una percentuale bassa dei flussi della strada principale in progetto, con una velocità inferiore ai 50 km/ora e che, quindi, le emissioni sonore saranno inferiori rispetto a quelle della strada principale. Nel caso di Cisliano, per rendere conto delle emissioni dalla rotonda e dalla parte di S.P. più vicina alle case sono state inserite anche le sorgenti della viabilità secondaria.

Esaminando il tracciato... non sono state trovate iniziative, né in fase di realizzazione, né di progetto, che si possano ritenere connesse all'opera esaminata. Quindi, non vi sono elementi per valutare la possibilità di aumenti dei flussi oltre quelli già previsti in progetto. Le stime dell'impatto non possono perciò che concentrarsi sull'opera.

Richiesta integrazioni n. 35 *Fornire con elaborati adeguati le previsioni della componente "vibrazione", con riferimento alle caratteristiche costruttive del manufatto, al volume di traffico indotto da mezzi pesanti e dall'eventuale incremento dei fenomeni vibratorii causati dalle fasi di accelerazione e decelerazione in prossimità di svincoli e sulle rampe, correlando il tutto ad eventuali opere di mitigazione ambientale*

Sintesi dell' integrazione n. 35

Il Proponente, per quanto riguarda le vibrazioni della strada in esercizio, dichiara che ci si deve

affidare alla letteratura e all'esperienza specifica di misure in prossimità di strade e che, comunque, i veicoli leggeri non producono vibrazioni di entità tale da essere misurate in abitazioni adiacenti.

I mezzi pesanti possono, in condizioni particolari, produrre vibrazioni sul manto di asfalto, soprattutto quando si rendono necessarie frenate brusche...

La trasmissione delle vibrazioni dipende sia dal tipo di terrapieno che è stato costruito, sia dalle caratteristiche degli strati geologici sottostanti. Alcuni elementi sono costanti, nell'area geografica circostante, come chiarito dalla relazione geologica allegata alla documentazione generale del Proponente.....

Nella zona che interessa i tracciati stradali in progetto.....l'assenza di rocce e le caratteristiche smorzanti degli strati, la presenza di un solo strato argilloso a profondità variabile portano a concludere per un scarsa capacità del terreno di trasmissione delle vibrazioni. Nelle prove effettuate in altre situazioni, secondo le norme UNI, con rilievo delle vibrazioni sui tre assi, sono stati trovati sempre valori modesti.

Le norme tecniche per le vibrazioni negli edifici, sono: UNI 9614 e UNI 9916. Sono allegate le schede della stratigrafia del terreno.

Richiesta integrazioni n. 38 *Fornire indicazioni, riferite agli elaborati progettuali, sulla tipologia, la collocazione e le dimensioni delle mitigazioni acustiche previste e fornire indicazioni in merito alla loro efficacia lungo il tracciato e ai fini della protezione dei piani alti degli edifici.*

Sintesi dell' integrazione n. 38

Le opere di mitigazione previste sono di vari tipi, a seconda della posizione reciproca della sorgente stradale e dei ricettori residenziali, delle possibilità offerte dal terreno e dalla profondità della falda acquifera. Le tipologie scelte sono rappresentate da tratti in galleria, in trincea, barriere antirumore.

Le gallerie si trovano nel tratto nord del progetto (Magenta) collegate da tratti in trincea, fino a dopo la Cascina Bianchi..... Nella parte restante..... le aree residenziali possono essere protette dalle immissioni sonore con barriere o terrapieni.

Vi sono tratti in rilevato nel ramo est, a Cisliano, dove il tracciato si discosta dalla sede dell'esistente S.P.. Poiché una parte ridotta del traffico attuale potrà rimanere nella sede attuale, è stata prevista una doppia barriera, parte sul viadotto sopra la S.P. e parte accanto al ciglio della S.P, nella parte in direzione est-ovest.

Sul viadotto vi saranno barriere di tipo leggero, lungo la S.P. invece è prevista la costruzione di terrapieni in terra naturale od armata.

Nel rimanente tracciato, nei luoghi nei quali si verificava un superamento dei limiti dei Piani di Zonizzazione Acustica, il Proponente ha previsto delle barriere dell'altezza di 3 metri, le cui

caratteristiche fisiche saranno definite durante la progettazione esecutiva.

Per le immissioni in corrispondenza dei piani alti degli edifici, bisogna considerare la tipologia costruttiva diffusa dell'area.

I condomini pluripiano si trovano solo nelle aree adiacenti ai centri storici o all'interno degli stessi. Nelle zone di sviluppo residenziale vengono costruiti solo edifici mono o bifamiliari.. Visto il tracciato, posto lontano dagli agglomerati, si è verificato che gli edifici vicini al tracciato stesso non superano i due piani fuori terra oltre ad eventuale seminterrato.

L'altezza in gronda, massima, è quindi di 7 metri. Su questa quota sono stati tarati gli interventi. Le proiezioni verticali delle isofone, nelle tre sezioni poste in allegato, mostrano il rispetto dei limiti.

4.3.5 COMPONENTE PAESAGGIO

Richiesta integrazioni 23 Per la conservazione della visibilità di vedute paesaggistiche di particolare pregio, fornire un approfondimento in merito alla progettazione paesaggistica sul territorio urbanizzato lungo il tracciato;

Richiesta integrazioni 24 Fornire un approfondimento sulle interferenze con alcuni ambiti di elevato pregio e sensibilità paesaggistica (gli attraversamenti sul Naviglio Grande e di Bereguardo, la conca Leonardesca di navigazione lungo il Naviglio di Bereguardo e il Castello di Cusago);

Richiesta integrazioni 25 Fornire un approfondimento in merito all'interferenza di carattere percettivo determinata dalle nuove caratteristiche dell'infrastruttura viaria in corrispondenza del Castello di Cusago e del nucleo rurale storico della Cascina Cusago di Sotto, comprese le eventuali opere mitigative;

Richiesta integrazioni 26 Fornire una soluzione alternativa di apprezzabile valore paesaggistico e ambientale, in corrispondenza del nucleo di antica formazione di Castellazzo dei Barzi, in Comune di Robecco sul Naviglio;

Richiesta integrazioni 30 Fornire maggiori indicazioni sulle interazioni con l'opera idraulica inerente la conca di navigazione posta sul Naviglio Bereguardo, nonché fornire notizie sullo stato di conservazione e sulla natura degli eventuali interventi di recupero e manutenzione;

Sintesi delle integrazioni n. 23, 24, 25, 26 e 30

Il Proponente tratta le integrazioni insieme riconducendole ad un generale inquadramento.

Vengono allegate alcune schede relative a:

- Naviglio Grande;
- Naviglio Bereguardo;
- Castello di Cusago;
- Cascina Cusago di sotto;
- Castellazzo dei Barzi;

Il Proponente afferma, allegando stralci planimetrici e viste fotografiche di inserimento, che *"l'impatto con i vincoli paesistici risulta mitigato dalle opere a verde previste"* e che *"non sono*

previste interferenze dirette tra opera e manufatti idraulici, sia per posizione che per luci dei ponti previsti". In particolare si specifica come, per gli ambiti Castello di Cusago e Castellazzo dei Barzi, le distanze siano "tali da non costituire apprezzabile impatto" e, per quanto riguarda i tratti adiacenti ad aree urbanizzate, siano "previste opere a verde specifiche ubicate nelle aree intercluse".

Si richiamano inoltre le considerazioni esposte circa l'esame di alternative di tracciato per il tratto di Castellazzo dei Barzi.....ove una diversa configurazione di tracciato, così come esaminato nell'ambito dello studio di impatto ambientale (Relazione Generale pag. 71), presenta un complessivo impatto paesaggistico maggiore".

Richiesta integrazioni 27 *Fornire un elaborato in cui siano indicate le interferenze di carattere percettivo con le emergenze storico-architettoniche presenti e nello specifico con l'emergenza naturalistica del bosco di Razzolo.*

Sintesi dell' integrazione n. 27

Per quanto riguarda le emergenze storico architettoniche "è stato prodotto uno specifico elaborato (Tavola dei vincoli paesistici e ambientali D.Lgs 490/99) concordato nei contenuti con la Soprintendenza Beni Ambientali e Architettonici", che identifica e localizza con apposita fotodocumentazione le emergenze presenti sul territorio; tale documento viene integrato con il dettaglio per il bosco di Riazolo; il Proponente afferma che "le distanze sono tali da non costituire interferenza percettiva ad eccezione"...."della Chiesa Rossa in Comune di Cusago, per il rispetto della quale era stata individuata la variante proposta in sede di Quadro di riferimento Progettuale, superata dalle richieste di cui alla delibera Regionale n. 14403 del 30/09/2003 nella quale si chiede che il tracciato sia mantenuto in sede sulla S.P. 114 con uno svincolo a due livelli che prevede il parziale interrimento della rotatoria a raso al fine di ridurre l'altezza del manufatto di scavalco e la relativa interferenza paesaggistica con la Chiesa S. Maria Rossa".

Richiesta integrazioni 28 *Fornire adeguata documentazione in merito al potenziale rischio archeologico in corrispondenza della cascina Faustina ad Albairate, prevedendo l'attuazione di relative cautele in fase di realizzazione;*

Sintesi dell' integrazione n. 28

Per quanto riguarda la fase di realizzazione sono da prevedersi gli accorgimenti (cap.5 Opere mitigazione):

- *aggiornamento del censimento dei ritrovamenti;*
- *fotointerpretazione;*
- *prospezioni geofisiche;*
- *indagini superficiali;*

- *sorveglianza in corso d'opera.*

Per tali attività sono stati previsti importi pari a 470.000 euro per il collegamento SS 11 da Magenta alla Tangenziale Ovest di Milano e 176.000 euro per la Variante di Abbiategrasso.

Nelle Integrazioni al SIA viene riportato il censimento dei siti di interesse archeologico desunti dalla cartografia specificatamente predisposta dal Parco del Ticino Carta del rischio Archeologico:

Comune di Magenta:

- 101 Località Ponte Vecchio – *Necropoli celtica e romana*
- 103 Località Bergamasca – *Sito preistorico*

Comune di Robecco sul Naviglio

- 104 Località Castellazzo dei Barzi – *Necropoli romane*

Comune di Abbiategrasso:

- 108 Località Castelletto – *Tombe celtiche*
- 109 Località C.na Gennara – *Tombe romane*

Comune di Azzero:

- 110 Località Chiesa S. Siro – *Tombe romane*
- 111 Località C. Cagnola – *Necropoli celtica*
- 112 Località C.na Vismara – *Tombe romane.*

Dall'analisi degli stralci allegati il Proponente evidenzia la "non interferenza diretta".

Richiesta integrazioni 29 Fornire le risultanze della verifica della possibilità di garantire una continuità dei percorsi di interesse paesaggistico individuati nel PTCP, tra cui quello lungo il "Naviglio Bereguardo – P05", l'antica "strada dei mercanti – P09", il "sentiero Europa – P07; Sintesi dell' integrazione. n.29

Il Proponente afferma che "la continuità di tali percorsi risulta garantita dagli elementi viari previsti per il mantenimento delle connessioni locali e/o da sovrappassi alla viabilità interferita".

Nelle tavole allegate vengono riportate alcune proposte integrative di modifica puntuale dell'itinerario interferito ed eventuali ulteriori opere di scavalcamento.

Per quanto riguarda l'itinerario P05 - Naviglio Bereguardo la continuità dello stesso è garantita dal ponte di scavalcamento del Naviglio Bereguardo;..... opportune opere di inserimento paesistico costituite da filari alberati posti a schermatura del manufatto e dei rilevati stradali consentono di mitigarne l'impatto paesistico.

Per quanto riguarda l'itinerario P09 - Strada dei Mercanti si localizza un'interferenza con il tracciato della Variante di Abbiategrasso in corrispondenza della strada per Ozzero "la cui continuità è garantita da un ponte di scavalcamento del tracciato in progetto".

Per quanto riguarda l'itinerario P07 - Sentiero Europa non sono presenti interferenze in quanto si sviluppa lungo le fasce più prossime al Fiume Ticino; le previsioni di nuovo ponte sul Fiume Ticino

garantiscono con le relative campate necessarie al rispetto delle fasce fluviali la continuità di tale itinerario.

Oltre agli itinerari segnalati, nelle Integrazioni vengono analizzati i seguenti percorsi di interesse paesaggistico:

- *P04: in Comune di Magenta la continuità dell'itinerario è garantita dalla viabilità locale rispetto alla quale il progetto prevede svincoli a livelli differenziati e controstrade; in corrispondenza del superamento del Naviglio Grande l'opera in progetto prevede un ponte di caratteristiche tali da garantire il superamento dell'alzaia lungo la quale si sviluppa tale itinerario, la cui continuità risulta pertanto garantita*
- *P18: in Comune di Cassinetta di Lugagnano in corrispondenza di tale itinerario è previsto in progetto un sovrappasso alla viabilità che ne consente la continuità*
- *P16: in corrispondenza del collegamento tra il progetto della Magenta – Milano e della Variante di Abbiategrasso è prevista una controstrada che consente il mantenimento della continuità di tale itinerario; in corrispondenza del tratto di adeguamento in sede la continuità di tale itinerario può essere garantita da una nuova opera di sovrappasso*
- *P17: in Comune di Cusago in corrispondenza di tale itinerario è previsto un ponte di sovrappasso che ne garantisce la continuità*
- *P10: in Comune di Ozzero in località Ponte Mainaro l'intervento prevede l'adeguamento in sede della SS 494 con uno svincolo a rotatoria a raso e raccordo alla viabilità locale, consentendo così la continuità dell'itinerario paesistico interessato.*



5 CRITICITÀ RESIDUE

Con riferimento all'esame delle integrazioni prodotte si riportano di seguito le criticità residue dei Quadri Programmatico, Progettuale e Ambientale del SIA, riscontrate nell'istruttoria .

5.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Va esplicitata la coerenza del progetto con la pianificazione del settore acque.

Riguardo alla pianificazione provinciale non risultano approfonditi la descrizione dei piani ed il livello di inserimento delle opere.

5.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Circa il piano particolareggiato della cantierizzazione, non è stata riportata l'estensione delle aree di cantiere.

Circa il bilancio delle terre e dei materiali in genere, i calcoli riportati nel SIA fanno riferimento ad altri progetti dell'area milanese, per i quali sarebbe opportuno effettuare un'attenta verifica. Non viene sufficientemente precisato il fabbisogno di inerti, anche se è annunciato l'impiego di cave di prestito (cava G34, prevista dal piano cave della Provincia di Milano).

Non sono precisate la tipologia e l'ubicazione delle eventuali discariche.

Lo studio non definisce completamente le modalità di ripristino delle aree di cantiere.

5.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

5.3.1 COMPONENTE ATMOSFERA

Per quanto riguarda lo stato ante operam, il Proponente dichiara il superamento dei limiti per l'O3, per il PM10 e per l'NO2 nei comuni di Milano e Magenta; per l'NOx nei comuni di Milano, Abbiategrasso e Magenta.

Pertanto l'infrastruttura in esame, si inserisce in un contesto territoriale ove , in alcuni tratti, già sono superati i limiti consentiti; inoltre lo stesso Proponente dichiara, senza entrare nel merito qualitativo e quantitativo che potrebbero essere possibili *"locali incrementi dell'inquinamento relativamente ai recettori più prossimi"*.

L'analisi del Proponente nella fase di esercizio necessita di approfondimenti presenta elementi contraddittori: nel SIA ha effettuato una stima del contributo degli inquinanti immessi, dichiarando trascurabile il contributo incrementale degli inquinanti stessi e che i valori previsti rientrano entro i limiti di protezione della salute umana (considerando il solo contributo

immissivo dell'infrastruttura stradale invece del cumulato); nell'integrazione elenca, genericamente, invece i comuni *maggiormente* interessati dall'inquinamento, senza specificarne i termini quantitativi

Per quanto concerne la determinazione delle distanze oltre le quali non si risentirà dell'effetto del traffico, il Proponente riporta una serie di mappe dalle quali si desumono, all'interno di una fascia di 300 metri dall'asse stradale, quali siano le abitazioni che *maggiormente* possono essere esposti all'inquinamento atmosferico. Il Proponente non determina, tuttavia, il contributo in termini di tutela della salute pubblica, in quanto, lo stesso Proponente dichiara che *"la vicinanza all'infrastruttura proposta di alcune zone produttive, rende complessa la stima dell'esposizione delle persone che vi lavorano, per quanto possa essere ridotta ad una frazione della giornata"*.

Pertanto si rende necessario prevedere opere di mitigazione tali che i valori e le tipologie di inquinanti della situazione ante operam siano diminuiti nelle condizioni di esercizio dell'opera.

Per la fase di cantiere, il Proponente dovrà elaborare *un Piano Particolareggiato di Cantierizzazione* nelle fasi progettuali successive con i necessari approfondimenti rispetto alle generiche indicazioni fornite nel preliminare.

5.3.2 COMPONENTE AMBIENTE IDRICO SUOLO E SOTTOSUOLO

In relazione alle caratteristiche della componente si ritiene opportuno:

- prevedere la raccolta e il trattamento delle acque di piattaforma lungo tutto lo sviluppo del tracciato mediante vasche di prima pioggia e disoleatori
- progettare le vasche di trattamento delle acque di piattaforma a presidio dei pozzi di attingimento idropotabile e dei fontanili, in modo da garantire condizioni di sicurezza dall'infiltrazione di sostanze inquinanti e/o pericolose anche nel caso di incidente rilevante, prevedendo, ove possibile, il recapito delle acque trattate in corpi recettori superficiali o in fognature, in sostituzione del sistema di tubi drenanti adottato per disperdere le acque nell'intorno della vasca.

Per quanto riguarda l'impatto sui fontanili per l'interferenza nel tratto lungo la SP 114 in corrispondenza della sezione n. 181, tra Cisliano e Cusago il progetto definitivo dovrà riportare il progetto dettagliato dell'opera di mitigazione prevista.

Poiché in corrispondenza delle trincee previste per i tratti di Magenta e di Albairate si evidenzia una parziale interferenza tra la quota progetto e l'escursione della falda, la progettazione definitiva dovrà prevedere specifici interventi di impermeabilizzazione ed impianti di

collettamento, raccolta e sollevamento mediante il pompaggio della acque meteoriche raccolte dalle pavimentazioni.

5.3.3 COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA ED ECOSISTEMI

La trattazione della componente risulta poco approfondita, con carenza di dati necessari per la definizione del quadro di interferenze dell'opera con le componenti in esame e ad una corretta valutazione delle misure mitigative e compensative.

Per quanto riguarda l'analisi e la caratterizzazione della componente vegetazionale e faunistica dell'area di studio, si segnalano alcune carenze residue:

- non è stata redatta un'apposita Carta della vegetazione che riporti la situazione della vegetazione reale presente necessaria per evidenziare le interferenze con le componenti biotiche degli ecosistemi interessati dal tracciato;
- non sono state individuate le specie ed i popolamenti vegetali rari e protetti eventualmente esistenti, in grado di elevare il valore ecologico degli ecosistemi interferiti, la cui presenza comporterebbe la necessità di considerare opportune e specifiche misure di tutela sia in fase di costruzione che di esercizio dell'opera;
- manca un approfondito inquadramento faunistico del territorio, in quanto non vengono identificate e rappresentate le aree di particolare significato ecologico per le specie della fauna vertebrata (siti di riproduzione, alimentazione e svernamento, corridoi di transito per l'avifauna migratoria, etc.).

L'opera risulta essere un elemento di separazione del territorio, il cui impatto è penalizzante, in alcuni tratti, sia sotto il profilo della perdita e dell'interruzione della continuità agricola sia dal punto di vista della frammentazione degli appezzamenti, e compromette il sistema viabilistico interno (strade poderali).

Per quanto attiene il sistema agricolo, il progetto definitivo dovrà stimare, quindi, in modo puntuale gli impatti sulle singole aziende agricole interferite, valutando i danni arrecati in termini di frammentazione delle proprietà, compromissione della potenzialità produttiva, perdita di valore economico, etc. e proporre adeguate misure mitigative e compensative.

Nel definitivo va approfondita la progettazione e la realizzazione di adeguati interventi mitigativi e compensativi, oltre a quelli già previsti nel SIA, in particolare:

- Nella parte terminale di tracciato della tratta Abbiategrasso-Vigevano, dovranno essere realizzate idonee misure di salvaguardia dell'ecosistema acquatico ed ecotonale del Canale Don. Antonio, che preservino la vegetazione acquatica ed igrofila, l'ittiofauna e la fauna

anfibia, e la funzione di corridoio ecologico svolta dal corso d'acqua;

- In relazione al SIC "Bosco di Cusago", dovrà essere elaborato un progetto di riqualificazione e miglioramento forestale della cenosi boschiva, in conformità a quanto previsto nello studio ed in accordo con gli enti gestori dell'area protetta; analoghi interventi dovranno essere attuati nel Bosco di Riazzolo.
- Un intervento di mitigazione da porre in atto dovrà essere la rinaturazione dei fontanili localizzati in prossimità dell'infrastruttura, così come previsto nel SIA.
- In linea generale quale intervento compensativo, dovranno essere realizzate al di fuori del tracciato, per l'aumento della qualità ecologica territoriale, unità ecosistemiche (aree boscate, siepi, zone umide, prati, etc.) di collegamento e di ricostituzione della rete ecologica maggiore (rete idrica maggiore, aree boscate) e minore (fontanili, rete idrica secondaria, siepi, filari e macchie boscate) in conformità al progetto di Rete Ecologica contenuto nel PTCP della Provincia di Milano.
- Negli interventi di mitigazione e compensazione si dovrà evitare l'impiego di specie esotiche.
- Al fine di mitigare l'effetto barriera del tracciato stradale ed impedire la completa interruzione dei corridoi ecologici di spostamento per la fauna, si dovranno realizzare sottopassi ed ecodotti di opportune dimensioni.

In fase di progettazione definitiva dovrà essere elaborato un accurato Piano Particolareggiato di Cantierizzazione, il quale prescriva opportune misure di contenimento degli impatti sulla vegetazione e sulla fauna, particolarmente nelle aree di particolare sensibilità ecosistemica, e che contenga un dettagliato progetto di ripristino e riqualificazione delle aree di cantiere alla fine dei lavori, privilegiando la creazione, ove possibile, di aree a verde o agricole in continuità con l'ambiente circostante.

5.3.4 COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI

La componente risulta nel complesso esaminata in modo adeguato. E' comunque necessario nella fase post operam un monitoraggio per tutti i ricettori entro la fascia dei 250 m per la verifica dell'efficacia delle barriere antirumore

5.3.5 COMPONENTE PAESAGGIO

Per quanto riguarda le aree archeologiche il Proponente riporta il censimento dei siti di interesse archeologico desunti dalla cartografia specificatamente predisposta dal Parco del Ticino 'Carta del

rischio Archeologico, ma non specifica gli stati di conservazione dei singoli beni.

E' necessario l'approfondimento in sede di progetto definitivo dello studio dei singoli beni a valore storico-archeologico e del loro stato di conservazione, inserendo un progetto specifico e puntuale delle relative opere mitigative.

Il paesaggio risulta essere caratterizzato, per ragioni storiche, da una marcatura costituita dalle coltivazioni agrarie e dalle formazioni arboree con una rete idrica di alimentazione. Tale struttura caratteristica costituisce una partizione geometrica del territorio con alcuni elementi occupati dagli insediamenti abitativi che storicamente erano almeno dotati di tutti i servizi elementari per renderli autonomi. Questa caratteristica pregnante viene in parte incisa dall'opera in esame. Si dovrà quindi aver cura che tale incisione non modifichi la caratteristica principale del paesaggio.



Roma, 26 luglio 2005

Prof. Ing. Alberto FANTINI

Ing. Claudio LAMBERTI

Dott. Vittorio AMADIO

Ing. Pietro BERNA

Arch. Eduardo BRUNO

Dott. Massimo BUONERBA

Ing. Giuseppe CARLINO

Avv. Flavio FASANO

Arch. Franco LUCCICHENTI

Dott. Giuseppe MANDAGLIO

Prof. Antonio MANTOVANI

Avv. Stefano MARGIOTTA

Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI

Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO

Ing. Alberto PACIFICO

Prof. Ing. Monica PASCA

Ing. Giovanni PIZZO

Ing. Pier Lodovico RUPI

Ing. Mario Rossetti

Alberto Fantini
Claudio Lamberti
Vittorio Amadio
Pietro Berna
Eduardo Bruno
Massimo Buonerbera
Giuseppe Carlino
Flavio Fasano
Franco Luccichenti
Giuseppe Mandaglio
Antonio Mantovani
Stefano Margiotta
Rodolfo M.A. Napoli
Maurizio Onofrio
Alberto Pacifico
Monica Pasca
Giovanni Pizzo
Pier Lodovico Rupi
Mario Rossetti

Accessibilità Malpensa: Collegamento tra la SS. N. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, compresa la variante di Abbiategrasso con adeguamento in sede del tratto di statale 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino (questo escluso)

ALLEGATO ALLA RELAZIONE ISTRUTTORIA

TABELLA A "OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO"

TABELLA DI SINTESI PER LA RACCOLTA DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

<i>Numero progressivo</i>	<i>Data protocollo al Ministero</i>	<i>Codice protocollo</i>	<i>Ente - Soggetto</i>	<i>Analogia con altre osserv.</i>	<i>Sintesi dei contenuti</i>
1	23/07/2003	8746/VIA/	Arch. Gaetano Randazzo, in rappresentanza di un raggruppamento spontaneo di cittadini		Il soggetto rileva che l'avviso di ANNAS s.p.a. (Soggetto proponente dell'opera) pubblicato sul sole 24 ore del 20 Giugno 2003 e relativo alla richiesta di compatibilità ambientale del progetto è carente, confuso e non conforme all'art. 5 del D.P.C.M. 10 Agosto 1988, n. 377 e alla circolare 11 Agosto 1989 sulle modalità dell'annuncio su quotidiani; il soggetto chiede quindi all'ANNAS di voler pubblicare ai sensi dell'art. 6 della legge n. 349 del 1986 l'annuncio di cui trattasi
2	23/07/2003	8746/VIA/	Grassi Carla, in rappresentanza di un raggruppamento spontaneo di cittadini	I (T)	Il soggetto rileva che l'avviso di ANNAS s.p.a. (Soggetto proponente dell'opera) pubblicato sul sole 24 ore del 20 Giugno 2003 e relativo alla richiesta di compatibilità ambientale del progetto è carente, confuso e non conforme all'art. 5 del D.P.C.M. 10 Agosto 1988, n. 377 e alla circolare 11 Agosto 1989 sulle modalità dell'annuncio su quotidiani; il soggetto chiede quindi all'ANNAS di voler pubblicare ai sensi dell'art. 6 della legge n. 349 del 1986 l'annuncio di cui trattasi
3	30/07/2003	9047/VIA/	Stefanini Miriam		Il soggetto rileva che il progetto deturpa nuclei rurali di tipo storico ed ecosistemi quali il Bosco di Riazzolo ed il Bosco di Cusago
4a	29/07/2003	8979/VIA/	Curci Giuseppe		Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale della viabilità
4b	29/07/2003	8979/VIA/	Beretta Ernesto		Il soggetto rileva che l'opera risulterà a soli 20 m. dalla propria abitazione, invadendo terreni di sua proprietà che quindi non saranno più idonei alla coltivazione, e distruggendo fontanili, sorgive e parte della flora esistente
4c	29/07/2003	8979/VIA/	Beretta Teresio	4b (T)	Il soggetto rileva che l'opera risulterà a soli 20 m. dalla propria abitazione, invadendo terreni di sua proprietà che quindi non saranno più idonei alla coltivazione, e distruggendo fontanili, sorgive e parte della flora esistente
4d	29/07/2003	8979/VIA/	Beretta Anna Maria	4b (T)	Il soggetto rileva che l'opera risulterà a soli 20 m. dalla propria abitazione, invadendo terreni di sua proprietà che quindi non saranno più idonei alla coltivazione, e distruggendo fontanili, sorgive e parte della flora esistente

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
4e	29/07/2003	8979/VIA/	Beretta Francesco	4b (T)	invadendo terreni di sua proprietà che quindi non saranno più idonei alla coltivazione, e distruggendo fontanili, sorgive e parte della flora esistente
4f	29/07/2003	8979/VIA/	Beretta Federica	4b (T)	Il soggetto rileva che l'opera risulterà a soli 20 m. dalla propria abitazione, invadendo terreni di sua proprietà che quindi non saranno più idonei alla coltivazione, e distruggendo fontanili, sorgive e parte della flora esistente
4g	29/07/2003	8979/VIA/	Oliva Piera	4b (T)	Il soggetto rileva che l'opera risulterà a soli 20 m. dalla propria abitazione, invadendo terreni di sua proprietà che quindi non saranno più idonei alla coltivazione, e distruggendo fontanili, sorgive e parte della flora esistente
4h	29/07/2003	8979/VIA/	Massimo Marotta		Il soggetto ritiene che l'opera attuerà il traffico e rovinerà il territorio circostante
4i	29/07/2003	8979/VIA/	Fedirighini Paola		Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici naturali (Parco del Ticino e località Cassinetta di Lugagnano)
4j	29/07/2003	8979/VIA/	Costantino Blundo		Il soggetto ritiene che il progetto sia dannoso per il territorio e per la sua gente
4k	29/07/2003	8979/VIA/	Simona Offredi	4i (P)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici locali (località Cassinetta di Lugagnano)
4l	29/07/2003	8979/VIA/	Daniele Ostuni	4i (P)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO, ribadisce che il progetto è lesivo del patrimonio naturale locale (Parco del Ticino)
4m	29/07/2003	8979/VIA/	Ivana Capra		Il soggetto rileva che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove è presente una pista ciclabile
4n	29/07/2003	8979/VIA/	Stefano Muti	4m (P)	Il soggetto rileva l'incompatibilità dell'opera con lo sviluppo turistico e territoriale, in quanto che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove sono pianificate azioni di riqualificazione turistica (come ad esempio la navigabilità da e verso la Svizzera)
4o	29/07/2003	8979/VIA/	Stefania Benedetti		Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio
4p	29/07/2003	8979/VIA/	Ranzani Silvana		Il soggetto ritiene che l'opera sia inutile poiché, per la presenza di numerosissimi svincoli da progetto per il tratto tra Albairate e Cusago che rallenterebbero il

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					traffico, potranno insorgere inefficienze di servizio rispetto alla attuale comoda strada Milano-Baggio
4q	29/07/2003	8979/VIA/	Cislagni Marco	4h (P)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento
4r	29/07/2003	8979/VIA/	Cislagni Luigi	4o (P)	Il soggetto considera il progetto dannoso per l'economia agrituristica locale
4s	29/07/2003	8979/VIA/	Martineti Paola	4m (P)	Il soggetto rileva che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio Grande, area tutelata ai sensi del D.L. vo 490/99, dove è inoltre presente una pista ciclabile, e comprometterà l'ecosistema del Parco Sud ; inoltre ritiene inutile l'opera a livello locale (trato Magenta-Albairate)
4t	29/07/2003	8979/VIA/	De Vecchi GianPiero		Il soggetto ritiene che l'opera contribuirà ad una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesistica ed agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino; permeabilità trasversale compromessa per mezzi agricoli, ciclomotori e biciclette); ritiene inoltre che un sistema viabilistico a rete mediante il potenziamento della maglia stradale esistente sia da preferire all'opera in progetto
4u	29/07/2003	8979/VIA/	Moscatelli Elena	4t (P)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4v	29/07/2003	8979/VIA/	Carlo Magari	4u (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4w	29/07/2003	8979/VIA/	Emiliano Olivares	4u (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4x	29/07/2003	8979/VIA/	Cesira Lovati	4m (T)	Il soggetto rileva che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove è presente una pista ciclabile
4y	29/07/2003	8979/VIA/	Mariangela Billa	4u (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4z	29/07/2003	8979/VIA/	Nome illeggibile	4t (P)	Il soggetto ritiene che l'opera contribuirà ad una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesistica ed agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, del

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
4aa	29/07/2003	8979/VIA/	Nome illeggibile	4t (T)	territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino); rileva inoltre che il tratto Magenta-Abbiategrosso (parco del Ticino) non è compatibile rispetto ai vincoli imposti dall'UNESCO e accettati dalle nostre istituzioni
4bb	29/07/2003	8979/VIA/	Bianchi Simona	4v (T)	Il soggetto ritiene che l'opera contribuirà ad una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesistica ed agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino; permeabilità trasversale compromessa per mezzi agricoli, ciclomotori e biciclette); ritiene inoltre che un sistema viabilistico a rete mediante il potenziamento della maglia stradale esistente sia da preferire all'opera in progetto
4cc	29/07/2003	8979/VIA/	Saffioti Domenico	4t (P)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4dd	29/07/2003	8979/VIA/	Graziano Carmela	4u (P)	Il soggetto ritiene che l'opera comprometterà gli ecosistemi presenti (presenza dell'area del Naviglio Grande, dove esiste una pista ciclabile, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino; permeabilità trasversale compromessa per mezzi agricoli, ciclomotori e biciclette)
4ee	29/07/2003	8979/VIA/	Signorelli Carmela	4v (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4ff	29/07/2003	8979/VIA/	Lorati Mario		Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico, naturalistico e sulla promozione turistica dell'opera (presenza nell'area del Parco del Ticino, del Parco Agricolo Sud Milano, del Naviglio Grande)
4gg	29/07/2003	8979/VIA/	Vacirca Francesca	4dd (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino, del Parco Sud e del Naviglio; propone in alternativa al progetto il potenziamento del trasporto delle merci su ferro e dell'efficienza del trasporto pubblico
4hh	29/07/2003	8979/VIA/	Paquino Giuseppe	4cc (T)	Il soggetto ritiene che l'opera comprometterà gli ecosistemi presenti (presenza

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osseri.	Sintesi dei contenuti
4ii	29/07/2003	8979/VIA/	Oldani Fabio		<p>dell'area del Naviglio Grande, dove esiste una pista ciclabile, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino; permeabilità trasversale compromessa per mezzi agricoli, ciclomotori e biciclette)</p> <p>Il soggetto riferisce che l'opera attraversa il Parco Agricolo Sud Milano, soggetto a tutela, ed è inserita nel Parco del Ticino, entrato nel MAB, ad alto valore ambientale e paesaggistico; l'area del Naviglio Grande sarà soggetta a inquinamento; rileva inoltre che gli svincoli ed il cavalcavia sono quelli propri di un'autostrada e non di una strada a livello locale</p>
4ij	29/07/2003	8979/VIA/	Oldani Graziano	4t (P)	<p>Il soggetto ritiene che l'opera interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale della zona (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino); ritiene inoltre che un sistema viabilistico a rete mediante il potenziamento della maglia stradale esistente sia da preferire all'opera in progetto</p>
4kk	29/07/2003	8979/VIA/	Nome illeggibile		<p>Il soggetto ritiene che il progetto sembri orientato a servire piuttosto il traffico di lunga percorrenza, risultando quindi incapace di risolvere i problemi locali; l'opera danneggia il sistema paesaggistico locale (Naviglio Grande, soggetto a tutela ai sensi del D.L. vo 490/99, zone lungo il tratto Magenta-Albairate)</p>
4ll	29/07/2003	8979/VIA/	Pietrasanta Carlo	4u (T)	<p>Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere</p>
4mm	29/07/2003	8979/VIA/	Frazzei Ofelia	4u (T)	<p>Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere</p>
4nn	29/07/2003	8979/VIA/	Zizzo Antonina	4u (T)	<p>Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere</p>
4oo	29/07/2003	8979/VIA/	Di Maio Vincenzo	4t (P) 4z (P)	<p>Il soggetto ritiene che l'opera interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale della zona (presenza dell'area del Naviglio Grande, soggetto a tutela ai sensi del D.L. vo 490/99, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino), e determini un aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico; ritiene inoltre che il potenziamento del trasporto delle merci su ferro e delle metropolitane leggere sia da preferire all'opera in progetto</p>



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
4pp	29/07/2003	8979/VIA/	Di Maio Caterina	4ff (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico, naturalistico e sulla promozione turistica dell'opera (presenza nell'area del Parco del Ticino, del Parco Agricolo Sud Milano, del Naviglio Grande)
4qq	29/07/2003	8979/VIA/	Parini Alessandro	4u (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere.
4rr	29/07/2003	8979/VIA/	Loredana Zortea	4oo (T)	Il soggetto ritiene che l'opera interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale della zona (presenza dell'area del Naviglio Grande, soggetto a tutela ai sensi del D.L. vo 490/99, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino), e determini un aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico; ritiene inoltre che il potenziamento del trasporto delle merci su ferro e delle metropolitane leggere sia da preferire all'opera in progetto
4ss	29/07/2003	8979/VIA/	Locci Elisa	4rr (P)	Il soggetto ritiene che l'opera provochi una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesaggistica e agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, soggetto a tutela ai sensi del D.L. vo 490/99), e determini un aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico
4tt	29/07/2003	8979/VIA/	Locci Efisio	4rr (P)	Il soggetto rileva che esiste un forte impatto paesaggistico specie nel tratto Magenta-Albairate dove le opere di mitigazione sono carenti e le infrastrutture da progetto sproporzionate; l'opera provocherà una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesaggistica e agricola; la permeabilità trasversale sarà aggravata
4uu	29/07/2003	8979/VIA/	Brenna Angelo	4oo (T)	Il soggetto ritiene che l'opera interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale della zona (presenza dell'area del Naviglio Grande, soggetto a tutela ai sensi del D.L. vo 490/99, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino), e determini un aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico; ritiene inoltre che il potenziamento del trasporto delle merci su ferro e delle metropolitane leggere sia da preferire all'opera in progetto
4vv	29/07/2003	8979/VIA/	Brenna Alessia	4cc (T)	Il soggetto ritiene che l'opera comprometterà gli ecosistemi presenti (presenza dell'area del Naviglio Grande, dove esiste una pista ciclabile, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino; permeabilità trasversale compromessa per mezzi agricoli, ciclomotori e biciclette)
4ww	29/07/2003	8979/VIA/	Biffi Gianni Paolo	4dd (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
4xxx	29/07/2003	8979/VIA/	Magistrelli Claudina	4z (T)	per la presenza del Parco del Ticino, del Parco Sud e del Naviglio; propone in alternativa al progetto il potenziamento del trasporto delle merci su ferro e dell'efficienza del trasporto pubblico
4yy	29/07/2003	8979/VIA/	Belloni M. B.	4u (T)	Il soggetto ritiene che l'opera contribuirà ad una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesistica ed agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino); rileva inoltre che il tratto Magenta-Abbiategrosso (parco del Ticino) non è compatibile rispetto ai vincoli imposti dall'UNESCO e accettati dalle nostre istituzioni
4zz	29/07/2003	8979/VIA/	Brenna Maria	4vv (P)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4aaa	29/07/2003	8979/VIA/	Martinetti Simona		Il soggetto ritiene che sarà pericoloso e non più salutare spostarsi in bicicletta tra i paesi interessati dall'opera e all'interno della pista ciclabile del Naviglio Grande; aumenterà l'inquinamento acustico
4bbb	29/07/2003	8979/VIA/	Brenna Andrea	4vv (P)	Il soggetto ritiene che l'opera comprometterà gli ecosistemi presenti (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Agricolo Sud Milano, del Parco Sud, e del Parco del Ticino); ritiene inoltre che la permeabilità trasversale verrà compromessa per mezzi agricoli, ciclomotori e biciclette
4ccc	29/07/2003	8979/VIA/	Ottolini Rosanna	4t (P) 4z (P)	Il soggetto ritiene che l'opera contribuirà ad una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesistica ed agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino); rileva inoltre che il tratto Magenta-Abbiategrosso (parco del Ticino) non è compatibile rispetto ai vincoli imposti dall'UNESCO e accettati dalle nostre istituzioni, e che un sistema viabilistico a rete mediante il potenziamento della maglia stradale esistente sia da preferire all'opera in progetto
4ddd	29/07/2003	8979/VIA/	Campus Salvatore	4t (P)	Il soggetto ritiene che l'opera comprometterà gli ecosistemi presenti (Naviglio, Parco del Ticino); ritiene inoltre che sia da preferire il potenziamento delle ferrovie,

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
4eee	29/07/2003	8979/VIA/	Brenna Enrico	4eee (P)	e delle metropolitane leggere Il soggetto ritiene che l'opera deturperà il paesaggio e comprometterà gli ecosistemi presenti (Naviglio, Parco Sud, Parco del Ticino); ritiene inoltre che sia da preferire il potenziamento delle ferrovie, e delle metropolitane leggere
4fff	29/07/2003	8979/VIA/	Radelli Silvia	4eee (P)	Il soggetto ritiene che l'opera deturperà l'ecosistema del Parco Sud; gli svincoli e i cavalcavia rispondono a quelli di un'autostrada e non di una strada a livello locale; ritiene inoltre che sia da preferire il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4ggg	29/07/2003	8979/VIA/	Ceri Carlo	4aaa (P) 4zz (P)	Il soggetto teme l'aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico a carico della pista ciclabile del Naviglio; ritiene inoltre che le diverse aziende agricole presenti nel Parco Sud subiranno frammentazioni dei terreni con conseguente diminuzione quantitativa e qualitativa della produttività
4hhh	29/07/2003	8979/VIA/	Prina Maria	4t (T)	Il soggetto ritiene che l'opera contribuirà ad una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesistica ed agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino; permeabilità trasversale compromessa per mezzi agricoli, ciclomotori e biciclette); ritiene inoltre che un sistema viabilistico a rete mediante il potenziamento della maglia stradale esistente sia da preferire all'opera in progetto
4iii	29/07/2003	8979/VIA/	Mantegazza Giovanni	4dd (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino, del Parco Sud e del Naviglio; propone in alternativa al progetto il potenziamento del trasporto delle merci su ferro e dell'efficienza del trasporto pubblico
4jii	29/07/2003	8979/VIA/	Alemanni Alessio	4u (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4kkk	29/07/2003	8979/VIA/	Alemanni Matteo	4z (T)	Il soggetto ritiene che l'opera contribuirà ad una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesistica ed agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino); rileva inoltre che il tratto Magenta-Abbiategrosso (parco del Ticino) non è compatibile rispetto ai vincoli imposti dall'UNESCO e accettati dalle nostre istituzioni
4lll	29/07/2003	8979/VIA/	Cantoni Giuseppina	4u (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche

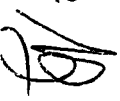


Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
4mmn	29/07/2003	8979/VIA/	Ceccato Anna	400 (T)	per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4nmn	29/07/2003	8979/VIA/	Chiodini Anna	4kkk (P)	Il soggetto ritiene che l'opera interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale della zona (presenza dell'area del Naviglio Grande, soggetto a tutela ai sensi del D.L. vo 490/99, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino), e determini un aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico; ritiene inoltre che il potenziamento del trasporto delle merci su ferro e delle metropolitane leggere sia da preferire all'opera in progetto
4000	29/07/2003	8979/VIA/	Tirozzelli Massimiliano	4u (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4ppp	29/07/2003	8979/VIA/	Bancone Davide	4cc (T)	Il soggetto ritiene che l'opera comprometterà gli ecosistemi presenti (presenza dell'area del Naviglio Grande, dove esiste una pista ciclabile, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino; permeabilità trasversale compromessa per mezzi agricoli, ciclomotori e biciclette)
4qqq	29/07/2003	8979/VIA/	Ticozzelli Gianluca	4u (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere
4rrr	29/07/2003	8979/VIA/	Ornati Giuseppe	4z (T)	Il soggetto ritiene che l'opera contribuirà ad una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesistica ed agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino); rileva inoltre che il tratto Magenta-Abbiategrosso (parco del Ticino) non è compatibile rispetto ai vincoli imposti dall'UNESCO e accettati dalle nostre istituzioni
4sss	29/07/2003	8979/VIA/	Lovati Maria	4u (T)	Il soggetto rileva un elevato impatto paesaggistico e naturalistico dell'opera, anche per la presenza del Parco del Ticino e del Parco Sud; propone in alternativa al progetto il potenziamento delle ferrovie e delle metropolitane leggere

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
4tt	29/07/2003	8979/VIA/	Brenna Luca	4nm (T)	<p>Il soggetto ritiene che l'opera interferisca con il sistema paesaggistico, ecologico e turistico della zona (presenza dell'area del Naviglio Grande, soggetto a tutela ai sensi del D.L. vo 490/99, e della zona interessata dal tracciato Magenta-Albairate) e rileva inoltre che il progetto sembra orientato piuttosto a servire il traffico di lunga percorrenza rispetto a quello locale</p> <p>L'ente ribadisce che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la Valle del Ticino fa parte del progetto MAB (Man and Biosphere Programme) promosso dall'UNESCO, e quindi rappresenta una ricchezza ambientale da tutelare. • Il tracciato proposto attraverso zone sottoposte a vincoli di tutela: D.Lgs 490/99, aree a rischio archeologico, LN 394/91, aree naturali protette, LR 26/93, oasi di protezione • Il tracciato proposto attraverso zone ad alto valore ambientale, ecologico e naturalistico (Parco del Ticino, rete ecologica della provincia di Milano) • L'effetto dell'opera in progetto è quello di una frammentazione del territorio agricolo (paesaggio più attività economica) • L'opera penalizza la mobilità a livello locale • Il progetto preliminare non presenta un programma di lavoro (fase attuativa, di cantierizzazione e gestionale) in relazione all'inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico • Il progetto preliminare è privo dell'analisi di fattibilità tecnico-economica (contro le disposizioni della LN 190/94 e successive modifiche ed integrazioni valevole anche per progetti rientranti nella Legge Obiettivo) • Lo studio di impatto ambientale adotta modelli e standard tecnici scientificamente deboli (basi informative vecchie, indagini sul campo carenti) • Le alternative presentate, compresa l'opzione zero, non risultano sufficientemente approfondite e le scelte adottate non sembrano sufficientemente motivate (sono state scartate alcune ipotesi proposte da alcuni enti locali, come la variante a ovest di Robecco e quella a sud di Albairate)
5	24/07/2003	8828/VIA	VAS Verdi Ambiente Società		

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
6	24/07/2003	8829/VIA	Comitato no-tangenziale Magenta		<p>L'ente ritiene che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'opera ha un notevole impatto sul paesaggio, sul suolo, sulla componente naturale, florofaunistica e su quella antropica, mediante danni causati dal rumore, dalle vibrazioni, dall'inquinamento atmosferico (soglie di legge delle polveri sottili già superate, secondo i dati ARPA) • l'opera interferisce con la falda acquifera • gli interventi di mitigazione sono inadeguati <ol style="list-style-type: none"> 1. Il soggetto Caruso Francesco chiede lo spostamento del tracciato che da progetto verrebbe a passare all'interno dell'area ove egli è titolare di una azienda di attività florovivaistica 2. I soggetti Antonio Ghignoni e Rohrwasser Marcello segnalano l'anomalia dello svincolo N° 5 - zona industriale di Albairate, progettato a pochi metri dal centro residenziale in località Cascina Faustina, in una zona omogenea classe A - centro storico 3. L'ente Comune di Albairate, in sede di delibera contraria al progetto, allega alla stessa un documento redatto da professionisti nel quale si dice che: <ul style="list-style-type: none"> • L'opera danneggia i comparti suolo e sottosuolo (acque freatiche e acquiferi profondi, essendo la superficie freatica poco sotto il piano campagna) • L'opera danneggia il sistema paesaggistico e ambientale locale • Il progetto preliminare è privo dell'analisi di fattibilità tecnico-economica (contro le disposizioni della LN 190/94 e successive modifiche ed integrazioni valevole anche per progetti rientranti nella Legge Obiettivo) ed adotta modelli e standard tecnici scientificamente deboli (basi informative vecchie, indagini sul campo carenti) • Dallo studio si evince che l'opera, piuttosto orientata a servire traffici di lunga percorrenza, non riuscirà a risolvere i problemi di mobilità locale • La scelta degli svincoli a trombetta è tecnicamente ingiustificata • Non viene motivata né documentata la necessità e la dimensione dell'infrastruttura proposta • Le alternative presentate, compresa l'opzione zero, non risultano sufficientemente approfondite e le scelte adottate non sembrano
7	22/07/2003	8644/VIA	Comune di Albairate, Caruso Francesco, Antonio Ghignoni e Rohrwasser Marcello	5 (P)	


Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
8	29/07/2003	8972/VIA/	Polli Rosangela	4t (P)	<p>sufficientemente motivate (sono state scartate alcune ipotesi proposte da alcuni enti locali, come la variante a ovest di Robecco e quella a sud di Albairate)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per il tratto Robecco-Albairate è possibile proporre una alternativa di tracciato a minore impatto sulla rete ecologica, paesistica ed ambientale • Il tratto Albairate-Cislano-Cusago è a grande impatto paesistico ambientale • Manca un modello di simulazione di impatto acustico che parta da una situazione realistica della fonte di rumore; mancano le simulazioni dell'inquinamento acustico ed atmosferico per i tratti in variante, sia a sud di Albairate che ad ovest di Robecco • Esiste una estraneità tra i P.T.C. del Parco del Ticino, del parco Sud Milano, della Provincia di Milano e le alternative progettuali in esame • Il tratto da Cislano a Cusago ha un forte impatto sulla componente rurale del territorio
9a	21/07/2003	8591/VIA	Agnese Guerreschi		<p>Il soggetto ritiene che l'opera creerà la frammentazione dei terreni, con danni economici e legati alla viabilità, interferirà con il Parco del Ticino ed il Naviglio Grande, e apporterà un aumento dell'inquinamento acustico ed atmosferico; ritiene inoltre che un sistema viabilistico a rete mediante il potenziamento della maglia stradale esistente sia da preferire all'opera in progetto</p>
9b	21/07/2003	8591/VIA	Negri Gabriele		<p>Il soggetto propone come alternative il potenziamento della S.S. 526 Abbiategrasso/Robecco s/N con nuova circonvallazione ad ovest del Naviglio, e l'allargamento della S.P. 114</p>
9c	21/07/2003	8591/VIA	Guidelli Alessandra		<p>Il soggetto teme per l'impatto paesaggistico su una zona a vocazione agricola quale quella del comune di Albairate</p> <p>Il soggetto ritiene che il progetto sia incompatibile con le esigenze reali del territorio e dei cittadini</p>
10	24/07/2003	8875/VIA/	Associazione Parco Sud Milano - EcoAlba Albairate - Il Germoglio Cislano - Legambiente		<p>Gli enti osservano che</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'opera comprometterebbe il sistematuralistico ad ovest della provincia di Milano (boschi di Cusago e Riazolo, Riserva del Fontanile Nuovo di Bareggio) • L'opera aumenterà i problemi della viabilità locale



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
			circolo "I Fontanili" Cislano		<ul style="list-style-type: none"> • L'opera attraverso il Parco Naturale del Ticino ed il Parco Agricolo Sud Milano • Il progetto non considera le eventuali ricadute sul sistema intorno al Naviglio • Il tracciato, nel territorio del comune di Cislano, intercetta un percorso di interesse storico-paesistico (Cascina Scanna, oratorio di s. Bernardo alla Cascina Scanna, necropoli romana, fontane Fontanaccia) • L'opera interferisce negativamente con il Bosco di Riazolo ed il Bosco planiziale di Cusago • La Cascina dei Piatti (serie di appezzamenti agricoli dedicati alla coltivazione del mais, nel comune di Cassinetta di Lugagnano) verrebbe distrutta dalla realizzazione dell'opera in progetto • Vi sarà un aumento dell'inquinamento dell'aria ed acustico, quest'ultimo insufficiente a livello di mitigazioni sia in zone residenziali, sia in zone destinate al riposo e al tempo libero (classe I del D.P.C.M. 14 novembre 1997) • Il progetto comprometterà il sistema agricolo
11	24/07/2003	8858/VIA	Milano ovest social forum	6	<p>L'ente dichiara che</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'inquinamento atmosferico è già attualmente sopra le soglie di legge (dati ARPA) • Un tratto di 10 km di progetto ricade nel Parco del Ticino (area MAAB tutelata dall'UNESCO) • Il progetto appare orientato a risolvere la viabilità della lunga percorrenza piuttosto che quella locale
12	29/07/2003	9002/VIA	Broggi Stefano		<p>Il soggetto ritiene che il progetto deturpi i nuclei paesistici, rurali, storici, e gli ecosistemi come il Bosco di Riazolo ed il Bosco di Cusago</p>
13	24/07/2003	8877/VIA	Coordinamento Comitati Tangenziale Ovest NO Milano	7 (P)	<p>L'Ente riferisce che</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'opera interferisce con il contesto storico e con il sistema paesaggistico ambientale (Parco della valle del Ticino, parco Sud Milano) • Il progetto preliminare è privo dell'analisi di fattibilità tecnico-economica (contro le disposizioni della LN 190/94 e successive modifiche ed integrazioni valevole anche per progetti rientranti nella Legge Obiettivo) ed



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
14	25/07/2003	8890/VIA	Guerreschi Agnese	1 (T)	<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <p>adotta metodologie inadeguate ed improprie sulla stima dei carichi di traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dallo studio si evince che l'opera, piuttosto orientata a servire traffici di lunga percorrenza, non riuscirà a risolvere i problemi di mobilità locale • La scelta degli svincoli a trombetta è tecnicamente ingiustificata • Tutto il tracciato interferisce con una fitta rete ecologica (forte interferenza nei comuni di Cassinetta di Lugagnano e Robecco sul Naviglio) • Gli accorgimenti in materia di tutela del sistema delle rogge, dei canali irrigui e dei fontanili appaiono superficiali, anche in considerazione della bassa profondità della falda freatica (sono necessarie indagini idrogeologiche approfondite) • L'opera interferisce con la componente paesistica (Naviglio Grande) • L'opera disattende tutti i vincoli storico-ambientali (vicinanza con ville monumentali con giardini storici) • L'opera danneggia la vocazione agricola (agricoltura rurale e biologica) del territorio dell'Abbatense e del Magentino, con ripercussioni sull'attività agrituristica • Manca un modello di simulazione di impatto acustico che parta da una situazione realistica della fonte di rumore; mancano del tutto le simulazioni dell'inquinamento atmosferico, in una zona già fortemente inquinata • In alternativa al progetto, è possibile mettere in sicurezza l'attuale rete stradale che sembra poter sopportare il carico di traffico locale • Ha eseguito una elaborazione dei dati di inquinamento (media giornaliera di CO, NO, NO₂, NO_x, O₃, PM₁₀, SO₂), relativi all'area di Abbiategrosso e Magenta (3 centraline, anni 2002-2003), rilevando che essi sono analoghi a quelli di Milano per le centraline di Magenta e Abbiategrosso; per il PM₁₀, Magenta sorpassa spesso la soglia di legge; la centralina di Abbiategrosso non è in grado di misurare PM₁₀, Ozono e Biossido di Zolfo <p>Il soggetto rileva che l'avviso di ANAS s.p.a. (Soggetto proponente dell'opera) pubblicato sul sole 24 ore del 20 Giugno 2003 e relativo alla richiesta di compatibilità ambientale del progetto è carente, confuso e non conforme all'art. 5 del D.P.C.M. 10 Agosto 1988, n. 377 e alla circolare 11 Agosto 1989 sulle modalità</p>



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
15	25/07/2003	8889/VIA	Viscomi Francesco	4 (P)	<p>dell'annuncio su quotidiani; il soggetto chiede quindi all'ANAS di voler pubblicare ai sensi dell'art. 6 della legge n. 349 del 1986 l'annuncio di cui trattasi</p> <p>Il soggetto ritiene che l'opera danneggi il paesaggio, l'inquinamento acustico ed ambientale, l'impatto visivo, e l'ambiente a vocazione agricola</p>
16	25/07/2003	8897/VIA	Grassi Carla	4 (P)	<p>Il soggetto rileva che</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'opera attraverso il Parco Agricolo Sud Milano, compromettendone l'attività agricola, e il Parco del Ticino, e corre parallela al Naviglio Grande • I cavalcavia e gli svincoli sono sproporzionati e deturpano il paesaggio • Aumenteranno l'inquinamento acustico ed atmosferico • Verranno potenziate quasi certamente, successivamente alla realizzazione dell'opera, le aree industriali e commerciali • Verrà compromessa la permeabilità trasversale • E' possibile, in alternativa, mettere in sicurezza le strade già esistenti, aumentare i mezzi pubblici e le metropolitane leggere, passare al trasporto su ferro
17	24/07/2003	8845/VIA	Circolo CUSAGO ARCI		<p>L'ente osserva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'opera comprometterà la qualità paesistica ed ambientale del territorio e delle aree vincolate • L'opera è all'interno del parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino e del Parco Regionale di Cintura Metropolitana Parco Agricolo Sud Milano • L'opera attraversa il Bosco di Cusago, area protetta secondo la L.349/1991 e area S.I.C.
18	24/07/2003	8826/VIA	Associazione Abbatense dei Liberi Professionisti		<p>L'ente osserva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il progetto della variante di Abbiategrasso dimensionato in tipologia C1 tipo extraurbana con traffico veicolare previsto al 2015 di 1400 veicoli appare ora inadeguato al traffico locale • La soppressione dell'innesto sulla variante di Abbiategrasso con la S.P. 183 appare inopportuna per la conseguente espansione industriale di Abbiategrasso, come pure la sottodimensionata rotonda-innesto con la SS 526 sud • Quanto progettato come opera di mitigazione nel tratto in adeguamento in



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
19	28/07/2003	8952/VIA	Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino	5 (P)	<p>L'ente, in sede di delibera nettamente contraria al progetto, allega alla stessa documenti redatti da professionisti nei quali si dice che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'opera attraversa un sistema altamente sensibile dal punto di vista ecosistemico, paesaggistico e territoriale e attraverso zone sottoposte a vincoli di tutela: D.Lgs. 490/99, aree a rischio archeologico, LN 394/91, aree naturali protette, LR 26/93, oasi di protezione, e fasce di rispetto dei pozzi • Il progetto prevede un collegamento da Magenta all'innesto sulla tangenziale Ovest, a doppia carreggiata (tipologia CNR A), non congruente con il Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano, che per la tratta Magenta-Cislano indica la necessità di un collegamento viario ad una sola carreggiata • Il quadro di riferimento progettuale non propone alternative tipologiche o di tracciato • L'alternativa zero è trattata in modo superficiale, senza elemento di analisi tecnica • L'analisi dei flussi di traffico inclusa nello studio di prefattibilità si basa su rilevazioni molto generiche e parziali • La tipologia prescelta (CNR A) comporterà il divieto di circolazione a <p> <ul style="list-style-type: none"> • sede della ss 494 fino al ponte Ticino non è consona alle esigenze di tutela ambientale previste sul territorio del parco Lombardo della Valle del Ticino • Deve essere dedicata particolare attenzione alla valutazione del traffico di origine agricola, convogli militari, trasporti eccezionali, cicli e ciclomotori, tra la località Soria ed il ponte Ticino • Tutto il tratto tra la variante di Abbiategrasso ed il ponte sul fiume Ticino è contornato da antiestetiche barriere fonosorbenti • Il tratto di adeguamento in sede in territorio di Ozzero attraversa parte del territorio ricompreso nel Parco del Ticino in zona C del PTC con rilevanza ambientale • L'opera non risolve le problematiche esistenti di viabilità • L'opera è impattante per l'ambiente ed il paesaggio, anche per la presenza di due parchi (Parco Agricolo Sud Milano e parco del Ticino) </p>

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <p>numerose componenti di mobilità motorizzata e non, e la chiusura di numerosi accessi laterali</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il quadro di riferimento ambientale tratta superficialmente le acque superficiali • Le misure di mitigazione agroecosistemiche appaiono poco efficaci e poco dettagliate • L'opera contribuisce alla frammentazione ecosistemica, paesaggistica, agricola e culturale • L'opera impatta fortemente il comparto paesaggistico, specie nel tratto Magenta-Albairate, mediante chiusura e restringimento dell'orizzonte paesaggistico • Non viene sufficientemente suffragata la tesi della necessità dell'opera dal punto di vista delle soluzioni di traffico veicolare • Il quadro programmatico non fa riferimento ai programmi relativi alla politica dei trasporti, nazionale e regionale
20a	23/07/2003	8746/VIA	Terraneo Angelo		Il soggetto ritiene che il progetto produca degrado ambientale e sociale
20b	23/07/2003	8746/VIA	Repaci Claudia	4q (T)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento
20c	23/07/2003	8746/VIA	Pusceddu Cinzia	20a (P)	Il soggetto sottolinea come il tracciato da progetto preveda il passaggio in prossimità del centro abitato di Cisliano, con conseguente grave danno per la salute dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico, impatto visivo, impatto sull'agricoltura)
20d	23/07/2003	8746/VIA	De Checco Lordinia	20a (P)	Il soggetto ritiene dannoso il progetto, per l'enormità dell'opera, sul territorio (paesaggio, agricoltura, flora e fauna) e sulla salute dei cittadini
20e	23/07/2003	8746/VIA	Regondi Maurizio	20b (T)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento
20f	23/07/2003	8746/VIA	Casoli Stefano Andrea	20a (P)	Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)
20g	23/07/2003	8746/VIA	Sabatino Gelsomina	20d (T)	Il soggetto ritiene dannoso il progetto, per l'enormità dell'opera, sul territorio

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analoga con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
20h	23/07/2003	8746/VIA	Cislagni Enrico	4a (P)	(paesaggio, agricoltura, flora e fauna) e sulla salute dei cittadini Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale della viabilità, e propone in alternativa un miglioramento della rete stradale esistente; il progetto prevede l'esproprio nei confronti del soggetto di un terreno ove sono presenti alberi secolari
20i	23/07/2003	8746/VIA	Nome mancante	4a (P)	Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale e ambientale della viabilità
20j	23/07/2003	8746/VIA	Piga Fabio		Il soggetto ritiene che la Legge Obiettivo, che comprende il progetto in oggetto, rappresenti un sopruso in quanto scavalca le competenze degli enti locali; il soggetto rileva inoltre come il progetto non tenga conto, ai fini della diminuzione del traffico veicolare, del raddoppio della linea ferroviaria Milano/Mortara, e propone in alternativa un miglioramento della rete stradale esistente (come ad esempio il potenziamento e la messa in sicurezza della statale n. 526), e una circosvalazione a ovest del Naviglio nel tratto di attraversamento, come da progetto, di Robecco
20k	23/07/2003	8746/VIA	Mantovani Marino	20j (P)	Il soggetto ritiene che la Legge Obiettivo, che comprende il progetto in oggetto, rappresenti un sopruso in quanto scavalca le competenze degli enti locali; propone in alternativa un miglioramento della rete stradale esistente, e una circosvalazione a ovest del Naviglio nel tratto di attraversamento, come da progetto, di Robecco; il soggetto rileva inoltre le conseguenti impossibilità di movimento per le biciclette, e l'esproprio di un terreno di proprietà ad uso agricolo
20l	23/07/2003	8746/VIA	Beretta Rita	20k (T)	Il soggetto ritiene che la Legge Obiettivo, che comprende il progetto in oggetto, rappresenti un sopruso in quanto scavalca le competenze degli enti locali; propone in alternativa un miglioramento della rete stradale esistente, e una circosvalazione a ovest del Naviglio nel tratto di attraversamento, come da progetto, di Robecco; il soggetto rileva inoltre le conseguenti impossibilità di movimento per le biciclette, e l'esproprio di un terreno di proprietà ad uso agricolo
20m	23/07/2003	8746/VIA	Brambilla Gaetano	4o (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio
20n	23/07/2003	8746/VIA	Cislagni Maria, Zanzottera Aurelio		I soggetti ritengono il progetto dannoso per l'ambiente e la salute
20o	23/07/2003	8746/VIA	Radice Massimiliano	5 (P) 7 (P)	Il soggetto ritiene che: <ul style="list-style-type: none"> l'enormità del progetto danneggi il paesaggio e l'ambiente (Parco della valle

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
				13 (P)	<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • del Ticino e Parco Sud Milano); ritiene inoltre che il progetto non contempli schemi alternativi attendibili; il soggetto rileva come manchi l'analisi di fattibilità tecnico-economica, e quindi l'opera sia non giustificata; • La stima del traffico adotta metodologie inadeguate ed improprie sulla stima dei carichi di traffico • Dallo studio si evince che l'opera, piuttosto orientata a servire traffici di lunga percorrenza, non riuscirà a risolvere i problemi di mobilità locale • La scelta degli svincoli a trombetta è tecnicamente ingiustificata • L'opera interferisce (specie nei comuni di Cassinetta di Lugagnano e Robecco sul Naviglio) con le componenti agricola, ecosistemica, ecologica, e paesistica • L'opera intercetta circa 15 corsi d'acqua, con conseguenti pericoli per la sussistenza stessa del reticolo idrografico • La falda freatica è molto superficiale, con conseguente possibilità di contaminazione in sede di realizzazione dell'opera • L'opera comprometterebbe il turismo rurale e agrituristico • Manca un modello di simulazione di impatto acustico che parta da una situazione realistica della fonte di rumore, e di impatto atmosferico • L'opera non sembra rispettare le minime distanze dai nuclei abitativi • In alternativa è possibile mettere in sicurezza la rete stradale esistente, e un miglioramento della rete ferroviaria esistente
20p	23/07/2003	8746/VIA	Chiodini Lorena		<p>Il soggetto ritiene che il progetto interferisca, per la sua enormità che lo pongono al livello di una autostrada, con il territorio, il comparto agricolo ed il paesaggio, danneggiando la qualità della vita dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico)</p>
20q	23/07/2003	8746/VIA	Magnaghi Lorenzo	20p (T)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto interferisca, per la sua enormità che lo pongono al livello di una autostrada, con il territorio, il comparto agricolo ed il paesaggio, danneggiando la qualità della vita dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico)</p>
20r	23/07/2003	8746/VIA	Fusè Carlo	4i (T)	<p>Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO e della Soprintendenza</p>

<i>Numero progressivo</i>	<i>Data protocollo al Ministero</i>	<i>Codice protocollo</i>	<i>Ente - Soggetto</i>	<i>Analogia con altre osserv.</i>	<i>Sintesi dei contenuti</i>
20s	23/07/2003	8746/VIA	Perini Virna P.		per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici naturali (Parco del Ticino e località Robecco sul Naviglio)
20t	23/07/2003	8746/VIA	Cacciola Davide		Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transiando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera
20u	23/07/2003	8746/VIA	Barattieri Flavio	20c (T)	Il soggetto ritiene che il progetto comprometta l'utilizzo del territorio nei pressi del Naviglio nel tempo libero proprio e dei propri amici
20v	23/07/2003	8746/VIA	Esposito Vincenzina	20d (T)	Il soggetto ritiene dannoso il progetto, per l'enormità dell'opera, sul territorio (paesaggio, agricoltura, flora e fauna) e sulla salute dei cittadini
20w	23/07/2003	8746/VIA	Gianelli Maria Zoraide	4k (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici locali (località Cassinetta di Lugagnano)
20x	23/07/2003	8746/VIA	Beatriz Botmer		Il soggetto ritiene che il progetto deturpi la bellezza paesaggistica e artistica locale (ville monumentali e territorio del Naviglio, in prossimità di Cassinetta di Lugagnano)
20y	23/07/2003	8746/VIA	Del Bosco Marisa	4i (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici naturali (Parco del Ticino e località Robecco sul Naviglio)
20z	23/07/2003	8746/VIA	Giacomini Feliciana	4q (T)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento
20aa	23/07/2003	8746/VIA	Ferrulli Anna		Il soggetto ritiene che il progetto interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale (Parco della valle del Ticino, Parco Sud Milano)
20bb	23/07/2003	8746/VIA	Mecozzi Carlo	4i (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici naturali (Parco del Ticino e località Robecco sul Naviglio)
20cc	23/07/2003	8746/VIA	Giolitta Davide		Il soggetto considera dannosa l'intromissione automobilistica all'interno dei parchi naturali (Parco del Ticino)

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
20dd	23/07/2003	8746/VIA	Chiodini Sergio		Il soggetto ritiene il progetto ingiustificato considerando l'attuale viabilità, proponendo in alternativa il potenziamento delle linee ferroviarie ed i collegamenti tra i capoluoghi; ritiene inoltre l'opera dannosa per il sistema paesaggistico-naturalistico (Parco del Ticino, facente parte del MAB)
20ee	23/07/2003	8746/VIA	Galbiati Bambina	4i (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO e della Soprintendenza per i Beni Archeologici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici naturali (Parco del Ticino e località Robecco sul Naviglio)
20ff	23/07/2003	8746/VIA	Girani Mauro	20s (P)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transitando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera (inoltre la propria abitazione, inserita nella riserva, sarebbe sottoposta ad inquinamento dell'aria e acustico)
20gg	23/07/2003	8746/VIA	Fontana Silvia	20p (T)	Il soggetto ritiene che il progetto interferisca, per la sua enormità che lo pongono al livello di una autostrada, con il territorio, il comparto agricolo ed il paesaggio, danneggiando la qualità della vita dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico)
20hh	23/07/2003	8746/VIA	Pecunia Franca	4n (T)	Il soggetto rileva l'incompatibilità dell'opera con lo sviluppo turistico e territoriale, in quanto che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove sono pianificate azioni di riqualificazione turistica (come ad esempio la navigabilità da e verso la Svizzera)
20ii	23/07/2003	8746/VIA	Maltagliati Luciano	20p (T)	Il soggetto ritiene che il progetto interferisca, per la sua enormità che lo pongono al livello di una autostrada, con il territorio, il comparto agricolo ed il paesaggio, danneggiando la qualità della vita dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico)
20jj	23/07/2003	8746/VIA	Poletti Ermanno	20j (P)	Il soggetto, ritenendo l'opera invasiva e nociva, propone in alternativa il potenziamento della S.S. 526 Abbiategrasso/Robecco s/N con nuova circonvallazione di Robecco ad ovest del Naviglio, allargamento della S.P. 114 con rotatorie ed una circonvallazione per Abbiategrasso, anche tenuto conto del raddoppio della ferrovia Milano/Mortara/Alessandria
20kk	23/07/2003	8746/VIA	Radice danilo	20j (P)	Il soggetto considera anticostituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto delle esigenze locali
20ll	23/07/2003	8746/VIA	Caldera Giuseppe		Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il paesaggio di Cusago (un viadotto lungo

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					90 metri e alto 7 metri rovina la zona vicino al Castello)
20mmn	23/07/2003	8746/VIA	Accinasio Daniela	4h (T)	Il soggetto ritiene che l'opera attirerà il traffico e rovinerà il territorio circostante
20mn	23/07/2003	8746/VIA	Ranzani Luigi		Il soggetto ritiene che l'opera attirerà il traffico e rovinerà il territorio circostante già compromesso in termini ambientali e di qualità dell'aria
20oo	23/07/2003	8746/VIA	Marmonti Luigi		Il soggetto ha appreso dai giornali e da altri cittadini che i valori dell'inquinamento dell'aria in Abbiategrasso e Magenta sono già uguali ed in alcuni casi peggiori rispetto a Milano; per tale motivo considera peggiorativo il caso relativo alla realizzazione dell'opera in progetto, con conseguenti effetti dannosi sulla salute
20pp	23/07/2003	8746/VIA	De Grandi Paola		Il soggetto, in virtù della vicinanza dell'opera alla propria abitazione, ritiene che quest'ultima possa svalutarsi
20qq	23/07/2003	8746/VIA	Livietti Mario	20pp (P)	Il soggetto, in virtù della vicinanza dell'opera alla propria abitazione, ritiene che quest'ultima possa svalutarsi; ritiene anche che il progetto sconvolga gli aspetti ecologici ed ambientali
20rr	23/07/2003	8746/VIA	Canu Teresa	20c (T)	Il soggetto sottolinea come il tracciato da progetto preveda il passaggio in prossimità del centro abitato di Cislano, con conseguente grave danno per la salute dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico, impatto visivo, impatto sull'agricoltura)
20ss	23/07/2003	8746/VIA	Brenna Mario	4q (T)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento
20tt	23/07/2003	8746/VIA	Cislaghi Romeo	4m (T)	Il soggetto rileva che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove è presente una pista ciclabile
20uu	23/07/2003	8746/VIA	Chiodini Adele	3 (T)	Il soggetto rileva che il progetto deturpa nuclei rurali di tipo storico ed ecosistemi quali il Bosco di Riazolo ed il Bosco di Cusago
20vv	23/07/2003	8746/VIA	Fusè M. Roberta	20ff (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transitando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera (inoltre la propria abitazione, inserita nella riserva, sarebbe sottoposta ad inquinamento dell'aria e acustico)
20ww	23/07/2003	8746/VIA	Palladino Domenico	4aaa (P)	Il soggetto sarà impossibilitato ad usare la bicicletta per spostarsi
20xx	23/07/2003	8746/VIA	Bellati Ornella	4i (P)	Il soggetto considera il progetto lesivo del patrimonio naturale locale, avendo appreso il parere contrario dell'UNESCO al transito dell'opera nel Parco del Ticino
20yy	23/07/2003	8746/VIA	Clementi Alberto	20dd (P)	Il soggetto ritiene l'opera ingiustificata rispetto al flusso veicolare attuale, invasiva

<i>Numero progressivo</i>	<i>Data protocollo al Ministero</i>	<i>Codice protocollo</i>	<i>Ente - Soggetto</i>	<i>Analogia con altre osserv.</i>	<i>Sintesi dei contenuti</i>
20zz	23/07/2003	8746/VIA	Terrana Germano	20s (T)	per il territorio e dannosa per la salute Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transiando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera
20aaa	23/07/2003	8746/VIA	Clementi Luigi	20i (T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale e ambientale della viabilità
20bbb	23/07/2003	8746/VIA	Vismara Enrica		Il soggetto ha verificato che nel progetto mancano le verifiche di fattibilità tecnico-economiche; ritiene inoltre il progetto dannoso per la popolazione locale e per l'economia del territorio
20ccc	23/07/2003	8746/VIA	Gimosa Raffaele	4q (T)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento
20ddd	23/07/2003	8746/VIA	Pagliariaro Victor	4k (P)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici locali e dell'ambiente ancora incontaminato (località Cassinetta di Lugagnano)
20eee	23/07/2003	8746/VIA	Cattoni Teresa		Il soggetto dichiara di possedere terreni ad uso agricolo che saranno compromessi, insieme ad altre aziende e colture agricole presenti nel territorio del comune di Robecco sul Naviglio
20fff	23/07/2003	8746/VIA	Grampella Franco	4q (P)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia, che possiede abitazione e campi a Corbetta in Cascina Chiappana, in termini di traffico, rumore ed inquinamento
20ggg	23/07/2003	8746/VIA	Cipollone Maria	20fff (P)	Il soggetto, che possiede abitazione e campi a Robecco sul Naviglio in Cascina Tangola, si oppone al progetto considerandolo lesivo per la salute dei propri familiari e delle proprie terre
20hhh	23/07/2003	8746/VIA	Cacciola Andrea	4a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale della viabilità
20iii	23/07/2003	8746/VIA	Calati Daniele	20eee (T)	Il soggetto dichiara di possedere terreni ad uso agricolo che saranno compromessi, insieme ad altre aziende e colture agricole presenti nel territorio del comune di Robecco sul Naviglio
20jjj	23/07/2003	8746/VIA	Grampella Marco		Il soggetto, proprietario di un campo in Corbetta località Cascina Chiappana, considerando il progetto insostenibile socialmente ed ambientalmente, propone in

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					alternativa al progetto lo sviluppo di una rete metropolitana
20kkk	23/07/2003	8746/VIA	Bodini Sergio		Il soggetto ritiene che sarà pericoloso e non più salutare passeggiare in bicicletta
20lll	23/07/2003	8746/VIA	Calatti Tarcisio	20eee (T)	Il soggetto dichiara di possedere terreni ad uso agricolo che saranno compromessi, insieme ad altre aziende e colture agricole presenti nel territorio del comune di Robecco sul Naviglio
20mmm	23/07/2003	8746/VIA	Colombo Rosalinda	20d (T)	Il soggetto ritiene dannoso il progetto, per l'enormità dell'opera, sul territorio (paesaggio, agricoltura, flora e fauna) e sulla salute dei cittadini
20nnn	23/07/2003	8746/VIA	Morani Emanuela		Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco)
20ooo	23/07/2003	8746/VIA	Valisi Ezio	20d (T)	Il soggetto ritiene dannoso il progetto, per l'enormità dell'opera, sul territorio (paesaggio, agricoltura, flora e fauna) e sulla salute dei cittadini
20ppp	23/07/2003	8746/VIA	Labria Giuliana		Il soggetto riferisce che: <ul style="list-style-type: none"> • Il progetto è dannoso per l'ambiente (Parco Agricolo Sud, Parco del Ticino) • Il progetto è dannoso per il territorio (alto numero di espropri) • La scelta del tracciato è sbagliata, in quanto percorre in gran parte il Parco Agricolo Sud Milano • Il progetto provocherà l'estensione della periferia milanese • Il progetto lascia irrisolti i problemi connessi al traffico locale • Esiste un'alternativa di tracciato meno invasivo (progetto individuato dal laboratorio di Rosate) • Il progetto indurrebbe la frattura, all'interno del territorio di Magenta, tra il capoluogo e le frazioni di Pontenuovo e Pontevecchio • Mancano le garanzie circa la reale sostenibilità finanziaria dell'interramento della tratta Magenta-Abbiategrasso • La proposta, da parte del comune di Magenta, di una variante alla S.S. 11 in corrispondenza dell'abitato di Pontenuovo, rappresenta uno spostamento e non una soluzione del problema; come soluzione alternativa è possibile convogliare obbligatoriamente il traffico pesante sulla A4, Milano-Torino, o la realizzazione di un tunnel sottopassante il Naviglio, in corrispondenza dell'attuale tracciato della S.S. 11
20ggg	23/07/2003	8746/VIA	Morelli Giuseppina	20d (T)	Il soggetto ritiene dannoso il progetto, per l'enormità dell'opera, sul territorio

<i>Numero progressivo</i>	<i>Data protocollo al Ministero</i>	<i>Codice protocollo</i>	<i>Ente – Soggetto</i>	<i>Analoga con altre osserv.</i>	<i>Sintesi dei contenuti</i>
20trr	23/07/2003	8746/VIA	Rossi Paola		(paesaggio, agricoltura, flora e fauna) e sulla salute dei cittadini Il soggetto teme l'aumento dell'inquinamento atmosferico, e teme per il territorio compromesso nel comparto paesaggistico e agricolo; ritiene inoltre che possa essere danneggiato il Parco del Ticino (riserva MAB)
20sss	23/07/2003	8746/VIA	Di Gennaro Manuela		Il soggetto teme per la salute e ritiene che il progetto possa far parte di una futura tangenziale milanese; teme inoltre per l'ambiente che verrebbe compromesso da un conseguente sviluppo industriale
20ttt	23/07/2003	8746/VIA	Malini Maurizio	20d (P)	Il soggetto ritiene dannoso il progetto, per l'enormità dell'opera, sul territorio (paesaggio, agricoltura, flora e fauna) e sulla salute dei cittadini; ritiene il progetto dannoso per sé stesso per via dell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti; propone in alternativa il potenziamento del trasporto pubblico
20uuu	23/07/2003	8746/VIA	Versetti Raffaella, Veronese Loredana, Versetti Luigi		I soggetti temono un aumento dell'inquinamento dell'aria, già attualmente con valori superiori alle soglie di legge (dati ARPA), dell'inquinamento acustico e dall'impatto da vibrazioni; temono per il danno al territorio (agricoltura, paesaggio, Parco del Ticino); inoltre considerano la bretella di via Romagnoli troppo vicina alle loro case, che verranno in aggiunta ad essere svalutate come valore immobiliare
20vvv	23/07/2003	8746/VIA	Calcaterra Enrica, Chiodini Carlo, Donigro Rosangela, Lomuscio Nicola, Malini Margherita, Severino Francesco, Faini Rillo	20uuu (T)	I soggetti temono un aumento dell'inquinamento dell'aria, già attualmente con valori superiori alle soglie di legge (dati ARPA), dell'inquinamento acustico e dall'impatto da vibrazioni; temono per il danno al territorio (agricoltura, paesaggio, Parco del Ticino); inoltre considerano la bretella di via Romagnoli troppo vicina alle loro case, che verranno in aggiunta ad essere svalutate come valore immobiliare
20www	23/07/2003	8746/VIA	Menghini Maria, Bianchi Angelo, Bianchi Antonio, Bianchi Davide	20uuu (T)	I soggetti temono un aumento dell'inquinamento dell'aria, già attualmente con valori superiori alle soglie di legge (dati ARPA), dell'inquinamento acustico e dall'impatto da vibrazioni; temono per il danno al territorio (agricoltura, paesaggio, Parco del Ticino); inoltre considerano la bretella di via Romagnoli troppo vicina alle loro case, che verranno in aggiunta ad essere svalutate come valore immobiliare
20xxx	23/07/2003	8746/VIA	Pavese Mauro	20t (P)	Il soggetto ritiene che il progetto comprometta l'utilizzo del territorio nei pressi del Naviglio nel tempo libero proprio e dei propri amici
20yyy	23/07/2003	8746/VIA	Calatti Chiara		Il soggetto ritiene di subire un danno dalla svalutazione inevitabile dell'immobile di

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
20zzzz	23/07/2003	8746/VIA	Perilli Valentina	20dddd (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici locali e dell'ambiente ancora incontaminato (località Cassinetta di Lugagnano)
20aaaa	23/07/2003	8746/VIA	Borsani Wanda	20gggg (T)	Il soggetto, che possiede abitazione e campi a Robecco sul Naviglio in Cascina Tangola, si oppone al progetto considerandolo lesivo per la salute dei propri famigliari e delle proprie terre
20bbbb	23/07/2003	8746/VIA	Volpi Rossella	20fff (T)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia, che possiede abitazione e campi a Corbetta in Cascina Chiappana, in termini di traffico, rumore ed inquinamento
20cccc	23/07/2003	8746/VIA	Delpero Fosca		Il soggetto ritiene il progetto incompatibile con le esigenze del territorio (ove sono presenti rogge, fontanili, e ville monumentali) e dei cittadini (comune di Cassinetta di Lugagnano)
20dddd	23/07/2003	8746/VIA	Ferrari Andrea	20kk (T)	Il soggetto considera anticostituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto delle esigenze locali
20eeee	23/07/2003	8746/VIA	Calatti Silvia	20yyyy (T)	Il soggetto ritiene di subire un danno dalla svalutazione inevitabile dell'immobile di sua proprietà (comune di Robecco sul Naviglio), temendo anche per la propria salute
20ffff	23/07/2003	8746/VIA	Calatti Nicoletta	20kkk (T)	Il soggetto ritiene che sarà pericoloso e non più salutare passeggiare in bicicletta
20gggg	23/07/2003	8746/VIA	Tognoni Valeria	20gggg (T)	Il soggetto, che possiede abitazione e campi a Robecco sul Naviglio in Cascina Tangola, si oppone al progetto considerandolo lesivo per la salute dei propri famigliari e delle proprie terre
20hhhh	23/07/2003	8746/VIA	Perilli Luciano	20iii (P)	Il soggetto dichiara di possedere terreni ad uso agricolo che saranno compromessi, insieme ad altre aziende e colture agricole presenti nel territorio del comune di Robecco sul Naviglio
21	23/07/2003	8771/VIA	Castoldi Filippo, Dufour Chiara		I soggetti, rispettivamente proprietario e affittuario dei terreni dell'omonima azienda agricola (con centro aziendale operativo Cascina Scanna, definito di elevato interesse storico artistico nel Piano territoriale del parco Agricolo Sud Milano),

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p>lamentano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'impatto acustico, tra l'altro di cui non si prevede alcuna opera di mitigazione, in relazione allo svincolo "a trombetta" n. 6 (Cislano – Ovest) che avvolgerebbe il centro aziendale su tre lati • La frammentazione delle unità agricole e dei collegamenti fra di esse derivante dalla realizzazione dell'opera in progetto, per cui i soggetti chiedono che venga assicurato l'accesso alla porzione del fondo posta a sud dell'attuale SP 114 nel rispetto della rete viaria intrapoderale esistente • La riduzione consistente della superficie coltivata ad opera degli espropri, proponendo l'eliminazione integrale dello svincolo n° 6ed il completamento dello svincolo n° 7 • Le interferenze dell'opera con la rete irrigua locale, proponendo che il progetto preveda il rivestimento in cemento della rete irrigua nelle vicinanze delle strade, e contempra tutte le problematiche connesse alla gestione dell'intera rete idrica (percorsi, quote, dimensionamento dei fossi; manutenzione e gestione dei manufatti per la regolazione dell'acqua e la loro protezione da contaminazioni) • L'impossibilità di spostamento dei mezzi agricoli (da Cislano ad Albairate), per cui propongono la riattivazione dell'attuale strada comunale Milano Baggio-Castelletto • L'investimento dalle opere di spancamento e scavo dell'opera della zona classificata di interesse archeologico (resti di necropoli romana) in prossimità dello svincolo n° 6 e della SP 114 • L'illogicità dei due svincoli di Cislano e il fatto che lo svincolo n° 7 è incompleto per quanto riguarda le due rampe di salita e di discesa da e per Abbiategrasso (A Cislano, a distanza di un chilometro circa sono previsti due svincoli (n° 6 e 7), mentre a pag. 14 del SIA ci si riferisce al solo svincolo n° 7, e lo svincolo n° 6 dista meno di due chilometri da quello della zona industriale di Albairate) • Circa il punto di cui sopra, i soggetti propongono il completamento del meno impattante svincolo n° 7 e la soppressione totale dello svincolo n° 6



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
22	17/07/2003	8483/VIA	Comune di Cassinetta di Lugagnano	7 (T)	<ul style="list-style-type: none"> L'assenza nel progetto di elementi relativi alla gestione del cantiere <p>L'ente, in sede di delibera con parere contrario al progetto, allega alla stessa un documento, con le motivazioni del parere, redatto da professionisti, che è lo stesso presentato dal comune di Albairate (numero progressivo 7, punto 3.)</p>
23a	24/07/2003	8831/VIA/	Cagni Daniela		Il soggetto teme che l'opera diventerà in futuro trafficata e a pedaggio
23b	24/07/2003	8831/VIA/	De Checco Anna	20rrr (T)	Il soggetto teme l'aumento dell'inquinamento atmosferico, e teme per il territorio compromesso nel comparto paesaggistico e agricolo; ritiene inoltre che possa essere danneggiato il Parco del Ticino (riserva MAB)
23c	24/07/2003	8831/VIA/	Maulini Luciano		I soggetti ritengono che le barriere fonoassorbenti siano antiestetiche, che sarebbe possibile realizzare l'opera più a sud, lontano da insediamenti residenziali, e chiedono che venga eliminato il tracciato in variante tra la strada comunale in realizzazione in territorio di Milano in località Chiesa S. Maria la Rosa di Cusago (come avverrebbe se si uniformasse il SIA al progetto preliminare), o, in subordine, che il suddetto tracciato venga traslato più a sud verso la zona industriale di Cusago
23d	24/07/2003	8831/VIA/	Lo Presti Edoardo, Arena Angela	20i (T)	I soggetti ritengono che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale e ambientale della viabilità
23e	24/07/2003	8831/VIA/	Borio Ludovica	20oo (P)	Il soggetto dichiara che i valori dell'inquinamento dell'aria in Abbiategrasso e Magenta sono già uguali ed in alcuni casi peggiori rispetto a Milano, e che l'opera quindi peggiorerebbe l'attuale situazione con conseguente danno sulla salute dei cittadini
23f	24/07/2003	8831/VIA/	Rossi Riccardo	20bbb (T)	Il soggetto ha verificato che nel progetto mancano le verifiche di fattibilità tecnico-economiche; ritiene inoltre il progetto dannoso per la popolazione locale e per l'economia del territorio
23g	24/07/2003	8831/VIA/	Riccardi Vaninka	20d (T)	Il soggetto ritiene dannoso il progetto, per l'enormità dell'opera, sul territorio (paesaggio, agricoltura, flora e fauna) e sulla salute dei cittadini
23h	24/07/2003	8831/VIA/	Nome illeggibile		Il soggetto esprime opposizione al progetto
23i	24/07/2003	8831/VIA/	Elia Maria Luisa	4n (T)	Il soggetto rileva l'incompatibilità dell'opera con lo sviluppo turistico e territoriale, in quanto che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove sono pianificate azioni di riqualificazione turistica (come ad esempio la navigabilità da e verso la Svizzera)
23j	24/07/2003	8831/VIA/	Rossi Giorgio	20kk (T)	Il soggetto considera anticostituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto

<i>Numero progressivo</i>	<i>Data protocollo al Ministero</i>	<i>Codice protocollo</i>	<i>Ente - Soggetto</i>	<i>Analogia con altre osserv.</i>	<i>Sintesi dei contenuti</i>
23k	24/07/2003	8831/VIA/	Gola Luciano, Sala Tiziana, Gola Serena, Gola Niccolò	20c (P)	I soggetti sottolineano come il tracciato da progetto preveda il passaggio in prossimità del centro abitato di Cislano, con conseguente grave danno per la salute dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico, impatto visivo, impatto sull'agricoltura e sull'ambiente, impatto sul Parco Agricolo Sud Milano e sul Parco del Ticino)
23l	24/07/2003	8831/VIA/	Scolari Francesco	20d (T)	Il soggetto ritiene dannoso il progetto, per l'enormità dell'opera, sul territorio (paesaggio, agricoltura, flora e fauna) e sulla salute dei cittadini
23m	24/07/2003	8831/VIA/	Riccardi Matteo	20rrr (T)	Il soggetto teme l'aumento dell'inquinamento atmosferico, e teme per il territorio compromesso nel comparto paesaggistico e agricolo; ritiene inoltre che possa essere danneggiato il Parco del Ticino (riserva MAB)
23n	24/07/2003	8831/VIA/	Uboldi Maurizio		Il soggetto ritiene gli svincoli a trombetta inadeguati e finalizzati unicamente all'utilizzo di caselli per il pedaggio
23o	24/07/2003	8831/VIA/	Perilli Valter	20ww (T)	Il soggetto sarà impossibilitato ad usare la bicicletta per spostarsi
23p	24/07/2003	8831/VIA/	Merlini Diego		Il soggetto ritiene il progetto sproporzionato per le esigenze viabilistiche, in contrasto col Parco Agricolo Sud di Milano, e dannoso per l'ambiente e l'agricoltura
23q	24/07/2003	8831/VIA/	Cappato Adriana	20sss (T)	Il soggetto teme per la salute e ritiene che il progetto possa far parte di una futura tangenziale milanese; teme inoltre per l'ambiente che verrebbe compromesso da un conseguente sviluppo industriale
23r	24/07/2003	8831/VIA/	Maccazzola Emilia	20nn (P)	Il soggetto ritiene che l'opera attirerà il traffico, sarà dannoso per la salute, e rovinerà il territorio circostante già compromesso in termini ambientali e di qualità dell'aria
24a	21/07/2003	8608/VIA	Miramondi Cinzia		Il soggetto, poiché abita a poche centinaia di metri dalla Milano-Baggio, teme un incremento dell'inquinamento acustico
24b	21/07/2003	8608/VIA	Lamera Patrizia, in rappresentanza di un raggruppamento spontaneo di cittadini		Il soggetto constata che: <ul style="list-style-type: none"> • Il progetto non risolve il problema del traffico locale • Il progetto mira alla realizzazione di un collegamento autostradale a pagamento • Il Progetto aggredisce il territorio ed il comparto agricolo (area tra Magenta e Cusago)

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<ul style="list-style-type: none"> • L'area interessata dal progetto fa parte del Parco Naturale della Valle del Ticino (tratto Magenta-Robecco-Cassinetta di Lugagnano facenti parte della Transition Area della Riserva della Biosfera), e del Parco Agricolo Sud Milano (di cui fa parte l'ecosistema Bosco di Riazolo) • L'area è interessata dalla presenza di molti fontanili • L'area è già ad elevato inquinamento dell'aria • Il progetto è in contraddizione con la politica di riqualificazione ambientale applicata dalla Regione Lombardia • L'opera danneggia il comparto storico-monumentale (Cascina Scanna, Oratorio di S. Barnardo)
24c	21/07/2003	8608/VIA	Garavaglia Sergio	9a (T)	<p>Il soggetto propone come alternative il potenziamento della S.S. 526 Abbiategrasso/Robecco s/N con nuova circonvallazione ad ovest del Naviglio, e l'allargamento della S.P. 114</p>
24d	21/07/2003	8608/VIA	Oldoni Giovanna	20pp (T)	<p>Il soggetto, in virtù della vicinanza dell'opera alla propria abitazione, ritiene che quest'ultima possa svalutarsi</p>
24e	21/07/2003	8608/VIA	Nome illeggibile		<p>Il soggetto ritiene che il progetto non tiene conto delle minime distanze dai nuclei abitativi, e propone in alternativa la creazione di nuove piste ciclabili</p>
24f	21/07/2003	8608/VIA	Oggioni Emanuele	4o (T)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio</p>
24g	21/07/2003	8608/VIA	Giduli Macrina	20j (T)	<p>Il soggetto ritiene che la Legge Obiettivo, che comprende il progetto in oggetto, rappresenti un sopruso in quanto scavalca le competenze degli enti locali; il soggetto rileva inoltre come il progetto non tenga conto, ai fini della diminuzione del traffico veicolare, del raddoppio della linea ferroviaria Milano/Mortara, e propone in alternativa un miglioramento della rete stradale esistente (come ad esempio il potenziamento e la messa in sicurezza della statale n. 526), e una circonvallazione a ovest del Naviglio nel tratto di attraversamento, come da progetto, di Robecco</p>
24h	21/07/2003	8608/VIA	Luiso Nicola	9a (P)	<p>Il soggetto ritiene che l'ingombro stradale dell'opera è superiore alle previsioni di traffico attuali e future, e che è progettato per un futuro allargamento a quattro corsie, proponendo in alternativa il potenziamento della S.S. 526 Abbiategrasso/Robecco s/N con nuova circonvallazione ad ovest del Naviglio, e l'allargamento della S.P. 114</p>
24i	21/07/2003	8608/VIA	Cislaghi Alessandra	4r (T)	<p>Il soggetto considera il progetto dannoso per l'economia agrituristica locale</p>



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
24j	21/07/2003	8608/VIA	Lazzaroni Cesare		Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'economia agricola ad opera degli scorpori e degli espropri
24k	21/07/2003	8608/VIA	Zorco Riccardo	20n (T)	I soggetti ritengono il progetto dannoso per l'ambiente e la salute
24l	21/07/2003	8608/VIA	Mogno Michele		Il soggetto ritiene che il progetto danneggi irreversibilmente il territorio, costituito da rogge, fontanili, e ville di pregio artistico
24m	21/07/2003	8608/VIA	Baroni Anna	4o (P)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio; essendo inoltre in possesso di un'azienda agricola a Cassinetta di Lugagnano (cascina Piatti), il soggetto riporterebbe il taglio di diversi mappali, con conseguente impossibilità di accesso interno, deturpo del terreno ed aumento dell'inquinamento acustico ed ambientale
24n	21/07/2003	8608/VIA	Fusè Luciana	20bbb (T)	Il soggetto ha verificato che nel progetto mancano le verifiche di fattibilità tecnico-economiche; ritiene inoltre il progetto dannoso per la popolazione locale e per l'economia del territorio
24o	21/07/2003	8608/VIA	Biondini Giuseppa	24a (T)	Il soggetto, poiché abita a poche centinaia di metri dalla Milano-Baggio, teme un incremento dell'inquinamento acustico
24p	21/07/2003	8608/VIA	Marella Lauretta Maria	20p (T)	Il soggetto ritiene che il progetto interferisca, per la sua enormità che lo pongono al livello di una autostrada, con il territorio, il comparto agricolo ed il passaggio, danneggiando la qualità della vita dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico)
24q	21/07/2003	8608/VIA	Banfi Angela	4h (P)	Il soggetto ritiene che l'opera attirerà il traffico e rovinerà il territorio circostante
24r	21/07/2003	8608/VIA	Sepe Michele		Il soggetto ritiene che il progetto deturpi il paesaggio (comune di Cislano), sia non indispensabile poiché esistono attualmente collegamenti viari adeguati ed è possibile sviluppare il collegamento su rotaia
24s	21/07/2003	8608/VIA	Masoero Giancarlo	20c (T)	Il soggetto sottolinea come il tracciato da progetto preveda il passaggio in prossimità del centro abitato di Cislano, con conseguente grave danno per la salute dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico, impatto visivo, impatto sull'agricoltura)
24t	21/07/2003	8608/VIA	Pescara Diano Franco		Il soggetto considera il progetto devastante per l'ambiente in cui vive (comune di Cislano)
24u	21/07/2003	8608/VIA	Belloni Carletto	4q (T)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
24v	21/07/2003	8608/VIA	Pisoni Angela	20i (T)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale e ambientale della viabilità</p> <p>Gli enti descrivono l'importanza del territorio (zona del Parco del Ticino tra Magenta e Abbiategrasso, e tra Cislano ed Albairate) in termini naturalistici, di rete delle acque e fontanili, di sistema agricolo, e della fauna</p>
24w	21/07/2003	8608/VIA	Comitati tangenziale Castellazzo de' Barzi e Robecco sul Naviglio		<p>Il soggetto dichiara che il progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disattende tutti i vincoli storico-ambientali (Cascina Scanna, località Faustina) • Compromette i grandi sistemi ambientali (Parco della Valle del Ticino, Parco agricolo Sud, Bosco di Riazolo) • Danneggia il suolo e la rete fitissima di rogge, canali e fontanili • Danneggia il sottosuolo (acque freatiche, acquiferi profondi posti a poca profondità dal piano campagna) • Aumenta i livelli di polveri sottili, già oltre il limite comunitario previsto per il 2005 (intera provincia di Milano) <p>Inoltre il soggetto dichiara che nel progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Non viene motivata né documentata la necessità e la dimensione dell'infrastruttura proposta • Non vengono approfondite né sufficientemente motivate le alternative di tracciato proposte dai vari comuni • Manca l'analisi di fattibilità tecnico-economica • Si tiene conto di carichi di traffico soppassati, inadeguati ed impropri (senza considerare dei piani di sviluppo del trasporto pubblico, su ferro, e viabilistici) • Si evince che l'opera è orientata a servire il traffico di lunga percorrenza, compromettendo quello locale, quello ciclabile, dei ciclomotori e dei mezzi agricoli • Si evidenziano strutture sproporzionate per una strada non a pedaggio <p>Il soggetto chiede</p>
24y	21/07/2003	8608/VIA	Rohrwasser Marcello		



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
24z	21/07/2003	8608/VIA	Patriarca Eliseo	20c (T)	<ul style="list-style-type: none"> In alternativa, una riqualificazione e messa in sicurezza della S.P.114 e in generale della viabilità esistente La corretta valutazione dell'impatto acustico in virtù della vicinanza al centro abitato (comune di Albairate), e dell'impatto da polveri considerando la residenza del soggetto (Cascina Faustina) vicina all'opera
24x	21/07/2003	8608/VIA	Ghignoni Antonio, in rappresentanza del condominio "Residenza Cascina Faustina" di cui è Amministratore	24y (T)	<p>Il soggetto sottolinea come il tracciato da progetto preveda il passaggio in prossimità del centro abitato di Cislano, con conseguente grave danno per la salute dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico, impatto visivo, impatto sull'agricoltura)</p> <p>Vedi 24y</p>
24aa	21/07/2003	8608/VIA	Grisotto Daniele	24y (T)	<p>Vedi 24y</p>
24bb	21/07/2003	8608/VIA	Salvatori Maria	4q (P)	<p>Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento; ritiene inoltre che l'opera distruggerà buona parte del Parco Agricolo Sud di Milano e del Parco del Ticino, passando a 200 metri dal Naviglio Grande, ed eliminerà diverse aziende agricole, fontanili, marcite, flora e fauna</p>
24cc	21/07/2003	8608/VIA	Nome illeggibile	24bb (T)	<p>Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento; ritiene inoltre che l'opera distruggerà buona parte del Parco Agricolo Sud di Milano e del Parco del Ticino, passando a 200 metri dal Naviglio Grande, ed eliminerà diverse aziende agricole, fontanili, marcite, flora e fauna</p>
24dd	21/07/2003	8608/VIA	Oggioni Claudia	4l (T)	<p>Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO, ribadisce che il progetto è lesivo del patrimonio naturale locale (Parco del Ticino)</p>
24ee	21/07/2003	8608/VIA	Randazzo Antonia Claudia	20c (P)	<p>Il soggetto sottolinea come il tracciato da progetto preveda il passaggio in prossimità del centro abitato di Cislano, con conseguente grave danno per la salute dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico, impatto visivo,</p>

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
24ff	21/07/2003	8608/VIA	Bianchi Anna Maria	241 (T)	<p>impatto sull'agricoltura); il soggetto fa notare inoltre come la propria abitazione (Cascina Molino Rossi, comune di Cislano) sia a circa 100 metri dall'opera, e subirà una svalutazione dalla realizzazione dall'opera</p> <p>Il soggetto ritiene che il progetto danneggi irreversibilmente il territorio, costituito da rogge, fontanili, e ville di pregio artistico</p>
25	31/12/2003	15262/VIA	Comune di Albairate	7 (T)	<p>L'ente, in sede di delibera con parere contrario al progetto, allega alla stessa un documento, con le motivazioni del parere, redatto da professionisti, che è lo stesso presentato del numero progressivo 7, punto 3.</p>
26	19/01/2004	973	Patriarca Eliseo		<p>Il soggetto osserva che l'opera attraversa il Parco Agricolo Sud Milano e il Parco del Ticino, costeggiando il Naviglio Grande, e passerà vicino al Bosco di Cusago e al Bosco di Riazzolo</p>
27	19/01/2004	DSA/904	Cislagni Enrico	4a (P)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale della viabilità e creerà problemi alla viabilità locale, e propone in alternativa il miglioramento della rete stradale esistente, un incremento dei treni navetta tra Milano e provincia, ed un prolungamento delle metropolitane extraurbane; osserva inoltre che il progetto causerà l'esproprio di un terreno di proprietà ove sono presenti alberi secolari</p>
28	19/01/2004	0000947	Comune di Cislano		<p>L'Ente, in sede di delibera contraria al progetto, considera che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'eliminazione dello svincolo n.6, prevista dal DGR n.14403 del 30/09/2003, produrrebbe ripercussioni negative sulla viabilità locale • E' possibile puntare sul potenziamento del trasporto pubblico e nella riqualificazione della viabilità esistente come elaborato dal laboratorio di rosate • Lo svincolo n.7 comporta un consistente impatto ambientale nelle immediate vicinanze del centro abitato e genera un traffico indotto sulla viabilità locale in direzione di Vittuone <p>Ed esprime contrarietà alla parte del tracciato insistente sul territorio del comune di Cislano, per l'eccessiva vicinanza alle abitazioni esistenti</p>
29	19/01/2004	996	C.na Prato Vecchio (Azienda Agricola Giulio Sabbatini)		<p>Il soggetto chiede che il percorso dell'opera (tratto tra gli svincoli n.6 e n.7 in territorio di Cislano) non invada o frazioni la propria Azienda allevatoriale di equini da vita</p>



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
30	20/01/2004	1029	Alfonsetti Michelangelo		Il soggetto ritiene che il progetto arrechi danni al sistema ambientale-paesaggistico (Parco Sud e Parco Ticino), alla salute dei cittadini (inquinamento atmosferico e acustico specie nel tratto insistente sul comune di Cisliano), e causi la svalutazione del proprio immobile; propone che il tracciato passi almeno ad 1 Km dal comune di Cisliano, o a sud di Bestazzo, o, in attraversamento di Cisliano, sia totalmente interrata con svincoli a raso; chiede inoltre che l'attuale S.P. 114 nel tratto Cusago-Abbiategrosso, resti inalterata per agevolare il traffico locale
31	19/01/2004	0000856/D SA	Pisoni Angela	20pp (T)	Il soggetto, in virtù della vicinanza dell'opera alla propria abitazione, ritiene che quest'ultima possa svalutarsi
32	16/01/2004	0000758	Soffientini Chiara		Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
33	19/01/2004	0000855	Ferraro Gregorio	4j (P)	Il soggetto ritiene che il progetto sia dannoso per il territorio (comune di Cisliano, ove è presente una pista ciclabile all'interno di un sistema di risorse ecologiche) e per la sua gente
34	15/01/2004	684	Calatti Patrizia	20a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto produca degrado ambientale e sociale
35	15/01/2004	0000690	Padovan Serafino	4n (T)	Il soggetto rileva l'incompatibilità dell'opera con lo sviluppo turistico e territoriale, in quanto che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove sono pianificate azioni di riqualificazione turistica (come ad esempio la navigabilità da e verso la Svizzera)
36	15/01/2004	0000692	Colombo Tomasina	24e (T)	Il soggetto ritiene che il progetto non tiene conto delle minime distanze dai nuclei abitativi, e propone in alternativa la creazione di nuove piste ciclabili
37	15/01/2004	0000693	Sestito Gregorio	20i (T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale e ambientale della viabilità
38	15/01/2004	0000688	Oldani Carmen	4k (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici locali (località Cassinetta di Lugagnano)
39	15/01/2004	0000657	Lops Giuseppe	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
40	15/01/2004	0000683	Nome illeggibile	4k (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici locali (località Cassinetta di Lugagnano)

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
41	15/01/2004	0000679	Lovati Milena	23n (T)	Il soggetto ritiene gli svincoli a trombetta inadeguati e finalizzati unicamente
42	15/01/2004	0000676	Trezzi Angelo	4l (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO, ribadisce che il progetto è lesivo del patrimonio naturale locale (Parco del Ticino)
43	15/01/2004	0000675	Zanzottera Federica	4j (T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia dannoso per il territorio e per la sua gente
44	15/01/2004	665	Restelli Cinzia	4n (T)	Il soggetto rileva l'incompatibilità dell'opera con lo sviluppo turistico e territoriale, in quanto che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove sono pianificate azioni di riqualificazione turistica (come ad esempio la navigabilità da e verso la Svizzera)
45	15/01/2004	DSA/605	Sansottera Daniela	39 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
46	14/01/2004	0000438	Clementi Luigi	20j (T)	Il soggetto ritiene che la Legge Obiettivo, che comprende il progetto in oggetto, rappresenti un sopruso in quanto scavalca le competenze degli enti locali; il soggetto rileva inoltre come il progetto non tenga conto, ai fini della diminuzione del traffico veicolare, del raddoppio della linea ferroviaria Milano/Mortara, e propone in alternativa un miglioramento della rete stradale esistente (come ad esempio il potenziamento e la messa in sicurezza della statale n. 526), e una circosvalazione a ovest del Naviglio nel tratto di attraversamento, come da progetto, di Robecco
47	14/01/2004	0000429	Carelli Gianfranco	4r (T)	Il soggetto considera il progetto dannoso per l'economia agrituristica locale
48	14/01/2004	0000426	Fassi Virsinio	4r (T)	Il soggetto considera il progetto dannoso per l'economia agrituristica locale
49	14/01/2004	00512	Taverna Roberta	20ww (T)	Il soggetto sarà impossibilitato ad usare la bicicletta per spostarsi
50	14/01/2004	0000448	Brenna Marco	4l (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO, ribadisce che il progetto è lesivo del patrimonio naturale locale (Parco del Ticino)
51	14/01/2004	0000453	Taverna Angelo	20i (T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale e ambientale della viabilità
52	14/01/2004	0000454	Sgarella Anna Maria	20j (T)	Il soggetto ritiene che la Legge Obiettivo, che comprende il progetto in oggetto, rappresenti un sopruso in quanto scavalca le competenze degli enti locali; il soggetto rileva inoltre come il progetto non tenga conto, ai fini della diminuzione del traffico veicolare, del raddoppio della linea ferroviaria Milano/Mortara, e propone in alternativa un miglioramento della rete stradale esistente (come ad esempio il potenziamento e la messa in sicurezza della statale n. 526), e una circosvalazione a

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
53	14/01/2004	0000456	Rettori Maurizio	20j (T)	ovest del Naviglio nel tratto di attraversamento, come da progetto, di Robecco Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale e ambientale della viabilità
54	14/01/2004	0000458	Zanoni Angelo, Belletti Maria	20mmn (P)	I soggetti ritengono il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco), e propone il potenziamento del trasporto pubblico
55	14/01/2004	0000463	Menescardi Marco		Il soggetto ritiene che il traffico individuato nello studio di prefattibilità ambientale possa essere sopportato dal sistema viario composto dalla superstrada per Busto, dalla nuova variante del Sempione, dal potenziamento della direttrice di Turbigo, dal raccordo ferroviario Novara-Malpensa, e dalla bretella di Boffalora in fase di completamento
56	14/01/2004	0000503	Porta Paolo		Il soggetto ritiene che il progetto interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale (Parco della valle del Ticino, Parco Sud Milano)
57	14/01/2004	000050r	Bertini Alessandro	20p (T)	Il soggetto ritiene che il progetto interferisca, per la sua enormità che lo pongono al livello di una autostrada, con il territorio, il comparto agricolo ed il paesaggio, danneggiando la qualità della vita dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico)
58	14/01/2004	0000499	Stampini Roberta		Il soggetto teme che l'opera minacci la sopravvivenza del parco del Ticino
59	14/01/2004	0000497	Orseniga Felice	27 (P)	Il soggetto ritiene il progetto ambientalmente, culturalmente, e paesaggisticamente devastante (Parco Agricolo Sud Milano, Parco del Ticino, Bosco di Cusago, Bosco di Riazolo); ritiene inoltre che il progetto crei problemi alla viabilità locale e propone in alternativa il potenziamento del trasporto ferroviario e marittimo, l'incremento dei treni navetta di collegamento tra Milano e la provincia, ed un prolungamento delle metropolitane extraurbane
60	14/01/2004	0000496	Fiorentini Urbano	4i (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici naturali (Parco del Ticino e località Cassinetta di Lugagnano)
61	14/01/2004	0000489	Nome illeggibile	20cc (T)	Il soggetto considera dannosa l'intrusione automobilistica all'interno dei parchi naturali (Parco del Ticino)
62	14/01/2004	0000478	Arrigoni Angelo	20t (T)	Il soggetto ritiene che il progetto comprometta l'utilizzo del territorio nei pressi del

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Andlogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
63	14/01/2004	0000561/D SA	Menscardi Martino	24j (T)	<p>Naviglio nel tempo libero proprio e dei propri amici</p> <p>Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'economia agricola ad opera degli scorpori e degli espropri</p>
64	14/01/2004	0000559/D SA	Sboarina Erika	23p (P) 20cccc (P)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto sia spropositato rispetto alle esigenze viabilistiche legate al territorio, e danneggi il territorio stesso</p>
65	14/01/2004	0000555/D SA	Galli Giorgio	39 (T)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)</p>
66	14/01/2004	0000556/D SA	Talpo Silvana	64(T)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto sia spropositato rispetto alle esigenze viabilistiche legate al territorio, e danneggi il territorio stesso</p>
67	14/01/2004	0000557/D SA	Folcettoni Carlo	20cccc (T)	<p>Il soggetto ritiene il progetto incompatibile con le esigenze del territorio (ove sono presenti rogge, fontanili, e ville monumentali) e dei cittadini (comune di Cassinetta di Lugagnano)</p>
68	14/01/2004	0000558/D SA	Reposi Marco	20nn (P)	<p>Il soggetto ritiene che l'opera aggraverà la già compromessa situazione ambientale e di qualità dell'aria (comune di Cassinetta di Lugagnano), con conseguente danno per la salute e per il territorio</p>
69	14/01/2004	0000548	Salvatori Maria		<p>Il soggetto fa notare che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il progetto prevede l'attraversamento del parco del Ticino e del Parco Agricolo Sud • Il territorio interessato è totalmente agricolo e verrà smembrato con conseguente alterazione delle caratteristiche idrauliche • Il progetto accosta il Naviglio Grande, ove sorgono parchi e ville monumentali • Il paesaggio verrà deturpato • Nelle adiacenze del progetto verranno potenziate le aree industriali e commerciali • Aumenteranno l'inquinamento atmosferico ed acustico
70	14/01/2004	500	Filippo Castoldi, Chiara Dufour	21 (T)	<p>Vedi 21</p>
71	14/01/2004	0000508	Magistroni Daniele	20cccc (T)	<p>Il soggetto ritiene il progetto incompatibile con le esigenze del territorio (ove sono presenti rogge, fontanili, e ville monumentali) e dei cittadini (comune di Cassinetta</p>

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
72	14/01/2004	505	Celadin Carlo Marino	24e (T)	Il soggetto ritiene che il progetto non tiene conto delle minime distanze dai nuclei abitativi, e propone in alternativa la creazione di nuove piste ciclabili
73	14/01/2004	0000443	Poletto Roberta	20ww (T)	Il soggetto sarà impossibilitato ad usare la bicicletta per spostarsi
74	14/01/2004	0000560/D SA	Gioietta Luigi	4n (T)	Il soggetto rileva l'incompatibilità dell'opera con lo sviluppo turistico e territoriale, in quanto che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove sono pianificate azioni di riqualificazione turistica (come ad esempio la navigabilità da e verso la Svizzera)
75	14/01/2004	0000538	Beretta Ernesto	68 (T)	Il soggetto ritiene che l'opera aggraverà la già compromessa situazione ambientale e di qualità dell'aria (comune di Cassinetta di Lugagnano), con conseguente danno per la salute e per il territorio
76	14/01/2004	0000536	Serrao Piergiorgio	4i (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici naturali (Parco del Ticino e località Cassinetta di Lugagnano)
77	14/01/2004	511	Isolan Daniela, Ricci Claudio, Isolan Luigino, Rossignoli Celina, Isolan Paola, Carrà Nazzareno, Ricci Emilio, Oldani Angela, Ricci Carmen, Ricci Mauro, Francesco, Amitta Ricci	20c (T)	I soggetti sottolineano come il tracciato da progetto preveda il passaggio in prossimità del centro abitato di Cislano, con conseguente grave danno per la salute dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico, impatto visivo, impatto sull'agricoltura)
78	14/01/2004	000523	Cambli Andrea	20s (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transitando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera
79	14/01/2004	00520	Magistroni Maria	23e (T)	Il soggetto dichiara che i valori dell'inquinamento dell'aria in Abbiategrasso e

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
			Barnbina		Magenta sono già uguali ed in alcuni casi peggiori rispetto a Milano, e che l'opera quindi peggiorerebbe l'attuale situazione con conseguente danno sulla salute dei cittadini
80	14/01/2004	DSA/00005 81	Marconi Franco, Astorina Anna Maria		I soggetti, preoccupati per la vicinanza (circa 30 metri) dell'opera alla propria abitazione e conseguente svalutazione immobiliare, e per l'eventuale problematico allacciamento alla rete idrica e al metano della stessa, propongono in alternativa al progetto il passaggio tra Robecco sul Naviglio e Castellazzo de Barzi
81	14/01/2004	0000597/D SA	Galliechio Antonio	55 (T)	Il soggetto ritiene che il traffico individuato nello studio di prefattibilità ambientale possa essere sopportato dal sistema viario composto dalla superstrada per Busto, dalla nuova variante del Sempione, dal potenziamento della direttrice di Turbigo, dal raccordo ferroviario Novara-Malpensa, e dalla bretella di Boffalora in fase di completamento
82	14/01/2004	0000598/D SA	Regondi Maurizio	20c (T)	Il soggetto sottolinea come il tracciato da progetto preveda il passaggio in prossimità del centro abitato di Cislano, con conseguente grave danno per la salute dei cittadini (inquinamento dell'aria ed inquinamento acustico, impatto visivo, impatto sull'agricoltura)
83	14/01/2004	0000599/D SA	Modonesi Alberto	20kk (T)	Il soggetto considera anticostituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto delle esigenze locali
84	15/01/2004	000617	Riccardi Raffaele	64(T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia spropositato rispetto alle esigenze viabilistiche legate al territorio, e danneggi il territorio stesso
85	15/01/2004	000613	Paon Alessandro Roberto	4r (T)	Il soggetto considera il progetto dannoso per l'economia agrituristica locale
86	15/01/2004	603	Beretta Teresio	4a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale della viabilità
87	14/01/2004	00564	Menscardi Sergio	4i (T)	Il soggetto, avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Milano, ribadisce che il progetto è lesivo dei beni artistici naturali (Parco del Ticino e località Cassinetta di Lugagnano)
88	31/12/2003	15331/VIA	Guerreschi Agnese		Il soggetto ritiene che il progetto cozzi con gli obiettivi della Direttiva Europea 2001/42/CE, come anche la legge Obiettivo stessa
89	31/12/2003	15330/VIA	Negri Gabriele	88 (P)	Il soggetto teme un impatto forte sul territorio a vocazione agricola, ed il


Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
90	31/12/2003	15329/VIA	Luiso Nicola	20ji (P)	conseguente aumento dell'inquinamento dell'aria ed acustico; ritiene inoltre che il progetto cozzi con gli obiettivi della Direttiva Europea 2001/42/CE e del Consiglio Europeo del 27/06/2001
					Il soggetto, ritenendo l'opera troppo ingombrante per le previsioni di traffico prospettate, propone in alternativa il potenziamento della S.S. 526 nel tratto Abbiategrasso-Robecco S/N con circonvallazione di Robecco a ovest del Naviglio, ed il potenziamento della S.P. 114 con rotonde di tipo europeo
91	31/12/2003	15328/VIA	Saita Alessandra	64(T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia spropositato rispetto alle esigenze viabilistiche legate al territorio, e danneggi il territorio stesso
92	31/12/2003	15327/VIA	Radaelli Silvia	20kk (T)	Il soggetto considera anticonstituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto delle esigenze locali
93	31/12/2003	15326/VIA	Castoldi Maddalena	20f (T)	Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)
94	31/12/2003	15325/VIA	Fumagalli Silvia	20f (T)	Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)
95	31/12/2003	15324/VIA	Ottolini Rosanna	4zz (T)	Il soggetto ritiene che l'opera comprometterà gli ecosistemi presenti (presenza dell'area del Parco Agricolo Sud Milano, del Parco Sud e del Parco del Ticino); ritiene inoltre che le diverse aziende agricole presenti sul territorio subiranno frammentazioni dei terreni con conseguente diminuzione della produttività
96	31/12/2003	15323/VIA	Saita Ambrogio	3 (T)	Il soggetto rileva che il progetto depurpa nuclei rurali di tipo storico ed ecosistemi quali il Bosco di Riazolo ed il Bosco di Cusago
97	31/12/2003	15322/VIA	Prosdociami Monica	20oo (T)	Il soggetto ha appreso dai giornali e da altri cittadini che i valori dell'inquinamento dell'aria in Abbiategrasso e Magenta sono già uguali ed in alcuni casi peggiori rispetto a Milano; per tale motivo considera peggiorativo il caso relativo alla realizzazione dell'opera in progetto, con conseguenti effetti dannosi sulla salute
98	31/12/2003	15321/VIA	Caronelli Maurizio	24a (T)	Il soggetto, poiché abita a poche centinaia di metri dalla Milano-Baggio, teme un incremento dell'inquinamento acustico
99	31/12/2003	15320/VIA	Rohrwasser Marcello	20bbb	Il soggetto ha verificato che nel progetto mancano le verifiche di fattibilità tecnico-economiche; ritiene inoltre il progetto dannoso per la popolazione locale e per

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analoga con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
100	31/12/2003	15332/VIA	Gidiuli Macrina	88 (P) 90 (P)	l'economia del territorio Il soggetto ritiene che il progetto: <ul style="list-style-type: none"> • Violi la Direttiva Europea 2001/42/CE del 27.06.2001 del Parlamento e del Consiglio Europeo • Non tenga conto del raddoppio della linea ferroviaria Milano/Mortara • Abbia come alternativa, in particolare, il potenziamento e la messa in sicurezza della S.S. 526 e, per l'attraversamento di Robecco, una circonvallazione a ovest del Naviglio
101	31/12/2003	15334/VIA	Cerri Carlo	56 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale (Parco della valle del Ticino, Parco Sud Milano)
102	31/12/2003	15333/VIA	Casoli Stefano	20f (T)	Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)
103	31/12/2003	15315/VIA	Manenti Andrea	20cccc (T)	Il soggetto ritiene il progetto incompatibile con le esigenze del territorio (ove sono presenti rogge, fontanili, e ville monumentali) e dei cittadini (comune di Cassinetta di Lugagnano)
104	31/12/2003	15314/VIA	Zago Giovanni	4h (T)	Il soggetto ritiene che l'opera attirerà il traffico e rovinerà il territorio circostante
105	31/12/2003	15313/VIA	Patuzzo Zeffira	4j (T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia dannoso per il territorio e per la sua gente
106	31/12/2003	15312/VIA	Zago Daniela	56 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale (Parco della valle del Ticino, Parco Sud Milano)
107	31/12/2003	15311/VIA	Cerri Francesco	20s (P)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transiando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera; propone in alternativa il potenziamento del trasporto pubblico ed un ammodernamento della viabilità mediante rotatorie
108	31/12/2003	15310/VIA	Cacciatore Antonio	20f (T)	Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)
109	31/12/2003	15286/VIA	Trinca Ernesta Mariagrazia	20cc (T)	Il soggetto considera dannosa l'intromissione automobilistica all'interno dei parchi naturali (Parco del Ticino)
110	31/12/2003	15319/VIA	Oldani Graziano	24j (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'economia agricola ad opera degli scorpori e degli espropri

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
111	13/01/2004	DSA/00003 26	Ghedini Manola	4o (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio
112	13/01/2004	DSA/00003 27	Luisi Anna Maria	4p (T)	Il soggetto ritiene che l'opera sia inutile poiché, per la presenza di numerosissimi svincoli da progetto per il tratto tra Albairate e Cusago che rallenterebbero il traffico, potranno insorgere inefficienze di servizio rispetto alla attuale comoda strada Milano-Baggio
113	13/01/2004	DSA/355	Martineti Paola	4aaa (T)	Il soggetto ritiene che sarà pericoloso e non più salutare spostarsi in bicicletta tra i paesi interessati dall'opera e all'interno della pista ciclabile del Naviglio Grande; aumenterà l'inquinamento acustico
114	13/01/2004	DSA/00003 43	Azzolini Lisa	68 (T)	Il soggetto ritiene che l'opera aggraverà la già compromessa situazione ambientale e di qualità dell'aria (comune di Cislano), con conseguente danno per la salute e per il territorio
115	13/01/2004	DSA/00003 42	Armonti Atte	68 (T)	Il soggetto ritiene che l'opera aggraverà la già compromessa situazione ambientale e di qualità dell'aria (comune di Cislano), con conseguente danno per la salute e per il territorio
116	13/01/2004	DSA/00003 41	Azzolini Ermanno	68 (T)	Il soggetto ritiene che l'opera aggraverà la già compromessa situazione ambientale e di qualità dell'aria (comune di Cislano), con conseguente danno per la salute e per il territorio
117	13/01/2004	DSA/379	Oliva Piera	20bbb (T)	Il soggetto ha verificato che nel progetto mancano le verifiche di fattibilità tecnico-economiche; ritiene inoltre il progetto dannoso per la popolazione locale e per l'economia del territorio
118	08/01/2004	000012	Fumagalli Marina	20mmn (P)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
119	08/01/2004	00015	Calati Chiara	20cccc (T)	Il soggetto ritiene il progetto incompatibile con le esigenze del territorio (ove sono presenti rogge, fontanili, e ville monumentali) e dei cittadini (comune di Cassinetta di Lugagnano)
120 Non esiste					
121	08/01/2004	00015	Burren Gabriele	20kk (T)	Il soggetto considera anticonstituzionale la Legge Obiettivo, in quanto non tiene

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					conto delle esigenze locali
122	08/01/2004	00016	Gomaraschi Luigia	118 (T)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
123	08/01/2004	00021	Bodini Sergio	24j (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'economia agricola ad opera degli scorpori e degli espropri
124	08/01/2004	00022	Oldani Simona	118 (T)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
125	08/01/2004	00024	Massironi Riccardo	20a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto produca degrado ambientale e sociale
126	08/01/2004	00025	De Checco Londina	20f (T)	Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)
127	08/01/2004	00026	Ceriani Maria Angela	118 (T)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
128	08/01/2004	00030	Pagliaro Victor	20n (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'ambiente e la salute
129	08/01/2004	00031	Riccardi Adriano	118 (T)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
130	08/01/2004	00038	Ostuni Daniele	20cc (T)	Il soggetto considera dannosa l'intrusione automobilistica all'interno dei parchi naturali (Parco del Ticino)
131	08/01/2004	00039	Capra Ivana	20t (T)	Il soggetto ritiene che il progetto comprometta l'utilizzo del territorio nei pressi del Naviglio nel tempo libero proprio e dei propri amici
132	08/01/2004	00040	Muti Stefano	7 (P) 10 (P) 13 (P)	Il soggetto elenca le carenze individuate nel SLA in merito all'inquinamento acustico: <ul style="list-style-type: none"> • Disomogeneità dei dati presentati in "Assetto acustico" e "Studio di

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Andlogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
				88 (P) 89 (P) 100 (P)	<p>prefattibilità ambientale”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mancano le indicazioni sull'altezza delle barriere fonoassorbenti e sull'Insertion Loss prevista • Non viene riportata la situazione acustica ante-operam • Le mappe di rumore sono di scarsa leggibilità per via della scala alta, e l'individuazione in esse dei recettori è approssimativa • L'output delle simulazioni acustiche è in falsi colori, e non vengono riportate valutazioni puntuali ai recettori • La conclusione “ che tutti i recettori sensibili sono a distanza tale dall'infrastruttura che il livello sonoro esistente non sarà modificato dalle immissioni prodotte” non è supportata da alcun dato quantitativo e da alcuna caratterizzazione ante-operam (risulta quindi immotivata) • Circa il modello previsionale utilizzato, manca l'illustrazione degli algoritmi utilizzati • Manca l'indicazione della quota utilizzata nelle mappe di rumore, e conseguente considerazione della significatività rispetto alla posizione dei recettori ai vari piani degli edifici) <p>Il soggetto nota come la Legge Obiettivo, di cui questo progetto fa parte, sia in contrasto con la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001</p>
133	08/01/2004	00041	Rettori Sandra		<p>Il soggetto è preoccupato per la cementificazione che subirà il territorio interessato dal Parco Agricolo Sud e dal Parco del Ticino</p>
134	08/01/2004	00042	D'Elia Marcello	23a (T)	<p>Il soggetto teme che l'opera diventerà in futuro trafficata e a pedaggio</p>
135	08/01/2004	00043	Martinez Carmen	4q (T)	<p>Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento</p>
136	08/01/2004	00044	Di Gennaro Livia	4t (P) 4u (P)	<p>Il soggetto propone l'alternativa la riqualifica delle strade esistenti ed il potenziamento di mezzi pubblici e delle reti ferroviarie</p>
137	08/01/2004	00045	Galliani Walter	20jj (T)	<p>Il soggetto, ritenendo l'opera invasiva e nociva, propone in alternativa il potenziamento della S.S. 526 Abbiategrasso/Robecco s/N con nuova circonvallazione di Robecco ad ovest del Naviglio, allargamento della S.P. 114 con roatorie ed una circonvallazione per Abbiategrasso, anche tenuto conto del</p>



<i>Numero progressivo</i>	<i>Data protocollo al Ministero</i>	<i>Codice protocollo</i>	<i>Ente - Soggetto</i>	<i>Analogia con altre osserv.</i>	<i>Sintesi dei contenuti</i>
138	08/01/2004	00046	Rettori Cinzia	20kk (T)	raddoppio della ferrovia Milano/Mortara/Alessandria Il soggetto considera anticostituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto delle esigenze locali
139	08/01/2004	00047	Galli Luigi	4o (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio
140	08/01/2004	00048	Ambrosino Nadia	24a (T)	Il soggetto, poiché abita a poche centinaia di metri dalla Milano-Baggio, teme un incremento dell'inquinamento acustico
141	08/01/2004	00049	Campus Salvatore	56 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale (Parco della valle del Ticino, Parco Sud Milano)
142	08/01/2004	00050	Alibè Gianfranco	20f (T)	Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)
143	08/01/2004	00051	Marafioti Adriana	20a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto produca degrado ambientale e sociale
144	08/01/2004	00052	Sabatina Gelsomina	20a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto produca degrado ambientale e sociale
145	08/01/2004	00053	Melchiorre Arcangelo	20f (T)	Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)
146	08/01/2004	00054	Cavalazzi Viviana	20a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto produca degrado ambientale e sociale
147	08/01/2004	00055	Santeramo Agostino	20kk (T)	Il soggetto considera anticostituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto delle esigenze locali
148	08/01/2004	00056	Biondini Giuseppa	20s (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transitando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera
149	08/01/2004	00057	Grassi Luigi	20bbb (T)	Il soggetto ha verificato che nel progetto mancano le verifiche di fattibilità tecnico-economiche; ritiene inoltre il progetto dannoso per la popolazione locale e per l'economia del territorio
150	08/01/2004	00058	Del Pero Fosca	4o (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio
151	08/01/2004	00059	Oggetti Claudia	20j (T)	Il soggetto ritiene che la Legge Obiettivo, che comprende il progetto in oggetto, rappresenti un sopruso in quanto scavalca le competenze degli enti locali; il soggetto rileva inoltre come il progetto non tenga conto, ai fini della diminuzione del traffico veicolare, del raddoppio della linea ferroviaria Milano/Mortara, e propone in alternativa un miglioramento della rete stradale esistente (come ad esempio il

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
152	08/01/2004	00060	Beretta Rita		potenziamento e la messa in sicurezza della statale n. 526), e una circonvallazione a ovest del Naviglio nel tratto di attraversamento, come da progetto, di Robecco
153	08/01/2004	00061	Dattino Daniela	20s (T)	Il soggetto ritiene che l'opera distruggerebbe parte del Parco del Ticino, e propone in alternativa l'allargamento delle strade esistenti e la realizzazione delle metropolitane leggere
154	08/01/2004	00062	Ghirardi Gualtero	4o (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transitando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera
155	08/01/2004	00063	Dattino Mario	4r (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggia le colture agricole presenti nel territorio
156	08/01/2004	00064	Ghirardi Lucia	20n (T)	Il soggetto considera il progetto dannoso per l'economia agrituristica locale
157		00065	Blundo Costantino	20kk (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'ambiente e la salute
158	08/01/2004	00066	Offredi Simona	5 (P) 13 (P)	Il soggetto considera anticostituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto delle esigenze locali
159	08/01/2004	00067	Offredi Mario	4r (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggia irreversibilmente il territorio, costituito da rogge, fontanili, e ville di pregio artistico, interferendo con le classi di vincolo esistenti e frammentando il territorio; ritiene inoltre che il progetto presenti valutazioni inadeguate sull'impatto acustico
160	08/01/2004	00068	Grampella Marco	4o (T)	Il soggetto considera il progetto dannoso per l'economia agrituristica locale
161	08/01/2004	00069	Battagin Stefano		Il soggetto ritiene che il progetto danneggia le colture agricole presenti nel territorio
162	08/01/2004	00070	Cattoni Teresa	4q (T)	Il soggetto ritiene il progetto incompatibile con i vincoli architettonici presenti (località Cassinetta di Lugagnano: Cascina Bardena, Villa Negri, Villa Visconti)
163	08/01/2004	00071	Masone Giovanni	118 (T)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento
164	08/01/2004	00072	Nome illeggibile	20f (T)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
165	08/01/2004	00073	Maccarone Orazio	118 (T)	Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)
					Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
166	08/01/2004	00074	Frassomi Andrea	4m (T)	Il soggetto rileva che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove è presente una pista ciclabile
167	08/01/2004	00075	Stracchi Andrea	20i (T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale e ambientale della viabilità
168	08/01/2004	00076	Cacciona Andrea	55 (T)	Il soggetto ritiene che il traffico individuato nello studio di prefattibilità ambientale possa essere sopportato dal sistema viario composto dalla superstrada per Busto, dalla nuova variante del Sempione, dal potenziamento della direttrice di Turbigo, dal raccordo ferroviario Novara-Malpensa, e dalla bretella di Boffalora in fase di completamento
169	08/01/2004	00077	De Vecchi Maria Grazia	118 (T)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
170	08/01/2004	00078	Granza Liboria	20kk (T)	Il soggetto considera anticonstituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto delle esigenze locali
171	08/01/2004	00079	Calati Tarcisio	4o (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio
172	08/01/2004	00080	Chodini Lorena	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
173	08/01/2004	00081	Cucchi Enrico	152 (T)	Il soggetto ritiene che l'opera distruggerebbe parte del Parco del Ticino, e propone in alternativa l'allargamento delle strade esistenti e la realizzazione delle metropolitane leggere
174	08/01/2004	00082	Calcaterra Daniela	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
175	08/01/2004	00083	Oggioni Emanuele	20ppp (P) 28 (P)	Il soggetto ritiene di ottenere un danno per la vicinanza dell'opera ai terreni dove svolge attività di agricoltura ed allevamento biodinamico; propone in alternativa all'opera di considerare lo studio viabilistico fatto dal Laboratorio di Rosate
176	08/01/2004	00084	Cislaghi Alessandra	68 (T)	Il soggetto ritiene che l'opera aggraverà la già compromessa situazione ambientale e di qualità dell'aria (comune di Cassinetta di Lugagnano), con conseguente danno

<i>Numero progressivo</i>	<i>Data protocollo al Ministero</i>	<i>Codice protocollo</i>	<i>Ente - Soggetto</i>	<i>Analogia con altre osserv.</i>	<i>Sintesi dei contenuti</i>
177	08/01/2004	00085	Vignati Angelina	32 (T)	per la salute e per il territorio Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
178					
Non esiste					
179	08/01/2004	00087	Chiodini Edoardo	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
180	08/01/2004	00088	Chiodini Paolo	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
181	08/01/2004	00089	Uboldi Maurizio	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
182	08/01/2004	00090	Faccendini Davide Rocco	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
183	08/01/2004	00091	Bezzerà Monica	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
184	08/01/2004	00092	Cislàghi Maria		Il soggetto teme per la sua salute avendo l'abitazione a 150 metri dall'opera
185	08/01/2004	00093	Bertè Gianni	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
186	08/01/2004	00094	Chiodini Sergio	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
187	08/01/2004	00095	Marella Maria Lauretta	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
188	08/01/2004	00096	Orsi Andrea Pietro	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
189	08/01/2004	00097	Oldani Maria Cinzia	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
190	08/01/2004	00098	Bertè Anna	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
191	08/01/2004	00099	Morani Emanuela	20a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto produca degrado ambientale e sociale
192	08/01/2004	00100	Rossi Paola	118 (T)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analoga con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
193	08/01/2004	00101	Terraneo Angelo	20a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto produca degrado ambientale e sociale
194	08/01/2004	00102	Colombo Rosalinda	118 (T)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
195	08/01/2004	00103	De Giorgi Alberto	118 (T)	Il soggetto ritiene il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco); il soggetto ritiene inoltre che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
196	08/01/2004	00104	Calatti Silvia	20n (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'ambiente e la salute
197	08/01/2004	00105	Bodini Nicoletta	20kk (T)	Il soggetto considera anticostituzionale la Legge obiettivo, in quanto non tiene conto delle esigenze locali
198	08/01/2004	00106	Calatti Daniele	24l (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi irreversibilmente il territorio, costituito da rogge, fontanili, e ville di pregio artistico
199	08/01/2004	00108	Bianchi Severino	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
200	08/01/2004	00109	Bianchi Silvia	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
201	08/01/2004	00110	Bianchi Franco	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
202	08/01/2004	00111	Maccazzola Emilia	68 (T)	Il soggetto ritiene che l'opera aggraverà la già compromessa situazione ambientale e di qualità dell'aria (comune di Robecco S/N), con conseguente danno per la salute e per il territorio
203	08/01/2004	00112	Fusè Carlo	24j (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'economia agricola ad opera degli scorpori e degli espropri
204	08/01/2004	00113	Girani Mauro, Fusè Roberta	24l (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi irreversibilmente il territorio, costituito da rogge, fontanili, e ville di pregio artistico
205	09/01/2004	00114	Verano Elisa	20oo (T)	Il soggetto ha appreso dai giornali e da altri cittadini che i valori dell'inquinamento dell'aria in Abbiategrasso e Magenta sono già uguali ed in alcuni casi peggiori

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
206	09/01/2004	00115	Biglieri Francesca	20kk (T)	rispetto a Milano; per tale motivo considera peggiorativo il caso relativo alla realizzazione dell'opera in progetto, con conseguenti effetti dannosi sulla salute
207	09/01/2004	00135	Benedetti Stefania	40 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio
208	09/01/2004	00136	Porcheddu Valentina	20r (T)	Il soggetto ritiene che il progetto comprometta l'utilizzo del territorio nei pressi del Naviglio nel tempo libero proprio e dei propri amici
209	09/01/2004	00137	Paradiso Livio		Il soggetto rileva che il progetto è lesivo per la mobilità dei residenti locali (comune di Albairate) e non è attento alla esigenze di salvaguardia del paesaggio
210	09/01/2004	00138	Costa Mariangela	4m (T)	Il soggetto rileva che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove è presente una pista ciclabile
211	09/01/2004	00139	Munerato Armando	20n (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'ambiente e la salute
212	09/01/2004	00159	Maggioni Vincenzo, Fontana Laura	20j (T)	I soggetti ritengono che la Legge Obiettivo, che comprende il progetto in oggetto, rappresenti un sopruso in quanto scavalca le competenze degli enti locali; il soggetto rileva inoltre come il progetto non tenga conto, ai fini della diminuzione del traffico veicolare, del raddoppio della linea ferroviaria Milano/Mortara, e propone in alternativa un miglioramento della rete stradale esistente (come ad esempio il potenziamento e la messa in sicurezza della statale n. 526), e una circonvallazione a ovest del Naviglio nel tratto di attraversamento, come da progetto, di Robecco. I soggetti allegano inoltre 22 osservazioni, in cui ritengono che: 1. Il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio - 40 (T) 2. Il progetto danneggi irreversibilmente il territorio, costituito da rogge, fontanili, e ville di pregio artistico - 24l (T) 3. Il progetto sia dannoso per l'ambiente e la salute - 20n (T) 4. Il progetto incompatibile con i vincoli architettonici presenti (località Cassinetta di Lugagnano: Cascina Bardena, Villa Negri, Villa Visconti) - 161 (T) 5. Il progetto sia dannoso per l'economia agricola ad opera degli scorpori e degli espropri - 24j (T) 6. Il progetto sia dannoso per l'economia agrituristica locale - 4r (T) 7. Il progetto non tiene conto delle minime distanze dai nuclei abitativi, e

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p>propone in alternativa la creazione di nuove piste ciclabili – 24e (T)</p> <p>8. Il progetto sia dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transitando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera – 20s (T)</p> <p>9. L'opera sia incompatibile con lo sviluppo turistico e territoriale, in quanto che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove sono pianificate azioni di riqualificazione turistica (come ad esempio la navigabilità da e verso la Svizzera) – 4n (T)</p> <p>10. Il progetto interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale (Parco della valle del Ticino, Parco Sud Milano) – 20aa (T)</p> <p>11. Sia dannosa l'intrusione automobilistica all'interno dei parchi naturali (Parco del Ticino) – 20cc(T)</p> <p>12. Il progetto sia spropositato rispetto alle esigenze viabilistiche legate al territorio, e danneggi il territorio stesso – 64 (T)</p> <p>13. L'opera sia inutile poiché , per la presenza di numerosissimi svincoli da progetto per il tratto tra Albirate e Cusago che rallenterebbero il traffico, potranno insorgere inefficienze di servizio rispetto alla attuale comoda strada Milano-Baggio – 4p (T)</p> <p>14. Il traffico individuato nello studio di prefattibilità ambientale può essere sopportato dal sistema viario composto dalla superstrada per Busto, dalla nuova variante del Sempione, dal potenziamento della direttrice di Turbigo, dal raccordo ferroviario Novara-Malpensa, e dalla bretella di Boffalora in fase di completamento – 55(T)</p> <p>15. Il progetto deturpi nuclei rurali di tipo storico ed ecosistemi quali il Bosco di Riuzzolo ed il Bosco di Cusago – 3 (T)</p> <p>16. L'opera aggraverà la già compromessa situazione ambientale e di qualità dell'aria (comune di Cassinetta di Lugagnano), con conseguente danno per la salute e per il territorio – 68(T)</p> <p>17. Il proprio immobile verrà economicamente svalutato – 20yyy(P)</p> <p>18. L'opera atterrerà il traffico e rovinerà il territorio circostante – 4h (T)</p> <p>19. Il progetto è lesivo dei beni artistici naturali avendo appreso i pareri contrari dell'UNESCO e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il</p>

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p>Paesaggio di Milano (Parco del Ticino e località Cassinetta di Lugagnano) – 4i (T)</p> <p>20. Il progetto sia dannoso per il territorio e per la sua gente – 4j(T)</p> <p>21. Non viene dimostrato che questo progetto produca benefici superiori al suo costo e sia il migliore tra le alternative possibili</p> <p>22. Il progetto sia dannoso per il paesaggio di Cusago (un viadotto lungo 90 metri e alto 7 metri rovina la zona vicino al Castello) – 2011 (T)</p>
213	09/01/2004	00163	Ceriotti Maria Carmen	20f (T)	<p>Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)</p>
214	09/01/2004	00164	Spadaro Pietro	20f (T)	<p>Il soggetto ritiene inutile l'opera per la mobilità locale; ritiene inoltre il progetto dannoso per il territorio (paesaggio, componente naturale, agricoltura) e per la salute dei cittadini (inquinamento atmosferico)</p>
215	09/01/2004	00165	Volpi Rossella	4o (T)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio</p>
216	09/01/2004	00177	Numerato Benito	4n (T)	<p>Il soggetto rileva l'incompatibilità dell'opera con lo sviluppo turistico e territoriale, in quanto che l'opera transiterà in prossimità del Naviglio dove sono pianificate azioni di riqualificazione turistica (come ad esempio la navigabilità da e verso la Svizzera)</p>
217	09/01/2004	00178	De Vecchi Gian Piero	24j (T)	<p>Il soggetto ritiene il progetto dannoso per l'economia agricola ad opera degli scorpi e degli espropri</p>
218	09/01/2004	00179	Ornati Giuseppe	4j (T)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto sia dannoso per il territorio e per la sua gente</p>
219	09/01/2004	00180	Locci Efsio	4ccc (T)	<p>Il soggetto ritiene che l'opera contribuirà ad una frammentazione territoriale, ecosistemica, paesistica ed agricola (presenza dell'area del Naviglio Grande, del territorio del Parco Sud e del Parco del Ticino); rileva inoltre che il tratto Magenta-Abbiategrosso (parco del Ticino) non è compatibile rispetto ai vincoli imposti dall'UNESCO e accettati dalle nostre istituzioni, e che un sistema viabilistico a rete mediante il potenziamento della maglia stradale esistente sia da preferire all'opera in progetto</p>
220	09/01/2004	00181	Locci Elisa	4ii (P)	<p>Il soggetto riferisce che l'opera attraverso il Parco Agricolo Sud Milano, soggetto a tutela, ed è inserita nel Parco del Ticino, entrato nel MAB, ad alto valore ambientale</p>

<i>Numero progressivo</i>	<i>Data protocollo al Ministero</i>	<i>Codice protocollo</i>	<i>Ente - Soggetto</i>	<i>Analoga con altre osserv.</i>	<i>Sintesi dei contenuti</i>
221	09/01/2004	00182	Caviggioli Francesco	20cc (T)	e paesaggistico; l'area del Naviglio Grande sarà soggetta a inquinamento Il soggetto considera dannosa l'intrusione automobilistica all'interno dei parchi naturali (Parco del Ticino)
222	09/01/2004	0000191	Biffi Gianni	24e (T)	Il soggetto ritiene che il progetto non tiene conto delle minime distanze dai nuclei abitativi, e propone in alternativa la creazione di nuove piste ciclabili
223	09/01/2004	0000190	Belloni Maria Bambina	4a (T)	Il soggetto ritiene che il progetto sia in contrasto con una logica di sostenibilità sociale della viabilità
224	12/01/2004	0000233/D SA	Brenna Andrea	20ww (T)	Il soggetto sarà impossibilitato ad usare la bicicletta per spostarsi
225	12/01/2004	0000234/D SA	CFacciola Davide	20s (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transitando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera
226	12/01/2004	0000236/D SA	Grassi Carla	20aa (T)	Il soggetto ritiene che il progetto interferisca con il sistema paesaggistico-ambientale (Parco della valle del Ticino, Parco Sud Milano)
227	12/01/2004	0000239/D SA	Radice Enza	20s (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transitando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera
228	12/01/2004	0000237/D SA	Brenna Maria	20cc (T)	Il soggetto considera dannosa l'intrusione automobilistica all'interno dei parchi naturali (Parco del Ticino)
229	12/01/2004	0000238/D SA	Magnaghi Lorenzo	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
230	09/01/2004	00116	Ferrari Andrea	4q (T)	Il soggetto ritiene il progetto lesivo delle aspettative personali e della propria famiglia in termini di traffico, rumore ed inquinamento
231	09/01/2004	00117	Bianchi Mariachara	32 (T)	Il soggetto ritiene che il progetto causi un irreversibile disastro ecologico (Parco del Ticino), e minacci la salute dei residenti (territorio di Robecco S/N)
232	12/01/2004	0000286/D SA	Pescara Diano Franco	59 (T)	Il soggetto ritiene il progetto ambientalmente, culturalmente, e paesaggisticamente devastante (Parco Agricolo Sud Milano, Parco del Ticino, Bosco di Cusago, Bosco di Riazolo); ritiene inoltre che il progetto crei problemi alla viabilità locale e propone in alternativa il potenziamento del trasporto ferroviario e marittimo, l'incremento dei treni navetta di collegamento tra Milano e la provincia, ed un prolungamento delle metropolitane extraurbane

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
233	09/01/2004	00166	Grampella Franco	4o (T)	Il soggetto ritiene che il progetto danneggi le colture agricole presenti nel territorio
234	12/01/2004	0000240/D SA	Radice Danilo	4p (T)	Il soggetto ritiene che l'opera sia inutile poiché, per la presenza di numerosissimi svincoli da progetto per il tratto tra Albairate e Cusago che rallenterebbero il traffico, potranno insorgere inefficienze di servizio rispetto alla attuale comoda strada Milano-Baggio
235	12/01/2004	0000241/D SA	Radice Massimiliano	20t (T)	Il soggetto ritiene che il progetto comprometta l'utilizzo del territorio nei pressi del Naviglio nel tempo libero proprio e dei propri amici
236	12/01/2004	0000242/D SA	Baroni Anna	20s (T)	Il soggetto ritiene il progetto dannoso per il Parco del Ticino (risorsa appartenente all'area MAB) poiché transitando a 10 Km dallo stesso ne comprometterebbe la biosfera
237	12/01/2004	0000244/D SA	Introni Angela	55 (T)	Il soggetto ritiene che il traffico individuato nello studio di prefattibilità ambientale possa essere sopportato dal sistema viario composto dalla superstrada per Busto, dalla nuova variante del Sempione, dal potenziamento della direttrice di Turbigo, dal raccordo ferroviario Novara-Malpensa, e dalla bretella di Boffalora in fase di completamento
238	12/01/2004	0000243/D SA	Martinetti Simona	4r (T)	Il soggetto considera il progetto dannoso per l'economia agrituristica locale
239	22/01/2004	1234/DSA	Unione Provinciale Agricoltori di Milano e Lodi, Federazione Coltivatori Diretti delle province di Milano e Lodi, Confederazione Italiana Agricoltori		<p>Gli enti lamentano che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il comparto agricolo non sia stato considerato, nel progetto, in termini economici, sociali, ambientali, e di ricadute • Il progetto non tiene inoltre conto degli strumenti programmatici nel settore agricolo (due piani agricoli, tre piani Territoriali, un piano di settore) • Il progetto non prende in esame soluzioni alternative al tracciato proposto • Il progetto non propone soluzioni tecniche ai problemi di viabilità per i mezzi agricoli conseguenti alla realizzazione dell'opera • Il progetto insiste (tratto Magenta-Milano) per 5 km in ambito di rilevanza paesistica delimitata dal PTCF e taglia il corridoio ecologico Bosco di Cusago, Bosco di Riazolo, Fontanile Nuovo di Bareggio • Nel comune di Albairate (località Faustina, tratto di ampia curva di ricollegamento alla SP 114) avverrà un notevole consumo di territorio agricolo



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
240	21/01/2004	01165	Loizza Maria	30 (T)	<ul style="list-style-type: none"> • Gli svincoli “a trombetta” consumano territorio e creano impatto • Nel comune di Cisliano, in prossimità della Cascina Scanna, è previsto uno svincolo “ a trombetta” con conseguente totale compromissione della sua funzione d’impresa agricola • Nella tratta Albairate-Cusago, vi sono 7 km che insistono in ambito di rilevanza paesistica del PTCP, e nel progetto mancano le soluzioni per la ricommissione dei fondi agricoli interrotti, per il ripristino della rete irrigua e della viabilità dei mezzi agricoli <p>Gli enti propongono sia per un minor impatto sul comparto agricolo e sul territorio in generale, sia per un intervento calibrato alle effettive esigenze di traffico e mobilità, una sola corsia per senso di marcia</p> <p>Il soggetto ritiene che il progetto arrechi danni al sistema ambientale-passaggristico (Parco Sud e Parco Ticino), alla salute dei cittadini (inquinamento atmosferico e acustico specie nel tratto insistente sul comune di Cisliano), e causi la svalutazione del proprio immobile; propone che il tracciato passi almeno ad 1 Km dal comune di Cisliano, o a sud di Bestazzo, o, in attraversamento di Cisliano, sia totalmente interrata con svincoli a raso; chiede inoltre che l’attuale S.P. 114 nel tratto Cusago-Abbiategrasso, resti inalterata per agevolare il traffico locale</p>
241	21/01/2004	1173	Nome illeggibile	30 (T)	Vedi 240
242	21/01/2004	1150	Facchetti Luciano	30 (T)	Vedi 240
243	21/01/2004	1170	Rossi Agnese	30 (T)	Vedi 240
244	21/01/2004	1167	Tominelli Maria	30 (T)	Vedi 240
245	22/01/2004	1243	Outi Bacci	30 (T)	Vedi 240
246	22/01/2004	1241	Bai Claudio	30 (T)	Vedi 240
247	22/01/2004	Mancante	Cazzulani Gianpiero	30 (T)	Vedi 240
248	22/01/2004	1239	Forcella Francesco	30 (T)	Vedi 240
249	22/01/2004	1245	Zaccuri Pasquale	30 (T)	Vedi 240
250	22/01/2004	1248	Rigolli Roberto	30 (T)	Vedi 240
251	22/01/2004	1249	Vitrami Antonio	30 (T)	Vedi 240
252	22/01/2004	1250	Loscocco Leonardo	30 (T)	Vedi 240
253	22/01/2004	1251	Palmisano Giovanni	30 (T)	Vedi 240

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
254	22/01/2004	1252	Poletti Ermanno	30 (T)	Vedi 240
255	22/01/2004	1258	Zanoni Claudio, Garavaglia Maria Grazia	118 (T)	I soggetti ritengono il progetto invasivo sul territorio, in particolare sul Parco del Ticino (considerata "Riserva della Biosfera" riconosciuta dall'Unesco) e che la legge Obiettivo contrasta con la normativa italiana e comunitaria in materia di VIA
256	22/01/2004	1274/DSA	Gruppo consiliare INSEME PER ROBECCO	24h (P) 30 (P)	L'ente considerando sovradimensionato il progetto rispetto alle reali necessità, propone che l'opera consti (nel tratto ricadente sul territorio del comune di Robecco S/N) di una strada ad una corsia per ogni senso di marcia, con roatorie a raso nei punti di incrocio con la viabilità esistente e opportuni percorsi di salvaguardia per il traffico ciclopedonale; l'ente propone inoltre la riqualificazione della SS 526 nel tratto Magenta, Robecco S/N-Abbiategrasso
257	22/01/2004	1276/DSA	Randazzo Antonia Claudia	59 (T)	Il soggetto ritiene il progetto ambientalmente, culturalmente, e paesaggisticamente devastante (Parco Agricolo Sud Milano, Parco del Ticino, Bosco di Cusago, Bosco di Riazolo); ritiene inoltre che il progetto crei problemi alla viabilità locale e propone in alternativa il potenziamento del trasporto ferroviario e marittimo, l'incremento dei treni navetta di collegamento tra Milano e la provincia, ed un prolungamento delle metropolitane extraurbane
258	22/01/2004	1225	Insoli Giorgio	30 (T)	Vedi 240
259	22/01/2004	1223	Liviotti Mario	30 (T)	Vedi 240
260	22/01/2004	1222	Sombli Enrico	30 (T)	Vedi 240
261	22/01/2004	1220	Tempottini Francesco	30 (T)	Vedi 240
262	22/01/2004	01218	Farina Giulia	30 (T)	Vedi 240
263	22/01/2004	01214	Nome illeggibile	30 (T)	Vedi 240
264	14/01/2004	0000573/D SA	VAS Verdi Ambiente Società	5(P) 88 (P) 89(P) 100(P) 132(P)	l'ente, oltre a quanto riportato al numero progressivo 5, dichiara che il progetto contrasta con la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, in particolare contrasta con gli Articoli 1 e 4
265	14/01/2004	531	Associazione per il Parco Sud Milano	10(P)	L'ente, oltre a quanto riportato al numero progressivo 10, <ul style="list-style-type: none"> • Chiede che si effettuino nuovi studi dei flussi di traffico del "comparto sud-ovest" alla luce della nuova A4 "allargata" e dell'abbandono dell'ipotesi di un collegamento dell'hub varesino con l'A21 attraverso Pavia

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
266	19/01/2004	0000932	Associazione Parco Sud Milano - EcoAlba Albairate - NaturArte Magenta - Legambiente circolo "I Fontanili" Cislano - Comitato per il Programma Mab nel Parco del Ticino - Il Germoglio Cislano	265 (T)	<p>Vedi 265</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fa osservare che il tracciato (tra i comuni di Albairate e Cassinetta di Lugagnano) divide due diverse aree definite dal PTCP (Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano) a "rischio archeologico" • Propone in alternativa di considerare lo studio viabilistico del Laboratorio di Rosate
267	Mancante	Mancante	Mancante	64 (T)	<p>Il soggetto ritiene che il progetto sia spropositato rispetto alle esigenze viabilistiche legate al territorio, e danneggi il territorio stesso</p>
268	31/12/2003	15318/VIA	Fedrighini Paola	20ji (T)	<p>Il soggetto, ritenendo l'opera invasiva e nociva, propone in alternativa il potenziamento della S.S. 526 Abbiategrasso/Robecco s/N con nuova circonvallazione di Robecco ad ovest del Naviglio, allargamento della S.P. 114 con rotatorie ed una circonvallazione per Abbiategrasso, anche tenuto conto del raddoppio della ferrovia Milano/Mortara/Alessandria</p>
269	31/12/2003	15317/VIA	Curci Giuseppe, Grandi Lorena		<p>I soggetti temono il peggioramento delle condizioni di salute del proprio figlio</p>
270	31/12/2003	15316/VIA	Marotta Massimo	88 (P) 89 (P) 100 (P) 132 (P) 264 (P)	<p>Il soggetto dichiara che il progetto contrasta con la Direttiva europea n. 47 del 27/06/2001</p>
271	12/01/2004	0000293/D SA	Comune di Cassinetta di Lugagnano	7 (P) 22 (P)	<p>L'ente, in sede di delibera con parere contrario al progetto, allega alla stessa un documento, in cui dice che:</p>



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
272	09/01/2004	00162	Coordinamento Comitati Tangenziale del Parco del Ticino – Parco	13 (P) 132 (P) 88 (P) 89 (P)	<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Il territorio coinvolto dall'opera in progetto è riconosciuto in data 16 dicembre 2003 "Riserva Mondiale della Biosfera UNESCO MAB", ed interessato dai vincoli: "aree a Rischio Archeologico" (D.LGS. 490/91), "aree Naturali Protette" (L. 394/91), "Oasi di Protezione" (L.R. 26/93) • Il tratto (tratto iniziale) insistente direttamente il comune in oggetto costituisce ganglio primario della rete ecologica del PTCF di Milano • L'opera interrompe le reti ed i corridoi ecologici tra il Parco del Ticino ed il ganglio primario • La Commissione Nazionale Unesco, sotto richiesta di intervento, ha dichiarato che qualora il progetto comportasse l'alterazione dell'equilibrio naturale del Parco del Ticino, avrebbe avviato le procedure per la sospensione del parco dalla lista delle Riserve della Biosfera • Lo studio delle emissioni non include alcuna considerazione teorica sulle alterazioni del clima, e non sono calcolate le emissioni di CO₂ • Lo studio non affronta il tema della salute • Si ritiene in ogni caso l'infrastruttura troppo vicina al centro abitato e alle scuole materna ed elementare • L'opera corre parallela al Naviglio Grande (soggetto a tutela ai sensi del D.lvo 490/99) e contrasta con il progetto (Regione Lombardia) di realizzazione dell'idrovia turistica Locarno-Milano-Venezia • L'opera invade il territorio di ville e palazzi monumentali di Cassinetta di Lugagnano (soggetti a vincolo ex D.Lgs 490/1999 Titolo I), con conseguente alterazione delle caratteristiche storico-artistico-ambientali • Il tracciato frammenta l'attività agricola, pregiudicandone la resa produttiva ed economica <p>l'ente allega un documento che coincide con quello del numero progressivo 7, punto 3.</p> <p>L'ente, oltre a quanto riferito al numero progressivo 13, osserva che nel SIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manca lo sviluppo degli scenari di offerta futuri in assenza e presenza del nuovo collegamento • Non sono esplicitate le metodologie seguite per la stima della domanda



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analoga con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
			agricolo sud Milano	100 (P) 132 (P) 264 (P)	<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • potenziale e per l'assegnazione della domanda all'offerta • Manca una validazione modellistica per i nuovi assetti della domanda di lunga percorrenza determinati dall'opera in progetto • Manca uno studio sulle attuali linee extraurbane del trasporto pubblico insistenti sull'attuale rete viaria interferita dal progetto in esame • Manca il dimensionamento delle opere atte a garantire la continuità idraulica del reticolo superficiale in seguito a variazioni indotte dall'opera stessa • Manca un "giudizio di impatto paesistico" in base ai criteri individuati dalle "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" (in D.G.R. 8 novembre 2002 –n.7/11045), considerato che i vincoli paesistici specifici interessati sono rappresentati da: Parco Naturale della Valle del Ticino e Parco Agricolo Sud Milano, area naturale protetta ricadente nei comuni di Cusago e Cislano, area vasta intorno al Castello di Cusago, Fossa Viscontea nel comune di Abbiategrasso, fascia di rispetto del Naviglio Grande (tratto ricadente nei comuni di Abbiategrasso, Albairate, Cassinetta di Lugagnano, e Robecco sul Naviglio), fasce di rispetto dei torrenti Rile e Roggia di Santa Maria, aree boscate. • Non vengono esaurientemente analizzate le problematiche di carattere idraulico ed idrogeologico (interferenza con la rete di canali gestite da consorzi e privati) • E' presente un sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia incompleto e potenzialmente errato (per i tratti in trincea non viene specificato dove avverrà il rilascio delle acque di prima pioggia; non vengono esaminati i tratti che corrono a livello o superiori al piano campagna) • Manca la descrizione dettagliata delle misure mitigative previste per la preservazione dell'agrosistema e non consente di prevedere la validità delle mitigazioni previste • Vi è una disomogeneità dei dati presentati in "Assetto acustico" e "Studio di prefattibilità ambientale" • Mancano le indicazioni sull'altezza delle barriere fonoassorbenti e



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
273	28/01/2004	1858	Comune di Cassinetta di Lugagnano	271(T)	<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <p>sull'Insertion Loss prevista</p> <ul style="list-style-type: none"> • Non viene riportata la situazione acustica ante-operam • Le mappe di rumore sono di scarsa leggibilità per via della scala alta, e l'individuazione in esse dei recettori è approssimativa • L'output delle simulazioni acustiche è in falsi colori, e non vengono riportate valutazioni puntuali ai recettori • La conclusione " che tutti i recettori sensibili sono a distanza tale dall'infrastruttura che il livello sonoro esistente non sarà modificato dalle immissioni prodotte" non è supportata da alcun dato quantitativo e da alcuna caratterizzazione ante-operam (risulta quindi immotivata) • Circa il modello previsionale utilizzato, manca l'illustrazione degli algoritmi utilizzati • Manca l'indicazione della quota utilizzata nelle mappe di rumore, e conseguente considerazione della significatività rispetto alla posizione dei recettori ai vari piani degli edifici) <p>L'ente dichiara inoltre che l'iter seguito è in contrasto con le Direttive Comunitarie 85/337/CEE e 2001/42/CE</p> <p>L'ente, in sede di delibera con parere contrario al progetto, allega alla stessa un documento, in cui dice che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il territorio coinvolto dall'opera in progetto è riconosciuto in data 16 dicembre 2003 "Riserva Mondiale della Biosfera UNESCO MAB", ed interessato dai vincoli: "aree a Rischio Archeologico" (D.LGS. 490/91), "aree Naturali Protette" (L. 394/91), "Oasi di Protezione" (L.R. 26/93) • Il tratto (tratto iniziale) insistente direttamente il comune in oggetto costituisce ganglio primario della rete ecologica del PTCP di Milano • L'opera interrompe le reti ed i corridoi ecologici tra il Parco del Ticino ed il ganglio primario • La Commissione Nazionale Unesco, sotto richiesta di intervento, ha dichiarato che qualora il progetto comportasse l'alterazione dell'equilibrio naturale del Parco del Ticino, avrebbe avviato le procedure per la sospensione del parco dalla lista delle Riserve della Biosfera

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<ul style="list-style-type: none"> • Lo studio delle emissioni non include alcuna considerazione teorica sulle alterazioni del clima, e non sono calcolate le emissioni di CO₂ • Lo studio non affronta il tema della salute • Si ritiene in ogni caso l'infrastruttura troppo vicina al centro abitato e alle scuole materna ed elementare • L'opera corre parallela al Naviglio Grande (soggetto a tutela ai sensi del D.lvo 490/99) e contrasta con il progetto (Regione Lombardia) di realizzazione dell'idrovia turistica Locarno-Milano-Venezia • L'opera invade il territorio di ville e palazzi monumentali di Cassinetta di Lugagnano (soggetti a vincolo ex D.Lgs 490/1999 Titolo I), con conseguente alterazione delle caratteristiche storico-artistico-ambientali • Il tracciato frammenta l'attività agricola, pregiudicandone la resa produttiva ed economica
274	19/02/2004	04068	Bardelli Ambrogina, Bardelli Giovanni		<p>I soggetti, proprietari dell'Azienda Agricola e della Cascina "Come si Chiama", avrebbero danno dallo spostamento verso sud (tratto tra gli svincoli numero 6, semplificato, e numero 7) dell'opera proposto dal comune di Cislano</p>
275	16/04/2004	9154	Comune di Ozzero	6 (P) 18 (P)	<p>L'ente dichiara che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il progetto preliminare non tiene conto della variante all'abitato di Ozzero in località Soria Nuova, in adeguamento in sede della SS. 494 fino alla fine dell'intervento (parere espresso dalla regione Lombardia in data 30.09.2003) • Le opere di mitigazione ambientale, consistenti in antiestetiche barriere fonosorbenti, sono inadeguate • Le opere di adeguamento in sede dividono l'abitato della Fraz. Soria, e il percorso ciclabile che la attraversa, senza ipotizzarne alcun collegamento pedonale o ciclabile • Tutti i tratti e i manufatti (sovrappassi e sottopassi) con previsione di esecuzione della doppia carreggiata devono tenere conto della conseguente acquisizione dei terreni necessari, e della creazione di una barriera a verde a difesa del territorio apponendo specifico vincolo ambientale

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
276	27/04/2004	9915	Comune di Cisliano	28 (P)	<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Venga aggiornata la cartografia tecnica non riportante in particolare nelle adiacenze del progettato svincolo n. 4 e nell'attuale svincolo della S.P. n. 52 - SS. n. 494 di recenti capannoni e rete viaria • L'opera preveda la realizzazione del prolungamento della S.P. n. 52 dal centro abitato di Ozzero al progettato svincolo n. 4, evitando così di giungere fino al progettato svincolo n. 2 (vedere allegato al presente documento) • Una nuova soluzione di rotonda del progettato svincolo n. 5 mantenendo l'attuale sede stradale • Il tratto di strada dal progettato svincolo n. 5 al nuovo ponte sul Ticino venga realizzato con carreggiata a 4 corsie tipologia III C.N.R. 80 in conformità al progettato nuovo ponte • Venga prevista una uscita svolta a destra in località Soria per le strade di arroccamento (vedere allegato al presente documento)
277	26/08/2004	19275	Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino	19 (T)	<p>L'Ente, in sede di delibera contraria al progetto, considera che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'eliminazione dello svincolo n.6 produrrebbe ripercussioni negative sulla viabilità locale • Lo svincolo n.7 comporta un consistente impatto ambientale nelle immediate vicinanze del centro abitato e genera un traffico indotto sulla viabilità locale in direzione di Vittuone <p>Ed esprime contrarietà alla parte del tracciato insistente sul territorio del comune di Cisliano, per l'eccessiva vicinanza alle abitazioni esistenti, proponendo in alternativa un percorso che si snodi più a sud dell'attuale S.P. 114 (distanza minima pari a 300 metri dagli insediamenti abitativi o previsti dal PRG)</p> <p>L'ente, in sede di delibera sul progetto adottata dal Consiglio di Amministrazione in cui esprime parere negativo allo stesso, dichiara le stesse cose ed allega gli stessi documenti di quanto riportato al numero progressivo 19</p>
278	Mancante	Mancante	Regione Lombardia	1 - 277 (T)	<p>L'ente descrive il progetto come presentato dal Proponente, riporta le 290 osservazioni di cui sopra ed estrae i contenuti di criticità che infine elabora in forma definitiva come condizioni e prescrizioni allegate al parere favorevole espresso in merito alla compatibilità ambientale del progetto in esame. Tali condizioni, adeguatamente supportate da considerazioni di carattere tecnico, vengono suddivise</p>



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p>in elementi di carattere generale, di carattere progettuale e di carattere ambientale.</p> <p>Prescrizioni di carattere generale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il collegamento tra la A4 (Casello di Boffalora) e la S.S. n° 11 "Padana superiore" (Magenta) e fino a Albairate (innesto Variante di Abbiategrasso) venga realizzato ad una corsia per senso di marcia (tipologia C1) con predisposizione di manufatti e opere per consentire il raddoppio della sezione (tipologia B "extraurbana principale"), supportando il progetto definitivo con conseguenti elaborati tecnici specifici • Il collegamento a doppia carreggiata tra Albairate (innesto Variante di Abbiategrasso) e Milano sia realizzato secondo la tipologia B "extraurbana principale" • Vengano studiate soluzioni progettuali che prevedano sottopassi agricoli che garantiscano il sistema viabilistico intrapoderale, con allegata apposita planimetria progettuale in scala adeguata all'identificazione di fondi e viabilità tra gli stessi • Vengano forniti, a supporto delle stime di traffico, gli scenari di offerta futura in assenza e presenza dell'opera, un quadro sintetico della domanda attuale e futura interessata dall'opera, esplicitazione delle annesse metodologie modellistiche utilizzate, e validazione modellistica anche per i nuovi assetti della domanda di lunga percorrenza determinati dall'opera • Venga fornito uno studio sull'interferenza dell'opera con i percorsi delle attuali linee extraurbane del trasporto pubblico • Il dimensionamento delle opere che garantiscono la continuità idraulica del reticolo superficiale si basi anche sulle eventuali variazioni indotte dall'opera <p>Elementi di carattere progettuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In comune di Cislano dovrà essere eliminato lo svincolo n. 6; allo svincolo n. 7 dovrà essere aggiunta una rampa in uscita provenendo da Abbiategrasso; dovrà essere realizzata una rotatoria per l'accesso all'area industriale di Cislano, eliminando quella prevista lungo la S.P. n° 227 per Vittuone

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<ul style="list-style-type: none"> • Dovrà essere mantenuta la rampa in uscita verso Cisliano con provenienza da Milano • In corrispondenza delle opere di sovrappasso deve essere valutata la possibilità di un abbassamento di 2/3 metri del piano viabile al di sotto del piano campagna (per un minor impatto visivo) • Dovrà essere realizzata una rete di collegamenti ciclopedonali tra i centri abitati (in particolare in prossimità della Cascina Scanna) • Al fine di una connessione tra Albairate ovest e il Naviglio Grande, si prescrive che il tracciato sia previsto in galleria artificiale tra le due gallerie già presenti nel progetto in prossimità della strada di collegamento di Albairate con Cascina Colombara e dello Scolmatore di piena • Deve essere previsto un sotto/sovrappasso ciclopedonale in corrispondenza dello svincolo n. 3 (comune di Magenta) al fine di salvaguardare l'utenza debole • Deve essere prevista altra idonea ubicazione dell'area di cantiere sulla Strada per Robecco (in ingresso) per gli elevati flussi di traffico insistenti • Deve essere garantita dal Proponente la realizzazione delle opere di demolizione del ponte di Castelletto, e sostituzione di esso con manufatto idoneo all'esclusivo transito ciclopedonale • Deve essere realizzato lo spostamento dello svincolo di Mendosio più a nord rispetto alla previsione attuale (per evitare l'attraversamento inutile degli insediamenti agricoli locali) • Il nuovo svincolo di Mendosio deve possedere un sottopassaggio per il collegamento tra l'impianto di termodistribuzione e la piattaforma ecologica • Deve essere realizzata una controstrada ciclopedonale a nord del comune di Cusago che unisca la S.P. n°162 con la viabilità esistente (verso il castello, Piazza Soncino e zona a verde ricreativo) • Deve essere allargato il sottopasso lungo la S.P. n°162 in modo da contenere un percorso ciclopedonale in sede protetta • In prossimità dello svincolo n. 9 (confine tra i comuni di Cusago e Milano) non sia eseguito il collegamento tra la rotonda esistente e la Via A. De

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <p>Gasperi, ma permanga l'utilizzo del collegamento esistente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il primo svincolo posto in comune di Milano in corrispondenza della rotonda di Cusago sia rilocalizzato per consentire la costruzione dell'impianto "Cabina gas di primo salto" prevista da A.E.M. • Il calibro della sezione stradale in comune di Milano deve essere realizzato secondo quanto già realizzato dal comune stesso, considerando la strada come "urbana di scortimento" • Venga prevista una uscita svolta a destra in località Soria per le strade di arroccamento (vedere allegato al presente documento) • In comune di Magenta dovrà essere risolta la problematica relativa all'attraversamento dell'abitato di Pontenuovo lungo la S.S. n° 11 • In comune di Abbiategrasso dovrà essere sistemato l'incrocio tra la S.S. n° 494 e la S.P. n° 183 (in corrispondenza di Via Maggi) <p>Elementi di carattere ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dovranno essere assunte in modo generalizzato modifiche tipologiche a minor impatto sull'ambiente e sull'assetto della viabilità locale • Dovrà essere salvaguardato l'accesso alla Cascina Scanna (comune di Cisliano) • Dovrà essere presentato un piano particolareggiato della cantierizzazione, volto alla salvaguardia ambientale e al non utilizzo delle aree naturalistiche, alla stima degli impatti su ogni comparto, all'adozione delle misure di riduzione delle polveri, all'individuazione dei tempi di cantiere e delle interferenze con la viabilità locale, alla definizione delle opere di mitigazione, alla definizione delle indicazioni circa lo stoccaggio e la movimentazione degli inerti, e circa la tutela delle acque superficiali e sotterranee • Dovranno essere approfondite le valutazioni degli impatti e annesse misure di compensazione e mitigazione sul comparto idrogeologico e geomorfologico (fontanili, continuità idraulica, navigabilità del Naviglio Grande e del Naviglio di Bereguardo, pozzi di captazione, dimensionamento, raccolta e trattamento acque di prima pioggia, compatibilità idraulica delle



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • opere di attraversamento, salvaguardia delle falde acquifere captate, studio idrogeologico delle aree interessate al fine individuare le condizioni di vulnerabilità, interferenze e rischi) • Si dovrà provvedere alla compensazione della frammentazione degli appezzamenti agricoli e al mantenimento della continuità del sistema viabilistico podereale ed intrapoderale (prevedere un adeguato numero di sottopassi e sovrappassi, destinati ai mezzi agricoli, ed il minimo numero di svincoli e raccordi) • Gli interventi in aree interne ai Parchi devono rispettare i Piano Territoriali di Coordinamento • Si raccomanda di limitare la fase di cantiere al periodo novembre/dicembre nelle adiacenze delle zone a carattere naturalistico • In relazione al PSC "Basso corso e sponde del Ticino", la giacitura dell'infrastruttura deve rispettare il tracciato esistente, e dovrà essere destinata una superficie pari a cinque volte quella occupata alla ricostruzione dell'habitat sottratto; dovrà essere effettuato un approfondimento degli effetti dell'opera sul comparto naturalistico, con annesso progetto di mitigazione e compensazione degli impatti residui • In relazione al PSC "Bosco di Cusago", dovrà essere documentata e valutata l'alternativa di traslare il tracciato più a sud del detto parco; dovrà essere effettuata una individuazione e valutazione degli effetti dell'opera sul comparto naturalistico, con annesso progetto di mitigazione e compensazione degli impatti residui (sulla base dello studio in corso di stampa realizzato dal Parco Agricolo Sud Milano e dal Dipartimento dell'Ambiente e del Territorio dell'Università degli studi Milano - Bicocca); dovrà essere redatto un progetto di ricucitura e deframmentazione del territorio, e di riqualificazione e miglioramento forestale (come proposto dal SLA) • Occorre realizzare sottopassi faunistici (in grado di contrastare l'interruzione dei corridoi ecologici e delle unità ecosistemiche) • Si richiedono approfondimenti sugli ecosistemi di area vasta e sulle valenze

Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • faunistiche e sensibili • Si richiede la progettazione di ricostruzione e implementazione della rete ecologica maggiore e minore • Gli interventi di inserimento ambientale e mitigazione paesistica devono: rispettare i Piano Territoriali di Coordinamento Provinciali; garantire la permeabilità degli ambiti e dei percorsi di interesse paesistico (tra cui: Naviglio Bereguardo – P05, strada dei mercanti – P09, sentiero Europa – P07) , anche mediante realizzazione di attraversamenti ciclabili; mantenere la continuità del reticolo irriguo e della vegetazione ripariale; prevedere l'utilizzo di materiale vegetale sui pendii dei tratti in rilievo o in trincea; produrre uno studio delle opere di mitigazione in corrispondenza del Castello di Cusago e della Cascina Cusago di Sotto; prevedere la sistemazione vegetale delle aree intercluse conseguenti alla frammentazione territoriale indotta dall'opera (in particolare tra gli svincoli di Cislano ovest e quello con la S.P. 227 (comune di Cislano); considerare la realizzazione di un tratto della variante di Albairate in galleria artificiale, come anche in corrispondenza di Castellazzo dei Barzi (comune di Robecco S/N); risolvere le problematiche indotte dall'attuale attraversamento dell'abitato di Ponte Nuovo da parte della S.S. n. 11 (comune di Magenta); • Si valuti il ridimensionamento dello svincolo/rotonda n° 5 in località Soria Nuova (comune di Abbiategrasso) • Si valuti la possibilità di realizzare vaste macchie boscate a margine del tracciato nella progettazione delle opere “a verde” • Venga eseguita la progettazione paesistica delle “finestre” per la conservazione della visibilità di vedute di paesaggio • Sia prevista, a ridosso della scarpata dei tratti in trincea, la messa a dimora di essenze arboree ed arbustive autoctone • Sia prevista , in corrispondenza dell'insediamento industriale prossimo alla SP 144 (Km 9+000), una fascia filtro con vegetazione come elemento di riqualificazione paesistica • Siano effettuate indagini ricognitive in merito al potenziale rischio



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	<i>Sintesi dei contenuti</i>
					<p>archeologico in corrispondenza della cascina Faustina (comune di Albairate)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siano approfondite le emergenze di carattere percettivo in merito al Bosco di Riazolo • Sia prodotta una particolareggiata progettazione paesistica dell'ambito del Castello di Cusago, degli attraversamenti del Naviglio Grande, della Roggia Ticinello, e del Naviglio Bereguardo • Si valutino le interazioni con l'opera idraulica inerente la conca di navigazione posta sul Naviglio Bereguardo • Si coordinino gli interventi di inserimento paesistico con quelli previsti sulla linea ferroviaria Milano – Mortara, negli ambiti di Cascina Bruciata e dei contesti della frangia urbana di Abbiategrasso (Cascina Cerina della Mensa, Cascina Morosina e Cascina Mirabella) • Si posizionino schemature vegetali in prossimità della Cascina Cerina, del fontanile Cerina Mensa, e della Cascina Moltino Secondo • Deve essere approfondita l'individuazione e la caratterizzazione dei recettori, di cui si deve riportare l'informazione relativa all'altezza e numero dei piani (stime puntuali post operam in assenza ed in presenza di mitigazioni, quest'ultime finalizzate al minor incremento di rumore ante operam) • Deve essere prodotta una stima degli impatti non solo al tratto stradale, ma estesa alle opere connesse e complementari al tracciato esistenti, o in fase di realizzazione/progettazione • Deve essere redatto uno studio della componente vibrazione (caratteristiche costruttive del manufatto, volume di traffico indotto dai mezzi, accelerazione e decelerazione in prossimità di svincoli e rampe) al fine di individuare le relative opere di mitigazione • Al fine del trattenimento delle polveri si dovranno, d'intesa con ARPA, impiegare dispositivi arborei o di ingegneria naturalistica • Eventuali parcheggi in aree di servizio dovranno essere coperti con strutture vegetali al fine del contenimento delle emissioni di composti organici volatili



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente – Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p style="text-align: center;"><i>Sintesi dei contenuti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le stazioni per la distribuzione del carburante, se previste, dovranno essere dotate di sistemi di carico in circuito chiuso dall'autocisterna al serbatoio di stoccaggio, con sistemi di erogazione a tenuta sui serbatoi con aspirazione ed abbattimento dei vapori con impianto a carboni attivi • Le zone di svincolo e di interconnessione con la rete stradale dovranno essere realizzate con rotonde o corsie dedicate all'accelerazione, onde evitare stazionamento dei veicoli • Dovranno essere eseguite analisi della qualità dell'aria, al fine di determinare le distanze dalla sede viaria oltre le quali non si risentirà dell'effetto del traffico stradale e di tracciare le annesse fasce di tutela • Devono essere prodotti il piano di monitoraggio acustico, il piano di manutenzione delle opere di mitigazione acustica ed atmosferica, un piano di monitoraggio delle vibrazioni, un piano di monitoraggio degli inquinanti atmosferici ante operam, in fase di cantiere e post operam, un piano di monitoraggio degli effetti indotti sulla vegetazione, fauna, ecosistemi, e sugli habitat e specie segnalati nelle schede Natura 2000 dei PSIC "Bosco di Cusago", "Fontanile Nuovo", e "Basso corso e sponde del Ticino" • Devono essere elaborati progetti di inserimento e mitigazione ambientale in un'area più ampia di quella strettamente limitrofa al tracciato, con l'utilizzo di specie vegetali autoctone e la realizzazione di tratti in galleria artificiale • Dovrà essere posta particolare attenzione alla definizione delle opere di mitigazione visiva e di riduzione di rumore in corrispondenza degli attraversamenti dei centri abitati ed in prossimità dei nuclei rurali/storici, privilegiando l'utilizzo di barriere vegetali • In mancanza di riferimenti specifici, le mitigazioni devono perseguire l'obiettivo di rispetto dei limiti di classificazione acustica, conforme ai criteri definiti dalla Regione Lombardia con L.R. 13/01 e dettagliati nella D GR VII/9776 del 12 luglio 2002 • Onde evitare l'impatto dell'avifauna, si raccomanda di realizzare barriere antirumore non trasparenti o comunque utili al perseguimento dell'obiettivo • Lungo la tratta ricadente nell'ambito del Parco del Ticino e del Parco



Numero progressivo	Data protocollo al Ministero	Codice protocollo	Ente - Soggetto	Analogia con altre osserv.	Sintesi dei contenuti
					<p data-bbox="1236 1176 1316 2195">Agricolo Sud, sia valutata la possibilità di prevedere limiti di velocità più restrittivi come mitigazione del rumore</p> <ul data-bbox="981 1131 1236 2195" style="list-style-type: none"> • Dovrà essere prevista la rinaturazione dei fontanili posti nelle vicinanze dell'opera • Dovrà essere prevista la riqualificazione ambientale degli insediamenti posti in prossimità dell'opera • Dovranno essere effettuati interventi di ripristino degli elementi vegetazionali, garantendo la manutenzione delle aree vegetate • Le misure di compensazione ambientale devono possedere indicazioni puntuali sulle tipologie delle misure stesse, il modellamento naturaliforme (per realizzare biotipi secondari di collegamento e integrazione delle reti ecologiche), la previsione di piantagioni arboree ed arbustive in corrispondenza dei passaggi faunistici, una riqualificazione forestale del Bosco di Cusago e del Bosco di Riazolo, misure di ripristino delle funzioni ecologiche in prossimità del sedime dell'infrastruttura (che tengano conto delle aree compromesse o degradate anche non strettamente limitrofe al sedime stesso), compensazione dei danni mediante misure di risarcimento (riqualificazione di funzioni e valori naturali all'interno del contesto paesistico) attraverso intese con i proprietari/gestori dei fondi agricoli o l'impianto di biotipi secondari in zone attualmente di scarsa qualità ma in grado di raggiungere in futuro un'alta qualità ecologica <p data-bbox="383 1086 526 2195">L'ente ritiene che le analisi e la progettazione delle opere precedentemente prescritte debbano tendere all'obiettivo della massima congruità possibile tra le scelte progettuali e le esigenze a base delle richieste formulate dagli Enti Locali e della stessa Regione Lombardia</p>

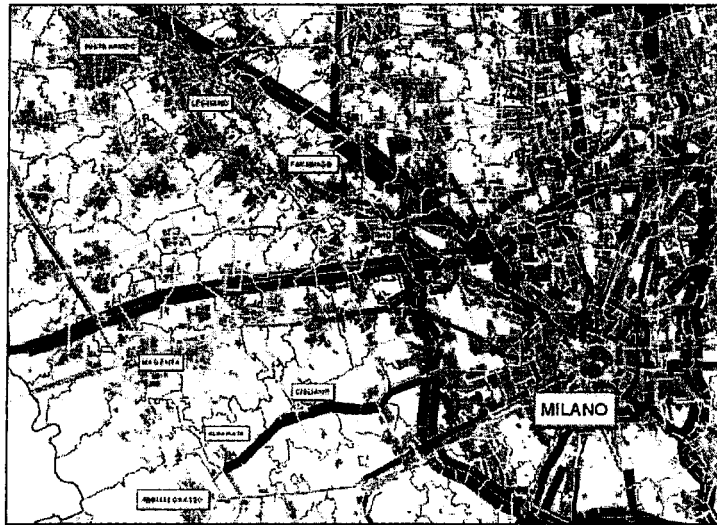




Sistema Stradale di accessibilità all'aeroporto di Malpensa:

- Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano;
- Variante di Abbiategrasso alla S.S. n. 494;
- Nuova S.S. 341 Gallaratese;
- Variante alla S.S. 33 "del Sempione" tra gli abitati di Rho e Gallarate.

Analisi di traffico a supporto della procedura VIA



Milano, maggio 2005

A cura di:

Giacomo Melis, Lombardia Servizi S.p.A.

Con la collaborazione di:

U.O. Viabilità della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità - Regione Lombardia

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	pag. 3
2. <u>OBIETTIVI E CONTENUTI DELLO STUDIO DI TRAFFICO</u>	pag. 3
3 .1 <u>IL MODELLO REGIONALE</u>	pag. 4
3.2 <u>LO SCENARIO PROGETTUALE</u>	pag. 5
3.3 <u>RUSULTATI</u>	pag. 6
3.3.1 Flussi di traffico previsti.....	pag. 6
3.3.2 Valutazione degli effetti sulla rete esistente.....	pag. 7
3.3.3 Obiettivo dell'accessibilità all'aeroporto di Malpensa.....	pag. 8
3.3.4 Livelli di servizio	pag. 9
3.3.5 Valutazione dell'opzione senza Variante alla S.S. 33.....	pag. 13

TAVOLE ALLEGATE

TAVOLA 1: Scenario "opzione zero"

TAVOLA 2: Scenario Progettuale

TAVOLA 3: Differenza Scenario Progettuale - Opzione Zero

TAVOLA 4: Differenza Scenario Progettuale - Opzione senza V. S.S. 33

1. INTRODUZIONE

Lo studio di traffico descritto in questo documento è stato sviluppato dalla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia con l'obiettivo di fornire alcuni approfondimenti trasportistici a supporto della valutazione di compatibilità ambientale in corso di istruttoria da parte della Commissione Speciale di Valutazione dell'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e del Territorio sui seguenti progetti infrastrutturali, che costituiscono il futuro sistema stradale di accessibilità all'aeroporto di Malpensa:

- Il Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano;
- la Variante di Abbiategrasso alla S.S. n. 494;
- la Nuova S.S. 341 Gallaratese.
- la Variante alla S.S. 33 "del Sempione" tra gli abitati di Rho e Gallarate.

Le banche dati sulla domanda e sull'offerta di trasporto e gli strumenti modellistici in uso alla Regione Lombardia, disegnati e sviluppati per analisi su scala regionale, consentono, infatti, di definire un quadro unitario di valutazione trasportistica delle tre infrastrutture in esame, quadro che affianca - entro lo specifico ambito di competenza regionale - le integrazioni già sviluppate dai Progettisti in seguito alle Richieste di Integrazioni già avanzate dalla CSVIA (CSVIA/2004/01533 del 5/11/2004, CSVIA/2004/01611 del 25/11/2004, CSVIA/2004/01681 del 24/12/2004).

Lo studio, inoltre, completa e aggiorna le analisi già sviluppate dalla Regione in occasione dell'espressione del parere regionale ai sensi del D.lgs. 190/02 di attuazione della legge n°443/01 "Obiettivo" sul progetto preliminare Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano e la Variante di Abbiategrasso alla S.S. n. 494¹.

Rispetto alle analisi presentate a corredo di tale parere, le simulazioni modellistiche qui documentate approfondiscono anche i progetti della Nuova S.S. 341 e della Variante alla S.S. 33 e tengono conto dell'evoluzione che ha avuto il modello di traffico regionale nell'ultimo biennio. Con lo stesso modello nel corso del 2004 e del 2005 sono stati valutati i progetti del Sistema Viabilistico Pedemontano, della Direttissima Brescia-Milano (BreBemi) e della Tangenziale Est-Esterna di Milano.

2. OBIETTIVI E CONTENUTI DELLO STUDIO DI TRAFFICO

Le analisi che seguono si propongono di fornire una valutazione sintetica degli effetti in termini di traffico atteso e di modifiche agli assetti di rete delle tre infrastrutture in progetto nell'aera Malpensa, in funzione degli obiettivi che tali interventi sottendono:

- 1) Miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto di Malpensa;
- 2) Decongestionamento della rete, in particolare della viabilità ordinaria.

Inoltre, anche in relazione alla necessità di elementi aggiuntivi evidenziata dalla CSVIA, si è proceduto a una verifica della rispondenza delle soluzioni progettuali adottate o oggetto di prescrizione della Regione Lombardia con una quantificazione dei livelli di servizio attesi. Infine, per quanto riguarda la variante alla S.S. 33 è stata esaminata l'opzione di non intervento, al fine di valutarne i singoli effetti.

I risultati ottenuti sono preceduti da una descrizione del modello di simulazione del traffico regionale - alimentato dalle matrici origine/destinazione ricavate dalla recente indagine O/D regionale del 2002 - e degli scenari di domanda e offerta definiti per l'analisi trasportistica.

¹ D.g.r. n. 14403/2003.

3.1 IL MODELLO REGIONALE

Il modello regionale in uso alla Regione Lombardia lavora su una zonizzazione territoriale di circa 400 zone e si riferisce all'intervallo di punta antimeridiano 7.00-9.00.

Il modello di offerta

Il modello di offerta è costruito su un grafo digitalizzato sulla CTR regionale e comprende la rete autostradale, statale, provinciale e una porzione della rete comunale. In sintesi nel modello sono definite 15 tipologie funzionali di arco e altrettante curve di deflusso necessarie per l'assegnazione:

Link Type	Tipologia funzionale
1	Connettori zonali
2	Autostrade
3	Statali ed ex statali di 1° livello
4	Statali ed ex statali di 2° livello
5	Provinciali di 1° livello
6	Provinciali di 2° livello
7	Comunali di 1° livello
8	Comunali di 2° livello
10	Svincoli
11	Strade extraurbane principali (tipo B)
12	Svincoli con stazione di esazione
13	Attraversamenti centri abitati
15	Tangenziali di Milano
17	Comunali grandi centri urbani 1° livello
18	Comunali grandi centri urbani 2° livello

Nell'area di studio riferibile ai tracciati in esame, la zonizzazione di riferimento è in generale di livello comunale e, trattandosi del modello regionale, è stata definita una macrozonizzazione dell'area esterna alla regione, riferibile alle principali direttrici di scambio con la rete stradale esterna alla Lombardia.

Le matrici origine/destinazione

La domanda di trasporto da assegnare alla rete è rappresentata da una matrice O/D di veicoli equivalenti in cui i veicoli pesanti sono moltiplicati per un coefficiente di equivalenza di 2,5. Nello specifico le componenti dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti sono così definite:

- **Veicoli leggeri**: la matrice utilizzata per lo scenario attuale è la matrice ricavata dall'indagine regionale 2002, fascia di spostamento 7.00-9.00, riaggregata nelle zone del modello. Tale matrice si riferisce sia agli spostamenti dei residenti (indagine CATI), sia agli spostamenti dei non residenti in ingresso in Lombardia (indagine al cordone).
- **Veicoli pesanti**: per ricostruire la matrice dei veicoli pesanti è stata sviluppata una procedura di stima modellistica, fondata sostanzialmente sull'applicazione del metodo della Massima Verosimiglianza, che ricostruisce una matrice di spostamenti a partire da una matrice di base e da una serie di conteggi di traffico osservati in un congruo numero di "screenlines", ossia di opportuni corridoi di traffico in cui ricadono uno o più itinerari di collegamento tra zone di origine e di destinazione.
La matrice di base è stata ottenuta combinando differenti banche dati disponibili:
 - gli spostamenti Telepass casello-casello registrati tra le 7.00 e le 9.00 di un giorno feriale tipo in Lombardia;
 - la matrice dei veicoli pesanti ricavata dalle indagini O/D effettuate nell'ambito del progetto preliminare;

- la matrice del cordone merci dell'indagine regionale 2002.

Per ciò che riguarda i conteggi di traffico è stato definito un sistema di quasi 250 screenlines relative a circa 550 sezioni di rilievo in cui rientrano:

- i conteggi relativi al monitoraggio regionale delle Province di Como, Milano, Lodi, Cremona, Bergamo e Pavia (finora disponibili);
- i rilievi del progetto preliminare del Sistema Viabilistico Pedemontano;
- i movimenti delle stazioni autostradali e i rilievi in alcune sezioni forniti dalle Società concessionarie;
- i rilievi sulle sezioni extraurbane dell'indagine O/D regionale 2002.

Il totale degli spostamenti nella matrice finale è di circa 1.625.000 (veicoli equivalenti).

3.2. Lo scenario progettuale

L'analisi modellistica ha riguardato lo scenario di intervento all'anno 2012, in cui verosimilmente i nuovi interventi viabilistici dell'area Malpensa saranno completati.

Scenario di offerta

Con riferimento all'orizzonte previsionale suddetto è stato definito uno scenario di offerta in cui rientrano i principali interventi inseriti nella programmazione regionale, i cui effetti potranno modificare i futuri assetti di rete.

In particolare nel quadro programmatico regionale sono stati considerati:

- Nuova Superstrada Malpensa-Boffalora;
- Sistema Viabilistico Pedemontano;
- Direttissima Milano-Brescia;
- Collegamento Tirreno-Brennero (Ti.Bre.);
- Autostrada della Valtrompia;
- Interconnessione Pedemontana e Brescia-Milano (IPB);
- Completamento della tangenziale sud di Brescia con caratteristiche autostradali;
- Autostrada Cremona-Mantova;
- A4: potenziamento alla quarta corsia da Bergamo a Milano Est;
- Completamento della tangenziale sud di Bergamo;
- Potenziamento SP 14 Rivoltana e SP103 Cassanese;
- Variante di Liscate alla SP 14 Rivoltana;
- SS415: raddoppio Milano-Crema;
- Interventi per il nuovo Polo Fieristico di Milano;
- Collegamento Rho-Monza;
- Riqualfica SP 5 di Milano e SS36 Monza-Cinisello;

Per quanto riguarda lo scenario progettuale che costituisce l'oggetto dello studio, gli interventi e le relative caratteristiche progettuali sono:

1. il collegamento stradale Malpensa-Boffalora-Innesto S.S.11 a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano come modificato dalle prescrizioni inserite nel parere regionale ai sensi del D.lgs. 190/02 di attuazione della legge n°443/01 "Obiettivo" sul progetto preliminare², ossia:
 - dalla S.S. 11 "Padana Superiore" sino ad Albairate (innesto variante di Abbiategrasso) a carreggiata singola a una corsia per senso di marcia (tipologia C1) e intersezioni a due livelli;

² Cfr nota 1.

- da Albairate (innesto variante di Abbiategrasso) alla Tangenziale Ovest di Milano con sezione a doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia secondo la tipologia B "extraurbana principale".
- 2. la Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso-Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino a carreggiata singola con una corsia per senso di marcia (tipologia C1).
- 3. la Variante alla S.S. 33 tra gli abitati di Rho e Gallarate, con tipologia a carreggiata singola e una corsia per senso di marcia (tipologia C1).
- 4. La nuova S.S. 341 Gallaratese, tratto da Samarate al confine della provincia di Novara con le seguenti tipologie;
 - Dall'autostrada A8 alla S.S. 336 con sezione a doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia secondo la tipologia B "extraurbana principale".
 - Dalla S.S. 336 alla Malpensa-Boffalora a carreggiata singola con una corsia per senso di marcia (tipologia C1).

Scenario di domanda

La stima della matrice al 2012, anno di riferimento, è stata effettuata in modo differente per i veicoli leggeri e i veicoli pesanti:

- Veicoli leggeri:

E' stato utilizzato un modello di generazione "per categorie", definito a partire dai dati dell'indagine O/D 2002 e applicato alle previsioni demografiche su base comunale effettuate dalla Regione Lombardia e dall'Istat per l'anno 2012. Il modello di distribuzione, già testato sull'area del Sistema Viabilistico Pedemontano, è invece basato sulla previsione degli spostamenti attratti da ciascuna zona in funzione di alcune variabili socioterritoriali (addetti, previsioni PRG per aree produttive e destinate a servizi, ecc.). La crescita complessiva della domanda stimata al 2012 è di circa il 9,5%.

- Veicoli pesanti:

Per la componente pesante è stato applicato un fattore di crescita all'intera matrice ricavato dagli andamenti del traffico nelle tratte autostradali dell'area in esame. Precisamente, il valore del coefficiente di crescita è stato ricavato dall'analisi di una serie storica dei transiti annuali rilevati dall'AISCAT nelle varie tratte presenti sul territorio regionale. Per ogni anno è stata determinata una media, pesata sui veicoli*km di ogni tratta, delle variazioni percentuali rispetto all'anno precedente. L'andamento delle variazioni annuali ha consentito di determinare per ciascun anno l'incremento previsto. La crescita al 2012 è di circa il 25%, corrispondente a un fattore di crescita di circa il 2,3% annuo.

Il totale degli spostamenti nella matrice 2012 è di circa 1.828.000 (veicoli equivalenti), con un aumento complessivo rispetto al 2002 di circa il 12,5%.

3.3 RISULTATI

3.3.1 Flussi di traffico previsti

Le tabelle che seguono contengono i risultati della assegnazione relative a ciascuna delle infrastrutture in progetto: i dati forniti si riferiscono alla fascia bioraria di punta di modellizzazione e da questi si sono ricavati i corrispondenti flussi orari di punta e i valori di **Traffico Giornaliero Medio** (espressi in veicoli equivalenti, con un coefficiente dei veicoli pesanti pari a 2,5) sulla base di queste ipotesi:

- il flusso orario di punta è pari al 51,5% della fascia bioraria 7.00-9.00, media risultante dai rilievi di traffico disponibili;

- il flusso biorario 7.00-9.00 è stato considerato pari al 15% del traffico giornaliero medio, percentuale stimata dai rilievi di traffico disponibili.

FLUSSI DI TRAFFICO 2012 VARIANTE SS33 - SIMULAZIONI REGIONALI MAGGIO 2005

VARIANTE SS33	CORSIE	DIREZIONE EST-OVEST		DIREZIONE OVEST-EST		TCM
		FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	
TRATTE						
Variante SS341 - Busto Arsizio	1	2102	1078	860	441	19747
Busto Arsizio - Dairago	1	1611	826	947	486	17053
Dairago - Busto Garolfo	1	1794	920	1102	565	19307
Busto Garolfo - Parabiago	1	1783	914	870	446	17687
Parabiago - Vanzago	1	2505	1285	1618	830	27487
Vanzago - Svincolo SS33 storica	1	2433	1248	1573	807	26707
Svincolo SS33 storica - Rho	2	4587	2352	2112	1083	44660
Rho - Tg Ovest	2	5074	2602	3526	1808	57333

FLUSSI DI TRAFFICO 2012 nuova SS341 - SIMULAZIONI REGIONALI MAGGIO 2005

NUOVA SS341	CORSIE	DIREZIONE EST-OVEST		DIREZIONE OVEST-EST		TCM
		FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	
TRATTE						
A8 - Svincolo SS336	2	2599	1333	4045	2074	44293
Svincolo SS336 - Samarate	1	1725	885	2704	1387	29527
Samarate - Variante SS33	1	1112	570	1548	794	17733
Variante SS33 - Boffalora Malpensa	1	968	496	891	457	12393

FLUSSI DI TRAFFICO 2012 Nuova connessione Magenta Abbiategrosso Milano - SIMULAZIONI REGIONALI MAGGIO 2005

MAGENTA-MILANO	CORSIE	DIREZIONE EST-OVEST		DIREZIONE OVEST-EST		TCM
		FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	
TRATTE						
Magenta - Robecco	1	1539	789	1544	792	20553
Robecco - Albairate	1	2072	1063	1353	694	22833
Albairate - Cisliano	2	6545	3356	4104	2105	70993
Cisliano - Tg Ovest	2	6785	3479	3629	1861	69427

3.3.2 Valutazione degli effetti sulla rete esistente

Nelle tavole allegate sono riprodotti i flussogrammi di assegnazione relativi a:

- scenario cosiddetto "opzione zero" (TAVOLA 1), in cui figurano solo gli interventi del quadro programmatico regionale;
- scenario progettuale (TAVOLA 2);
- differenza tra opzione zero e scenario progettuale (TAVOLA 3) in cui sono evidenziate le porzioni di rete che si caricano e che si scaricano nell'ipotesi di realizzazione del sistema viario in progetto.

Nello specifico, la TAVOLA 3 mette in luce l'effetto di decongestionamento determinato dalle tre infrastrutture sia sulla viabilità ordinaria dell'area di studio sia su alcuni assi di media-lunga percorrenza, quali l'autostrada A8, l'autostrada A4, la Tangenziale Ovest e l'attuale S.S. 494 in penetrazione a Milano.

Nella tabella che segue sono riportate le diminuzioni di traffico, espresse in termini percentuali, previste nello scenario progettuale rispetto allo scenario del solo quadro programmatico (opzione zero). E' opportuno precisare che non necessariamente la diminuzione del flusso corrisponde a un equivalente numero di veicoli instradati nel nuovo itinerario, bensì è il risultato dei nuovi assetti di equilibrio della rete.

**Diminuzione dei volumi di traffico nello scenario di progetto
Fascia oraria 7.00 - 9.00 anno 2012**

Sezione	Variazione
A4 (Rho - Milano Ghisolfia)	- 9%
Tangenziale Ovest (nord di Baggio)	- 4%
A8 (Busto Arsizio)	- 3%
SS11 (Bareggio)	- 12%
SS33 (Legnano)	-10%
SS494 (Trezzano sul Naviglio)	- 18%

I flussogrammi, inoltre, evidenziano le specifiche funzioni che assolveranno nel complesso della rete le tre infrastrutture, in particolare:

- **Collegamento S.S. 11 - Tangenziale Ovest** : itinerario privilegiato per il nodo aeroportuale attraverso la connessione del bacino dell'Ovest milanese alla Boffalora-Malpensa, oltrechè asse di penetrazione a Milano dal medesimo bacino, con volumi di traffico elevati.
- **Nuova S.S. 341**: duplice funzione, da un lato, di chiusura delle rete primaria costituita dal Sistema Viabilistico Pedemontano, autostrada A8 e S.S. 336 da e per Malpensa e, dall'altro, di collegamento del bacino di domanda del Gallaratese con la Boffalora_Malpensa e l'autostrada A4.
- **Variante alla S.S. 33**: funzione di alternativa sia alla S.S.33 storica, ormai con caratteristiche di arteria urbana, sia al consueto percorso da e per l'aeroporto di Malpensa (autostrada A8- S.S. 336).

3.3.3 Obiettivo dell'accessibilità all'aeroporto di Malpensa

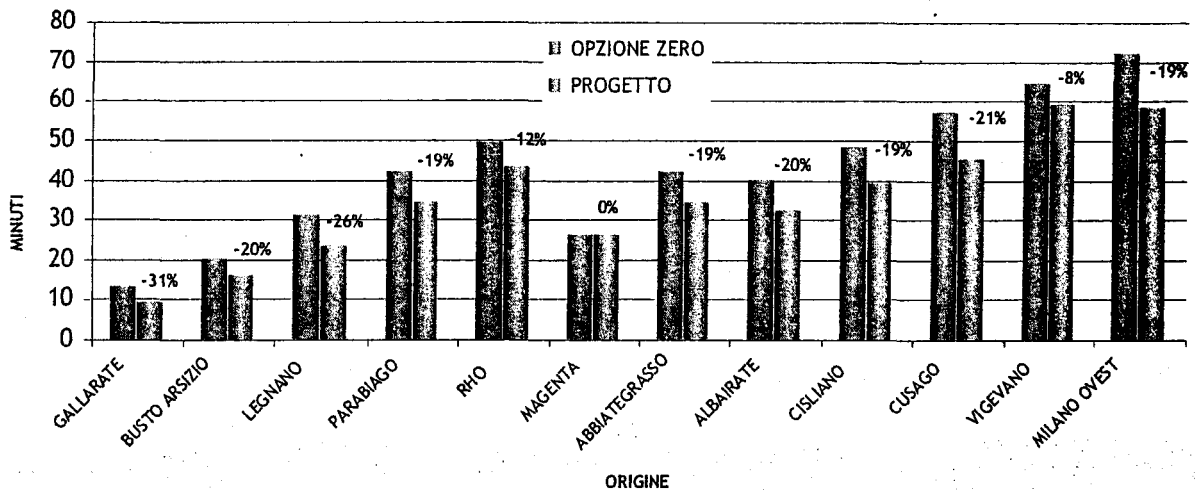
Il sistema di interventi esaminato si propone, prioritariamente, di migliorare l'accessibilità stradale all'aeroporto internazionale di Malpensa.

E' evidente che **potenziare l'accessibilità aeroportuale significa garantire un ragionevole tempo di accesso all'Hub dai principali centri urbani della area Ovest e Sud Ovest di Milano** e non, quindi, adeguare l'offerta a una domanda aeroportuale, che, inevitabilmente, costituisce solo una frazione del traffico che impegnerà le nuove infrastrutture.

Con questo presupposto e sulla base delle analisi di traffico effettuate nel 2003, la Regione ha ritenuto di prescrivere la riduzione della sezione prevista per il Collegamento S.S. 11 - Tangenziale Ovest nella prima tratta da Magenta ad Albairate, mantenendo però per tutte le intersezioni la tipologia a due livelli. Ciò per garantire, da un lato, condizioni e tempi di deflusso ottimali per i flussi principalmente interessati alla destinazione aeroportuale, evitando, dall'altro, di assorbire quote di traffico di lunga percorrenza, inevitabilmente attratte da una capacità di tipo autostradale senza, peraltro, l'extra-costi del pedaggio. Nella medesima ottica, in questa sede si è ritenuto opportuno verificare se il funzionamento del nuovo assetto di rete è coerente con l'obiettivo che ne ha guidato la genesi, ossia quello di garantire minori tempi di percorrenza per raggiungere Malpensa, anche e soprattutto nelle condizioni più critiche dell'ora di punta.

Nel grafico seguente è sinteticamente presentato il confronto dei tempi per raggiungere l'aeroporto di Malpensa da alcune comuni dell'area di studio, così come calcolati dal modello di traffico nei due scenari simulati, scenario programmatico ("opzione zero") e scenario progettuale.

Variazione dei tempi per Malpensa



Per tutte le relazioni c'è una sostanziale diminuzione del tempo di accesso all'aeroporto, mediamente pari al 20%. Da evidenziare le riduzioni di tempo dei comuni del bacino della variante alla S.S.33, a testimonianza del servizio che può svolgere tale infrastruttura per la domanda aeroportuale.

3.3.4 Livelli di servizio

Uno degli aspetti di maggiore rilevanza esposto nelle richieste di approfondimento avanzate dalla CSVIA è quello della necessità di verifica dei livelli di servizio previsti per le nuove strade in progetto. Tale richiesta, che riguarda un orizzonte temporale esteso anche al lungo periodo, è motivata dall'entità dei volumi di traffico stimati dai Proponenti in sede di progetto preliminare, in particolare per la nuova variante alla S.S. 33.

Pertanto, di seguito è riportato, per ciascuna infrastruttura in esame, il calcolo dei livelli di servizio relativi all'ora di punta "tipica" oggetto di modellizzazione.

Per quanto riguarda il criterio di calcolo dei livelli di servizio, si è fatto riferimento alle recenti Linee Guida sulla Progettazione Stradale³ emanate dalla Regione Lombardia, linee guida che forniscono alcune indicazioni su metodi e criteri di redazione degli studi di traffico a corredo dei progetti stradali. Per la valutazione dei Livelli di Servizio la Regione Lombardia ha proposto un adattamento dei modelli di calcolo Highway Capacity Manual (HCM) al contesto lombardo. Infatti i modelli HCM, nelle versioni 1985 e 2000, nascono da osservazioni sperimentali e considerazioni tecniche inerenti alle condizioni di deflusso degli Stati Uniti. Per questo motivo, sulla base dei monitoraggi di traffico effettuati negli ultimi anni nella rete di interesse regionale, le Linee Guida forniscono le seguenti indicazioni:

- A. per le strade a carreggiate separate: di recepire *in toto* le metodologie dell'HCM 1985;
- B. per le infrastrutture a carreggiata unica: di applicare i seguenti adattamenti:

³ con la D.g.r. n° 7/20829 del 16 febbraio 2005 sono state approvate le linee guida per la progettazione delle zone di intersezione, per la redazione dei progetti stradali e per lo sviluppo delle analisi di traffico.

HCM 1985:

- utilizzare un valore della Capacità pari a 3200 veicoli / ora (anziché 2800 veicoli / ora)
- utilizzare come parametro di riferimento per il passaggio da un LdS al successivo dei rapporti Flussi / Capacità del 20% superiori rispetto a quelli indicati nella metodologia statunitense;

HCM 2000:

- valutare il LdS sempre in funzione del solo parametro PTSF⁴ con valori di riferimento per il passaggio da un LdS al successivo pari al: 40% (tra LdS A e LdS B), 60% (tra LdS B e LdS C), 77% (tra LdS C e LdS D), 88% (tra LdS D e LdS E).

In ragione di quanto sopra indicato, si determinano in corrispondenza di condizioni di deflusso ideali⁵, le seguenti portate di servizio⁶:

Carreggiate separate

LdS	HCM 1985	
	Flusso / Capacità	Flusso (veicoli/ora)
A	0,35	-700
B	0,54	-1100
C	0,77	-1550
D	0,93	-1850
E	> 0,93	-

I flussi indicati sono flussi per corsia e, nel caso dell'HCM 1985, sono relativi a strade con velocità di progetto pari a 112 km/h.

Carreggiata unica (ed una corsia per senso di marcia)

LdS	HCM 1985		HCM 2000	
	Flusso / Capacità	Flusso (veicoli/ora)	PTSF (%)	Flusso (veicoli/ora)
A	0,18	-575	40	-575
B	0,32	-1042	60	-1042
C	0,52	-1650	77	-1650
D	0,77	-2450	88	-2450
E	> 0,77	-	> 88	-

I flussi sopra indicati sono flussi bidirezionali.

Nel caso in esame per le sezioni a doppia carreggiata il calcolo dei LdS è stato fatto con riferimento alle condizioni ideali, in ragione del coefficiente di equivalenza di 2,5 per i veicoli pesanti adottato nel modello, fattore che è da ritenersi cautelativo nel calcolo dei rapporti F/C,

⁴ Percent Time-Spent-Following ovvero la percentuale media del tempo totale di spostamento in cui i veicoli devono viaggiare in plotone dietro ad altri veicoli più lenti in ragione dell'impossibilità di superarli.

⁵ Per potersi poi ricondurre alle condizioni reali è necessario applicare tutti i fattori correttivi indicati dagli specifici modelli. Detti fattori considerano le caratteristiche geometriche delle strade (sezione ed andamento planoaltimetrico), la tipologia del traffico (mezzi e guidatori), la distribuzione direzionale dei flussi, la frequenza delle interconnessioni, etc.

⁶ Flusso massimo gestibile con un determinato Livello di Servizio.

e delle caratteristiche geometriche della sezione, tali da non richiedere l'applicazione di coefficienti correttivi.

Invece, per le sezioni a carreggiata singola si è operato il calcolo determinando il numero di veicoli leggeri e pesanti dal dato di output delle simulazioni espresso in veicoli equivalenti (attraverso le percentuali osservate nell'area di studio nell'ora di punta) e applicando i fattori correttivi sia con il modello HCM 1985 che con l'HCM 2000. Le valutazioni finali sono state condotte considerando i LdS ottenuti con il modello 1985, sicuramente più svantaggiosi in termini di qualità di deflusso.

Questi sono i fattori correttivi e le ipotesi adottati per tutte le tratte a singola carreggiata:

HCM 1985

- fattore correttivo per i mezzi pesanti $f_{hv}=0,88$ (coefficiente di equivalenza pari a 2);
- fattore correttivo per la distribuzione del flusso nei due sensi di marcia $f_d=0,94$
- fattore correttivo per le dimensioni della corsia e della banchina $f_w=1$ (fattore ritenuto ininfluenza data le caratteristiche geometriche della sezione stradale).

La percentuale di sorpasso impossibile è stata valutata mediamente nella misura dell'20%.

HCM 2000

- fattore correttivo per i mezzi pesanti $f_{hv}=0,90$ (coefficiente di equivalenza pari a 1,8, valore cautelativo in relazione alle specifiche dell'HCM 2000)
- fattore correttivo per la distribuzione del flusso nei due sensi di marcia e per la percentuale di sorpasso impossibile variabile tra 0 e 1,7 in relazione alle caratteristiche di traffico e di tracciato delle singole tratte.

Gli altri fattori correttivi non sono stati applicati in quanto non pertinenti.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i Livelli di Servizio previsti.

1) VARIANTE S.S. 33

TRATTA A CARREGGIATA SINGOLA

CALCOLO LIVELLI DI SERVIZIO TRATTE CARREGGIATA UNICA - LINEE GUIDA REGIONALI
MODELLO HCM 1985 CORRETTO

TRATTE	VARIANTE SS33		ORA DI PUNTA ANALISI BIDIREZIONALE				CARAGGIA	FHV	FD	FW	P/C	LGS	TGM
	CORSIE	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	F/C	LdS							
Variante SS341 - Busto Arsizio	1	1087	173	1260	2645	0,88	0,94	1,00		0,48	D		
Busto Arsizio - Dairago	1	939	149	1088	2645	0,88	0,94	1,00		0,41	C		
Dairago - Busto Garolfo	1	1063	169	1232	2645	0,88	0,94	1,00		0,47	C		
Busto Garolfo - Parabiago	1	973	155	1128	2645	0,88	0,94	1,00		0,43	C		
Parabiago - Vanzago	1	1513	241	1753	2645	0,88	0,94	1,00		0,66	D		
Vanzago - Svincolo SS33 storica	1	1470	234	1704	2645	0,88	0,94	1,00		0,64	D		

MODELLO HCM 2000 CORRETTO

TRATTE	VARIANTE SS33		ORA DI PUNTA ANALISI BIDIREZIONALE				CARAGGIA	FHV	FD	FW	P/C	LGS	TGM
	CORSIE	LEGGERI	PESANTI	TOTALI	F/C	LdS							
Variante SS341 - Busto Arsizio	1	1087	173	1260	0,90	1398	70,74	0	70,74	C			
Busto Arsizio - Dairago	1	939	149	1088	0,90	1207	65,40	1,4	66,80	C			
Dairago - Busto Garolfo	1	1063	169	1232	0,90	1367	69,92	1,7	71,62	C			
Busto Garolfo - Parabiago	1	973	155	1128	0,90	1252	66,73	1,2	67,93	C			
Parabiago - Vanzago	1	1513	241	1753	0,90	1946	81,92	1,1	83,02	D			
Vanzago - Svincolo SS33 storica	1	1470	234	1704	0,90	1891	81,02	1,1	82,12	D			

TRATTA A DOPPIA CARREGGIATA

Variante S.S. 33 - LIVELLI DI SERVIZIO TRATTA A DOPPIA CARREGGIATA

TRATTE	VARIANTE SS33		DIREZIONE EST-OVEST				DIREZIONE OVEST-EST				TGM
	CORSIE	FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	F/C	LdS	FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	F/C	LdS		
Svincolo SS33 storica - Rho	2	4587	2352	0,58	C	2112	1083		A	44660	
Rho - Tg Ovest	2	5074	2602	0,65	C	3526	1808	0,45	B	57333	

I Livelli di Servizio previsti al momento dell'entrata in esercizio (2012) si attestano tra il C e il D e sono da ritenersi accettabili. Infatti, pur identificando il Livello di Servizio C quale livello di riferimento per la progettazione, un livello di servizio D con rapporti F/C inferiori a 0,7 garantisce una qualità di deflusso soddisfacente, anche in riferimento alle condizioni medie della rete stradale lombarda, sia autostradale sia ordinaria. Si tenga conto che con un livello di servizio D, sebbene in condizioni prossime al campo di instabilità, si mantengono velocità medie dell'ordine dei 70 km/h (chiaramente nei tratti a flusso ininterrotto, a cui si riferisce il calcolo dei LdS). Inoltre, considerando i medesimi tassi annui di crescita della domanda al 2012, è evidente che le portate di servizio del Livello D saranno raggiunte mediamente su tutto l'itinerario non prima del 2035.

2) NUOVA S.S.341

TRATTA A CARREGGIATA SINGOLA

CALCOLO LIVELLI DI SERVIZIO TRATTE CARREGGIATA UNICA - LINEE GUIDA REGIONALI
MODELLO HCM 1985 CORRETTO

NUOVA SS341										
TRATTE	CORSIE	LEGGERE	PESANTI	TOTALI	PARACITA'	FHV	EQ	FDNR	F/C	LdS
Svincolo SS336 - Samarate	1	1625	259	1884	2645	0,88	0,94	1	0,71	D
Samarate - Variante SS33	1	976	155	1131	2645	0,88	0,94	1	0,43	C
Variante SS33 - Boffalora Malpense	1	682	109	791	2645	0,88	0,94	1	0,30	B

MODELLO HCM 2000 CORRETTO

VARIANTE SS33										
TRATTE	CORSIE	LEGGERE	PESANTI	TOTALI	PARACITA'	FHV	VP	BP/SP	FDNR	F/C
Svincolo SS336 - Samarate	1	1625	259	1884	0,90	2090	84,07677942	0	84,08	D
Samarate - Variante SS33	1	976	155	1131	0,90	1255	66,82964506	0	66,83	C
Variante SS33 - Boffalora Malpense	1	682	109	791	0,90	877	53,75491497	1,1	54,85	B

TRATTA A DOPPIA CARREGGIATA

Nuova S.S. 341 - LIVELLI DI SERVIZIO TRATTA A DOPPIA CARREGGIATA

NUOVA SS341											
TRATTE	CORSIE	DIREZIONE NORD-SUD					DIREZIONE SUD-NORD				
		FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	F/C	LdS	FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	F/C	LdS	TGM	
A8 - Svincolo SS336	2	2599	1333	0,33	A	4045	2074	0,51	B	44293	

Anche in questo caso valgono le considerazioni fatte sui LdS della Variante alla S.S. 33, anche se l'unica tratta che presenta un Livello D nel 2012 presenta rapporti F/C leggermente superiori, compensati però da valori ottimali nelle altre tratte.

3) COLLEGAMENTO MAGENTA-MILANO

TRATTA A CARREGGIATA SINGOLA

Nuova connessione Magenta Abbiategrasso Milano - LIVELLI DI SERVIZIO TRATTA A SINGOLA CARREGGIATA

MODELLO HCM 1985 CORRETTO

MAGENTA-MILANO										
TRATTE	CORSIE	LEGGERE	PESANTI	TOTALI	PARACITA'	FHV	EQ	FDNR	F/C	LdS
Magenta - Robecco	1	1131	180	1311	2645	0,88	0,94	1	0,50	C
Robecco - Albairate	1	1257	200	1457	2645	0,88	0,94	1	0,55	D

MODELLO HCM 2000 CORRETTO

MAGENTA-MILANO										
TRATTE	CORSIE	LEGGERE	PESANTI	TOTALI	PARACITA'	FHV	VP	BP/SP	FDNR	F/C
Magenta - Robecco	1	1131	180	1311	0,90	1455	72,16837502	0	72,17	C
Robecco - Albairate	1	1257	200	1457	0,90	1616	75,84980063	0	75,85	C

TRATTA A DOPPIA CARREGGIATA

Nuova connessione Magenta Abbiategrasso Milano - LIVELLI DI SERVIZIO TRATTA DOPPIA CARREGGIATA

MAGENTA-MILANO											
TRATTE	CORSIE	DIREZIONE OVEST-EST					DIREZIONE EST-OVEST				
		FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	F/C	LdS	FLUSSO 7.00-9.00	ORA DI PUNTA	F/C	LdS	TGM	
Albairate - Cisliano	2	6545	3356	0,83	D	4104	2105	0,52	B	70993	
Cisliano - Tg Ovest	2	6785	3479	0,86	D	4013	2058	0,51	B	71987	

La tratta a carreggiata singola da Magenta ad Albairate, oggetto di prescrizione regionale, presenta livelli di servizio accettabili, compresi tra il C e il D, anche in questo caso con rapporto F/C che non supera il valore di 0,66. Sono invece un po' più critici i livelli di servizio raggiunti nella tratta a doppia carreggiata tra Albairate e la tangenziale Ovest in direzione Milano (LdS =D con F/C di 0,88), ma si tratta di livelli prevedibili in ragione della sezione stradale prevista e della funzione di penetrazione a Milano dal quadrante Ovest che l'infrastruttura assolve.

3.3.5 Valutazione dell'opzione senza Variante alla S.S. 33

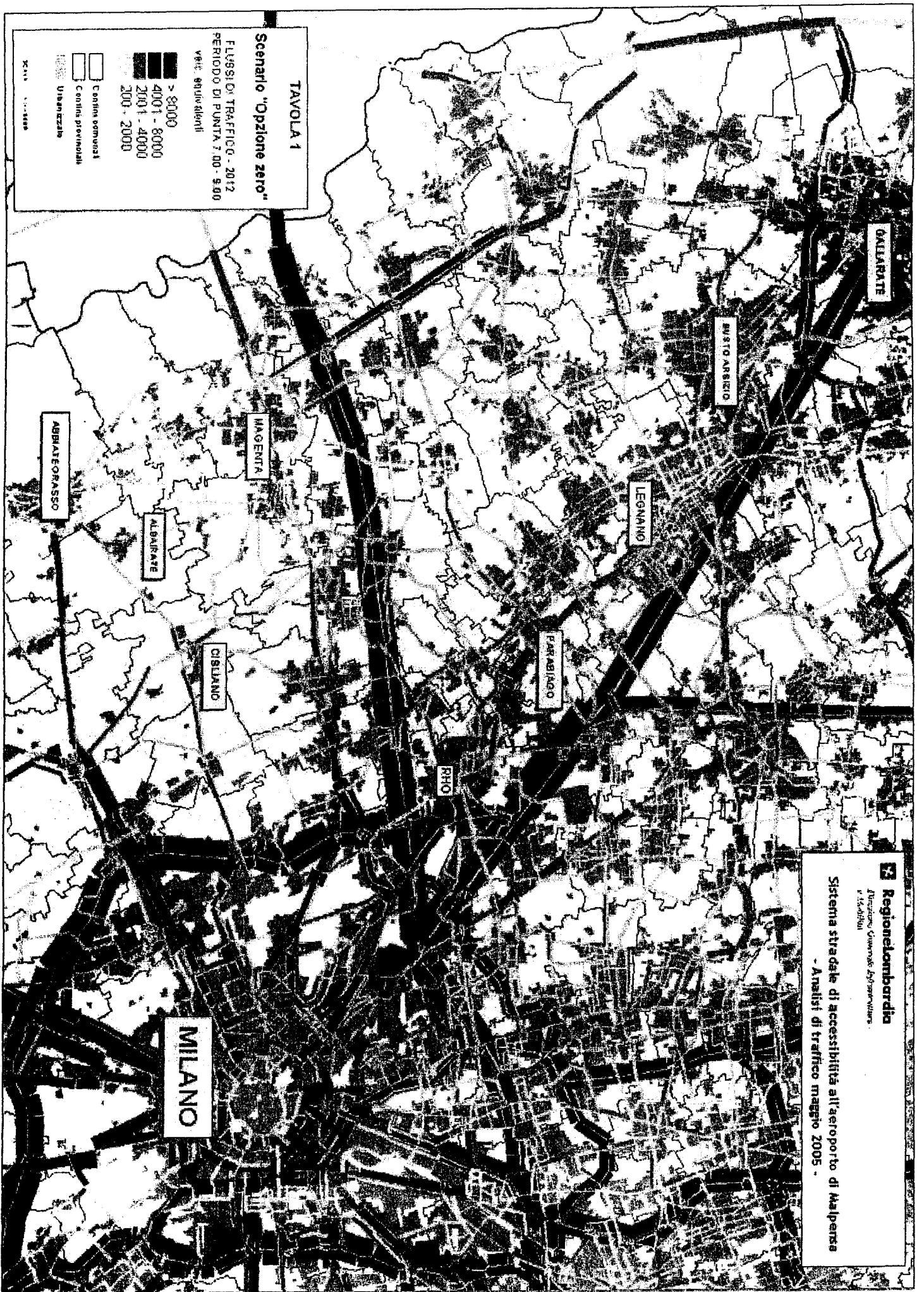
A fronte della specifica richiesta della CSVIA, a conclusione dello studio regionale si è valutato singolarmente l'effetto della sola Variante alla S.S. 33 rispetto alle altre due opere inserite nel nuovo sistema di accessibilità dell'aeroporto di Malpensa. Per fare ciò si è effettuata una assegnazione alla rete dello scenario progettuale, ipotizzando la non realizzazione della variante alla S.S. 33, e confrontandone i risultati con l'assegnazione relativa allo scenario progettuale completo. Nella TAVOLA 4 allegata è riportato il flussogramma differenza tra le due assegnazioni. Nella tabella seguente sono riportate le variazioni di traffico significative determinate dall'infrastruttura:

Diminuzione dei volumi di traffico per effetto della Variante alla S.S. 33
Fascia oraria 7.00 - 9.00 anno 2012

Sezione	Variazione
A8 (Busto Arsizio)	- 3%
SS33 (Legnano)	-8%

In sintesi, questi gli effetti rimarcabili:

- la variante alla S.S.33 comporta una diminuzione di traffico nella S.S. storica e soprattutto nella viabilità di attraversamento dei centri urbani. La variazione in negativo del traffico sulla S.S. 33 storica non è però continua in tutto l'itinerario, proprio per il carattere prevalentemente urbano che la caratterizza. Rispetto agli effetti del sistema nel suo complesso (vedi tabella a pag 8), la diminuzione dell'asse storico del Sempione è quasi totalmente dovuto alla variante in esame.
- E' interessante osservare (TAVOLA 4) l'effetto di alleggerimento degli itinerari autostradali da e per Malpensa (autostrada A8 - S.S. 336) o comunque gravitanti sul bacino di traffico di Gallarate, Samarate e Busto Arsizio, a conferma dell'appetibilità del nuovo percorso anche per spostamenti di media percorrenza che hanno origine nel bacino servito (Rho, Parabiago, Legnano, etc.).





Regione Lombardia
 Direzione Generale dell'Urbanistica
 e Trasporti
Sistema stradale di accessibilità all'aeroporto di Malpensa
 - Analisi di traffico maggio 2005 -

TAVOLA 1
Scenario "Opzione zero"
 FLUSSI DI TRAFFICO - 2012
 PERIODO DI PUNTA 7.00 - 9.00
 Veic. equivalenti
 > 8000
 4001 - 8000
 2001 - 4000
 200 - 2000
 Contorni comunali
 e confini provinciali
 Urbanizzate
 Scala 1:100.000

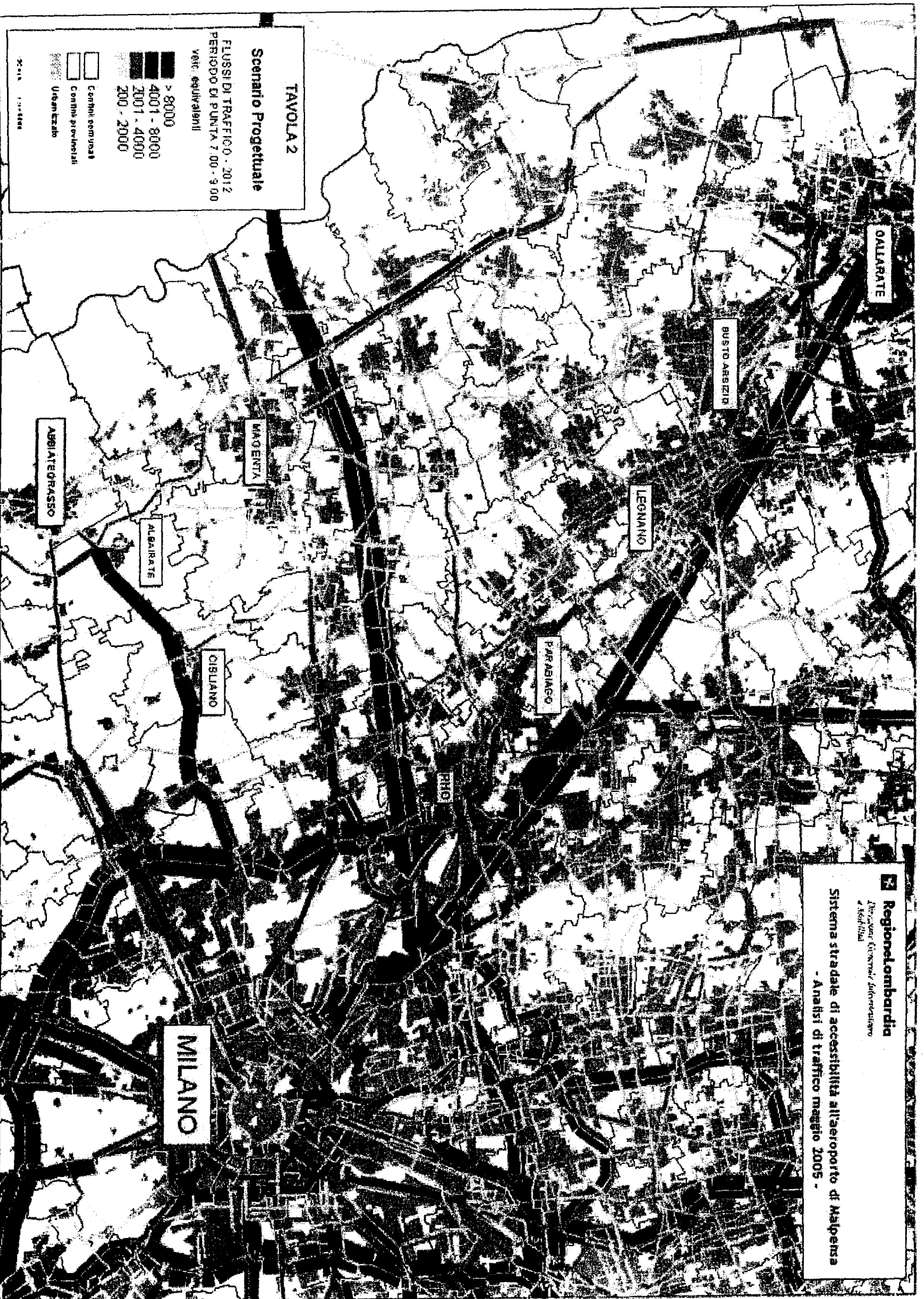


TAVOLA 2

Scenario Progettuale

FLUSSO DI TRAFFICO - 2012

PERIODO DI PUNTA 7.00 - 9.00

Velocità equivalenti

[Thick line]	> 8000
[Medium-thick line]	4001 - 8000
[Medium line]	2001 - 4000
[Thin line]	200 - 2000

Centri comuniati

Centri provinciali

Urbanizzati

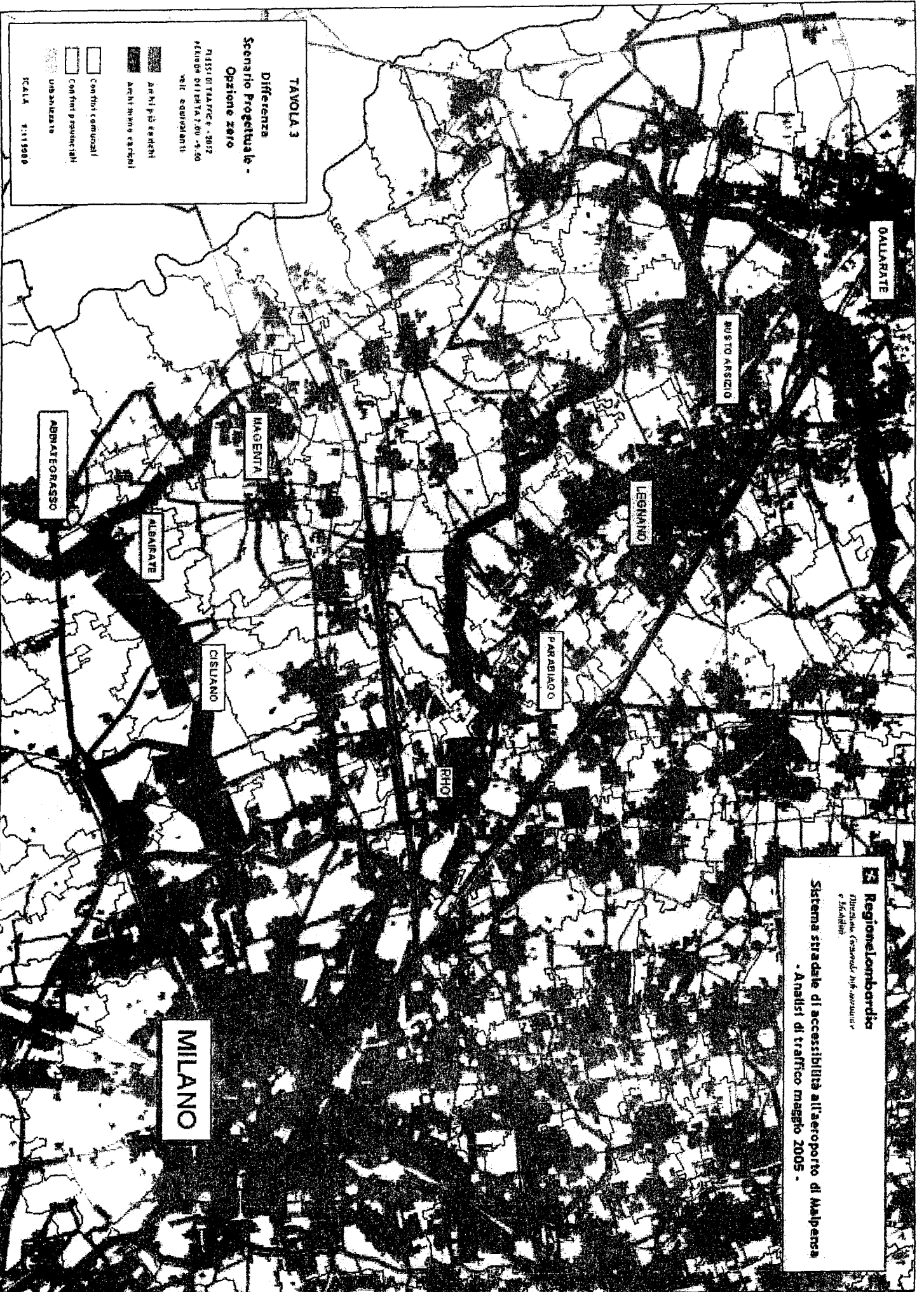
Scala 1:100.000

Regione Lombardia

Università del Piemonte Orientale

Sistema stradale di accessibilità all'aeroporto di Malpensa

- Analisi di traffico maggio 2005 -



GALLARATE

NOSTO ANSICIZIO

LEGNANO

PARABIANO

RHO

CISLIANO

ALBARATE

MAGENTA

ABBATEGRASSO

MILANO

Regione Lombardia
 Direzione Generale Infrastrutture e Scelte
Sistema stradale di accessibilità all'aeroporto di Malpensa
 - Analisi di traffico maggio 2005 -

TAVOLA 3
Differenza
Scenario Progettuale -
Opzione zero
 FLUSSI DI TRAFFICO - 2007
 VELOCITÀ DI TRAFFICO - 4-50
 VELOCITÀ EQUIVALENTI

ANNI PIÙ SERRATI
 ARCHITETTURA SERRATA
 CONTORNI COMUNALI
 CONTORNI PROVINCIALI
 URBANIZZATI

SCALA 1:115000



GALLARATE

BUSTO ARSIZIO

LEZIGNANO

PARABIAGO

RHO

Regione Lombardia
Amministrazione Regionale
e Aziende

Sistema stradale di accessibilità all'aeroporto di Malpensa
- Analisi di traffico maggio 2005 -