



OT

4.6
M
v

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

* * *

Parere n. 2348 del 24/03/2017

Progetto:	<p align="center">Autostrada A8 Milano Laghi Ampliamento alla quinta corsia nel tratto barriera Milano nord - interconnessione di Lainate. DEC/DVA/255, del 8/06/2012. Prescrizioni di cui alla lettera A) ID_VIP: 3020</p>
Proponente:	<p align="center">Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

L
v
f
B
vsg
A
S
A

A
w
C
S
A
C
A
A

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

VISTA la richiesta di verifica di ottemperanza inerente le prescrizioni contenute nel decreto di compatibilità ambientale n. DVA-DEC-2012-255 del 08/06/2012 relativo al progetto dell'Autostrada A8 Milano Laghi - Ampliamento alla quinta corsia nel tratto barriera Milano nord – interconnessione di Lainate,

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

CONSIDERATO che il progetto “*A8 Milano Laghi - Ampliamento alla quinta corsia nel tratto barriera Milano nord – interconnessione di Lainate*” ha avuto il Decreto di Compatibilità Ambientale n. DVA/DEC/2012/255 del 08/06/2012, riportando esito positivo con prescrizioni;

VISTA la richiesta di verifica di ottemperanza da parte della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, effettuata con nota DVA-2015-13464 del 20/05/2015 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che l'ha acquisita al prot.CTVA-2015-1687 in data 20/05/2015;

CONSIDERATO che risultano da verificare le seguenti prescrizioni, poste alla lettera A ai nn.: A/1; A/2; A/3; A/4; A/5; A/6; A/7; A/8; A/9; A/10; A/11; A/12; A/13; A/14; A/15; A/16; A/17; A/18; A/19; A/20; A/21; A/22; A/23 e in più le seguenti Raccomandazioni ai punti nn.: A/24; A/25 e A/26;

CONSIDERATO che la Società Autostrade per l'Italia ha trasmesso la documentazione di ottemperanza acquisita al prot.n. DVA-2015-12380 in data 08/05/2015 e trasmessa alla CTVA, con nota DVA-2015-13464 del 20/05/2015 acquisita al prot.CTVA-2015-1687 in data 20/05/2015;

CONSIDERATO che la Società Autostrade per l'Italia ha trasmesso la seguente documentazione integrativa, con nota prot.n.ASPI/10340 del 16/05/2016 acquisita con prot.n.DVA/13769 del 20/05/2016

- Monitoraggio Ambientale ott-dic 2015 - Componente Fauna (MAM-110879-NAT-RTC-FAU-04-15)
- Monitoraggio Ambientale ott-dic 2015 - Componente Acque Sotterranee (MAM-110879-IDR-RTC-SOT-04-15)
- Monitoraggio Ambientale ott-dic 2015 - Componente Atmosfera (MAM-110879-ANT-RTC-ATM-04-15)
- Monitoraggio Ambientale ott-dic 2015 - Relazione di sintesi (MAM-110879-SIN-RTS-04-15);

CONSIDERATO che la Società Autostrade per l'Italia ha trasmesso la seguente ulteriore documentazione integrativa con nota prot.n.ASPI/17502 del 19/09/2016 acquisita con prot.n.DVA/23315 del 22/09/2016 Monitoraggio Ambientale gen-mar 2016 - Componente Atmosfera (MAM-110879-ANT-RTC-ATM01-16)

- Monitoraggio Ambientale gen-mar 2016 - Relazione di sintesi (MAM-110879-SIN-RTS-01-16);
-
- **CONSIDERATO** che la sopracitata documentazione è stata trasmessa alla Commissione con nota prot.n.DVA/23635 del 27/09/2016 acquisita con prot.n.CTVA/3279 in data 28/09/2016;

CONSIDERATE le prescrizioni di cui alla lettera A), che nel caso specifico sono:

- A/1* In relazione allo stato di qualità dell'aria dell'area interessata dall'opera e dalla presenza di ricettori sensibili interessati dalle ricadute degli inquinanti, si ritiene necessario prevedere opportuni interventi di mitigazione e/o compensazione in fase di esercizio in coerenza con le indicazioni del Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), al fine di garantire la coerenza dell'opera in progetto con lo stesso piano.
- A/2* In ottemperanza del D. Lgs. 155/2010 prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del Piano Regionale di Qualità dell'Aria e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto alla infrastruttura determini un incremento del carico rispetto alla situazione ante-operam;
- A/3* Stipulare un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, provincia di Milano, ARPA Lombardia ed Enti locali interessati, in coerenza con quanto previsto dai piani di Azione a breve termine come definiti dall'art. 10 del D. Lgs. 155/2010. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti e di Autostrade per l'Italia S.p.A., gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio (rete ARPA Lombardia centraline di riferimento territoriale), rilevasse il superamento dei valori limite di cui agli allegati XI-XII-XIV o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'allegato XII. I superamenti saranno riferiti in particolare alla misurazione di una centralina dedicata, posizionata in zona baricentrica sulla tratta di progetto, i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Gestore, mentre le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite dall'ARPA Lombardia che informerà sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.
- A/4* Relativamente alla protezione della diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare da quanto prescritto alle ulteriori prescrizioni del presente parere e dalle azioni di Regione Lombardia a tutela della qualità dell'aria, ai sensi del D. Lgs. 155/2010, in sede di progettazione esecutiva dovrà essere definita anche una fascia filtro con essenze vegetali idonee, dimensionata e localizzata d'intesa con Regione Lombardia. In sede di progettazione esecutiva dovranno essere individuate, in modo specifico e tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione, tutte le strutture idonee ad essere trattate con materiali foto-catalitici, quali:
- barriere fonoassorbenti;
 - spartitraffico autostradale tipo New jersey;
 - muri di sostegno e di sottoscarpa;
 - pavimentazioni stradali.
- Nell'ambito del monitoraggio post operam dovrà essere verificato l'effettivo grado di efficacia del trattamento, mediante report dedicati.
- A/5* In fase di progettazione esecutiva:
- dovranno essere definiti nel dettaglio gli interventi e gli eventuali presidi geotecnici e idraulici atti a mitigare le interferenze in fase di cantiere e di esercizio con le condizioni idrogeologiche e morfologiche al contorno, onde evitare ogni possibile drenaggio e modifica dei parametri chimicofisici delle falde idriche eventualmente interessate;
 - dovranno essere previsti, oltre ai presidi proposti, idonei sistemi di sicurezza (es. possibilità di isolamento del recapito finale) per tutelare gli acquiferi da possibili eventi accidentali in corrispondenza dei pozzi ad uso acquedottistico e degli attraversamenti dei corsi d'acqua;

- dovrà essere dettagliato il dimensionamento del sistema di collettamento delle acque meteoriche di piattaforma, delle vasche volano (portate di prima e seconda pioggia, volumi, ecc.), dei trattamenti depurativi (sedimentazione, disolcatura, ecc.), e dello smaltimento in acque superficiali, compresa la verifica della compatibilità idraulica con il corpo idrico recettore; il sistema deve essere in grado di garantire il totale trattamento delle acque prima dell'immissione nei ricettori finali. In particolare dovranno essere definiti:

- localizzazione, assetto planimetrico e dimensionamento delle vasche di dispersione, tenuto conto in particolare del rispetto dei limiti per gli oli minerali e gli idrocarburi; tali bacini dovranno essere realizzati con una morfologia naturaliforme e individuando un adeguato assetto ecosistemico in rapporto all'ambito locale ed al regime idrologico;

- l'approfondimento degli effetti della possibile contemporaneità tra evento piovoso e incidente con sversamento di sostanze inquinanti in carreggiata, anche in rapporto al dimensionamento idraulico del sistema, precisando la destinazione immediata di tali sostanze (stoccaggio o invio ai sistemi di trattamento);

- d' intesa con l'Autorità di Bacino e/o con l'Autorità idraulica competente, le modalità di dettaglio per l'esecuzione dei previsti ampliamenti della piattaforma stradale in corrispondenza degli attraversamenti dei corsi d'acqua naturali ed artificiali, nonché la localizzazione di dettaglio delle aree di cantiere e le eventuali misure mitigative necessarie al rilascio delle autorizzazioni.

A/6 Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, dovrà:

- relativamente a tutti i ricettori interessati dall'intervento, definire soluzioni atte a minimizzare le situazioni che presentano livelli sonori equivalenti sulle facciate degli edifici con valori superiori alle indicazioni normative, garantendo comunque la climatizzazione degli ambienti;

- l'intervento diretto sul recettore dovrà essere effettuato:

- secondo la programmazione del piano di risanamento redatto ai sensi dei D.M. 29.11.2010, per quei ricettori i cui livelli di esposizione post operam non risultino incrementati rispetto a quelli ante operam;

- da subito, nel caso in cui la situazione post operam con barriere di un recettore sia caratterizzata da livelli di rumore superiori a quelli ante operam;

- assumere come input di traffico quello relativo ai valori più onerosi nello scenario di progetto, ovvero traffico giornaliero riferito al periodo estivo ed al giorno feriale;

- affinare l'inserimento ambientale degli schermi acustici, per adattare alla realtà locale l'applicazione dei tipi presentati, anche al fine di ottimizzare i punti singolari, quali - ad esempio - i tratti di inizio delle barriere, la presenza delle piazzole di sosta, le uscite di sicurezza, le variazioni altimetriche degli schermi, ecc. Gli approfondimenti dovranno introdurre anche degli elementi di maggiore valenza architettonica, al fine di ridurre l'omogeneità percettiva derivante dall'applicazione di una sola modalità costruttiva;

- assicurare che gli schermi acustici, laddove tecnicamente possibile,

- consegua fin da subito il rispetto dei limiti di qualità, per una maggiore efficienza nell'uso delle risorse dedicate agli interventi di risanamento acustico, evitando di dover intervenire successivamente, con ulteriori costi, per adeguare eventuali barriere sottodimensionate;

- restituire informazioni in linea con quanto previsto per i piani di risanamento acustico (DM 29.11.2000 - DPR 142/04).

A/7 Gli interventi di ripristino vegetazionale, da definirsi in fase di progettazione esecutiva, dovranno avere la funzione primaria di ristabilire la configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale facilitando l'innesco dei naturali processi di ricolonizzazione e adattamento in linea generale, si dovrà verificare che gli interventi siano adeguati a favorire la continuità degli ecosistemi, dell'attività agricola e del sistema idraulico, nonché lo scambio ecologico di organismi e popolazioni selvatiche direttamente interferiti o nell'immediato intorno dell'autostrada; detti interventi saranno effettuati secondo i seguenti criteri e modalità:

- dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innesco di dinamismi naturali;

- dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie, in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre

garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella e semi;

- ai fini della conservazione della biodiversità genetica e del ripristino delle condizioni ecosistemiche ante operam, per la produzione delle specie arbustive ed arboree autoctone necessarie agli interventi di ripristino si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato (Manuali e Linee Guida di settore pubblicati dall'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, dal Comitato per la Lotta alla Siccità e Desertificazione di cui al D.P.C.M. 26.9.97 e "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di "opere a verde" - Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio, Roma 1997); qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un' idonea struttura vivaistica con certificazione di utilizzo di materiale da propagazione locale;
- il progetto esecutivo degli interventi di ripristino vegetazionale dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi", che preveda idonee cure colturali da effettuarsi fino al completo affrancamento della vegetazione, nonché un monitoraggio almeno quinquennale dell'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori; il progetto esecutivo ed il relativo piano di monitoraggio e manutenzione dovrà essere preventivamente approvato dalle competenti strutture regionali e dovrà essere attuato sotto la supervisione ed il controllo delle medesime, che dovranno altresì verificare la distribuzione dei sottopassi ecologici previsti per la fauna;
- riguardo ai corpi idrici interferiti, gli interventi di rinaturazione, rimodellazione, recupero e consolidamento delle sponde dovranno preferire tecniche d'ingegneria naturalistica, tenendo a ricostruire la struttura ecologica con potenziamento vegetale arboreo-arbustivo;
- per le barriere fonoassorbenti si preferisca, ovunque possibile, l'utilizzo di muri vegetati o di pannelli in legno o, ancora, di rilevati rinverditi; qualora siano comunque previsti, per esigenze di carattere paesaggistico, pannelli o finestre trasparenti, per evitare la mortalità da impatto dei volatili si provveda all'apposizione di sagome di tipo "falco", da collocarsi con adeguata densità.

A/8 In fase di progettazione esecutiva, i capitolati di appalto dovranno essere implementati con tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti previsti dal SIA al fine di salvaguardare durante la fase di costruzione:

- le acque, sia superficiali che sotterranee, anche a mezzo di idonei schemi operativi per il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betoniere;
- la salute pubblica (disturbo alle aree residenziali ed ai servizi, ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento);
- il clima acustico;
- la qualità dell'aria, imponendo nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB); in ogni caso tutti i veicoli per i movimenti terre e trasporto inerti dovranno essere equipaggiati con filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità, del VERT e sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto;
- i livelli di servizio delle viabilità interessate dai transiti dei mezzi di approvvigionamento ai cantieri (terre, inerti, calcestruzzi ed altri materiali), eventualmeme prescrivendo alle imprese il divieto di circolazione sulle stesse strade negli orari di maggior traffico;
- la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, con particolare attenzione alle superfici boscate, limitando allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso;
- dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri (rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera), la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori;
- nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali; si prevederà inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con ricucitura del tessuto preesistente;
- dovranno essere fornite informazioni di dettaglio sulle possibilità di utilizzare per le opere di progetto i materiali provenienti da demolizione;

- le macchine di cantiere con motore diesel dovranno essere dotate di filtri di abbattimento del particolato; si utilizzeranno gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche al fine di minimizzare le emissioni; si impiegheranno inoltre, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico).

A/9 Il Proponente e/o il Gestore dell'autostrada, in fase di esercizio, oltre ad eseguire le operazioni di manutenzione sulle opere idrauliche:

- dovrà garantire la costante efficienza dei sistemi di trattamento delle acque meteoriche, provvedendo alla regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, smaltendoli a termini di legge;
- dovranno essere previsti sistemi di pulizia della pavimentazione stradale con l'utilizzo di tecnologie adatte a minimizzare la produzione e la dispersione delle polveri, che dovranno essere raccolte con idonee tecnologie;
- dovrà essere predisposto un corretto piano di manutenzione dell'opera per:
 - consentire di ridurre eventuali effetti vibrazionali dovuti a sconnessioni e/o irregolarità del manto stradale;
 - assicurare l'efficacia sia delle pavimentazioni fonoassorbenti che delle barriere acustiche;
 - gestire le opere a verde e dei presidi idraulici in modo da assicurare l'efficacia delle opere di mitigazione eseguite includendo, se del caso, interventi di lavaggio della pavimentazione nel caso di persistenza di periodi di mancanza di precipitazioni prolungati nel tempo;
 - assicurare il perdurare nel tempo dell'efficacia dell'azione mitigante delle opere e dei dispositivi di mitigazione acustica, sostituendo le parti usurate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, realizzando tempestivamente gli ulteriori interventi che si rendessero necessari ad esito del monitoraggio;
- dovrà essere evitato l'uso di fitofarmaci per limitare lo sviluppo vegetativo delle aree di pertinenza autostradale, effettuando un controllo costante delle essenze infestanti e prevedendo altresì programma di eradicazione

A/10 Prima dell'approvazione del progetto esecutivo dovrà essere presentato alla Regione Lombardia e al MATT un Piano di monitoraggio ambientale, per tutte le componenti ambientali interessate, riferito alle diverse fasi (ante operam, cantierizzazione e post operam) e redatto secondo i criteri definiti dall'art. 28 del D.Lgs.128/2010. In particolare:

- fatta salva l'osservanza di quanto previsto dal PMA, i requisiti e le modalità del monitoraggio dovranno essere concordati con la Regione Lombardia, supportata da ARPA Lombardia, con particolare riferimento alla qualità dell'aria, il Piano di monitoraggio ambientale dovrà essere implementato mediante utilizzo di strumenti/modelli di analisi idonei a distinguere il contributo emissivo autostradale dall'inquinamento di fondo, onde pervenire ad una caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente autostrada" fornisce e fornirà all'inquinamento locale. Qualora, ad esito di tale verifica, i dati rilevati non confermassero i valori di qualità dell'aria ante e post operam indicati nello S.I.A., il Proponente dovrà individuare i provvedimenti - da assumere in fase di esercizio - coerenti con la normativa vigente e idonei ad evitare il peggioramento, nell'ambito direttamente e indirettamente interessato dall'intervento, della qualità dell'aria rispetto alla situazione ante operam;
- il Proponente dovrà concordare con la Regione Lombardia contenuti e frequenza dei report periodici relativi al Piano di Monitoraggio per le valutazioni di competenza;

Il Proponente dovrà provvedere alla creazione di un'idonea banca dati presso la Regione Lombardia, idonea alla raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione delle informazioni sul monitoraggio, assicurandone altresì - di concerto con l'ARPA - la coerenza con i sistemi di monitoraggio in essere presso la Regione stessa.

A/11 Relativamente al sistema di smaltimento acque meteoriche è necessario che:

- le acque di prima pioggia vengano trattate prima dell' emissione nei bacini di dispersione;
- il Proponente rediga in fase di progettazione esecutiva, il piano di intervento in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.

A/12 In fase di redazione del progetto esecutivo il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere aggiornato come di seguito indicato:

- estendere la rete di controllo di stazioni di monitoraggio per le acque superficiali con una coppia monte/valle in corrispondenza all' interferenza con il Derivatore di Passirana, per i seguenti motivi:

- la verifica delle condizioni idrodinamiche post operam, dato il ridotto franco-idraulico (15 cm) calcolato dal Proponente nella verifica idraulica della relativa interferenza;
- la possibile confluenza, nel Derivatore a monte dell'interferenza, delle acque esondate in riva sinistra del Torrente Lura, in corrispondenza all'intersezione con l'opera in progetto, per eventi meteorici estremi ($TR \geq 100$ anni);
- estendere i parametri da monitorare ai seguenti:
 - i parametri microbiologici e macrobiologici a quelli necessari a definire lo stato ecologico dei fiumi (Allegato 1 al DM 56/2009, tab. A.2.1), specificatamente: fitoplancton, Macrofite e fitobentos, Macroinvertebrati bentonici, Fauna ittica;
 - i parametri chimici ai seguenti: Azoto totale (Nitriti, Nitrati), Azoto ammoniacale, Fosfati, BOD5, Piombo, Ferro, Manganese, Arsenico, Alluminio, Mercurio, Tensioattivi ionici e non ionici;
 - data anche l'eseguita della rete di controllo, aumentare la frequenza di monitoraggio da trimestrale a mensile e acquisire per tutte le stazioni di controllo l'intero set di parametri quantitativi e qualitativi previsti.

- A/13 Tenuto conto della diffusa presenza di terreni ad elevata permeabilità e dell'esistenza di numerosi pozzi, alcuni dei quali per l'emungimento di acque destinate al consumo umano, risulta necessario estendere il monitoraggio ambientale alle acque sotterranee, almeno per la fase di cantiere.
- A/14 Per la componente fauna è necessaria l'integrazione con rilievi mirati ad analizzare lo stato delle popolazioni presenti sul territorio, in particolar modo i chiroterteri e tutte le specie di interesse conservazionistico.
- A/15 Per la componente atmosfera si ritiene, inoltre, necessario riconsiderare, sulla base delle analisi già effettuate per la fase di cantiere e esercizio, in formato tabellare e su mappa, la localizzazione precisa dei punti di monitoraggio, le misure (metodi e strumentazione) ed i relativi valori limite relativamente a tutte le fasi di monitoraggio (Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam).
- A/16 L'area sede degli interventi in progetto è diffusamente caratterizzata dalla presenza di terreni ad elevata permeabilità ed è interessata da una rete di canali d'irrigazione. Preso atto dell'impatto positivo, a carico delle acque sotterranee, derivante dalla realizzazione di un sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma attualmente non presente, risulta necessaria la programmazione di una attenta gestione delle attività di cantiere, anche in relazione all'ubicazione delle strutture e degli impianti. Tenuto conto della elevata permeabilità dei terreni e della presenza di una sviluppata rete di canali d'irrigazione, che potrebbero costituire mezzi di veicolazione degli inquinanti nel caso di eventuali contaminazioni, risulta inquinanti risulta necessario: • prevedere depositi carburanti, officine per la manutenzione, depositi di oli lubrificanti ed esausti solo per i mezzi la cui ridotta mobilità non consenta lo svolgimento delle relative operazioni nelle aree esterne normalmente preposte a dette attività;- garantire, in relazione al cantiere CA-01 che sarà sede, tra l'altro, della caratterizzazione delle terre di scavo, la funzionalità della rete irrigua superficiale e l'isolamento dei suoli e dei corpi idrici superficiali e profondi;
- in relazione ai punti precedenti, individuare misure atte a prevenire la contaminazione dei corpi idrici, tra cui sistemi di impermeabilizzazione, drenaggio, raccolta ed eventuale trattamento di fluidi inquinanti, anche in relazione a possibili sversamenti accidentali.

A/17 Tenuto conto della presenza di tre stabilimenti a rischio di incidente rilevante situati a ridotta distanza dall'area del cantiere operativo "CA-02 Interconnessione A9 - carreggiata sud" in progetto, risulta opportuno escludere in detto cantiere la presenza di depositi carburanti, depositi oli lubrificanti ed esausti e altre sostanze infiammabili, adottando altresì particolari cautele nella movimentazione dei mezzi pesanti, escludendo percorsi adiacenti a detti stabilimenti.

A/18 Il piano di gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere aggiornato anche con le informazioni relative alla movimentazione e trasporto verso i siti di smaltimento definitivo dei materiali derivanti dalle demolizioni.

A/19 Il Proponente dovrà specificare le modalità di smaltimento delle acque di uso industriale nei cantieri.

A/20 Al fine di ottimizzare ulteriormente l'inserimento paesaggistico dell'opera, si dovrà garantire che per le opere di mitigazione verranno utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree tipiche ed autoctone, inoltre le aree agricole, che resteranno intercluse, non più utilmente riconducibili alle attività destinate, dovranno essere utilizzate, per la realizzazione di interventi necessari al miglioramento dell'inserimento ambientale. Dovrà essere garantito il ripristino dello

stato dei luoghi delle aree impegnate dalle opere di cantierizzazione. Il progetto di mitigazione dovrà contenere uno specifico piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi.

- A/21 In caso di rinvenimenti di reperti archeologici dovranno essere adottate adeguate misure cautelari per il loro recupero, prevedendo indagini stratigrafiche coordinate da personale specializzato coordinando le modalità e i tempi di lavorazione con le competenti soprintendenze.
- A/22 Al fine di contenere l'impatto paesaggistico si richiede di sviluppare la progettazione delle opere di adduzione al sistema autostradale secondo la soluzione di minor impatto rappresentata nelle integrazioni fornite dal Proponente in data 10 ottobre 2011, elaborate a seguito del parere espresso dal MIBAC.
- A/23 Per i ricettori che da risultati delle simulazioni nello scenario di progetto con mitigazioni risultano superamenti dei limiti normativi, in fase post operam si prescrive la verifica dei livelli di rumore interni e in caso di superamento del limite di 40 dB(A) ad periodo notturno, la sostituzione degli infissi e la climatizzazione degli ambienti con altri aventi potere fono isolante superiore, tale da garantire il rispetto della normativa, con oneri a carico del Proponente.

RACCOMANDAZIONI:

- A/24 Per quanto riguarda il sito industriale in dismissione Alfa Romeo di Arese e in relazione alla possibilità che la contaminazione possa aver superato i confini dell'area industriale bonificata interessando le immediate vicinanze e alla opportunità di eseguire le analisi previste per i siti inquinanti anche nelle suddette aree limitrofe a quelle bonificate, si ribadisce che il Proponente dovrà recepire questa raccomandazione nelle successive fasi progettuali.
- A/25 Al fine di limitare ulteriormente i fenomeni di congestione del traffico, siano individuate azioni in favore dell'utilizzo di sistemi di riscossione del pedaggio di tipo elettronico, o comunque altre soluzioni che riducano la formazione di accodamenti.
- A/26 Sia adeguatamente pianificata la sequenza temporale lavori, per minimizzare la sovrapposizione dei diversi cantieri previsti nell'area e la conseguente esaltazione degli impatti negativi sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sui centri abitati interessati.

VISTA la documentazione con la quale il Proponente "Autostrada per l'Italia S.p.A." ha trasmesso copia del Progetto Esecutivo nonché la relativa documentazione integrativa;

In relazione alle prescrizioni oggetto di verifica si espone quanto segue:

Prescrizione A/1:

In relazione allo stato di qualità dell'aria dell'area interessata dall'opera e dalla presenza di ricettori sensibili interessati dalle ricadute degli inquinanti, si ritiene necessario prevedere opportuni interventi di mitigazione e/o compensazione in fase di esercizio in coerenza con le indicazioni del Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), al fine di garantire la coerenza dell'opera in progetto con lo stesso piano.

CONSIDERATO e VALUTATO che la prescrizione impone di prevedere opportuni interventi di mitigazione e/o compensazione nella fase di esercizio dell'opera, in coerenza con le indicazioni del Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), fermo restando che il piano di monitoraggio dovrà essere avviato almeno un anno prima dell'inizio dei lavori;

CONSIDERATO che il proponente non ha prodotto alcuna specifica documentazione in merito;

La prescrizione n° A/1 non è ottemperata

Prescrizione A/2:

In ottemperanza del D. Lgs. 155/2010 prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del Piano Regionale di Qualità dell'Aria e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto alla infrastruttura determini un incremento del carico rispetto alla situazione ante-operam;

CONSIDERATO che il piano di monitoraggio dovrà essere avviato almeno un anno prima dell'inizio dei lavori;

CONSIDERATO che il proponente non ha prodotto alcuna specifica documentazione riguardante la prescrizione n° A/2, confermando le risposte già fornite in fase di Progettazione Definitiva;

La prescrizione n° A/2 non è ottemperata

Prescrizione A/3:

Stipulare un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, provincia di Milano, ARPA Lombardia ed Enti locali interessati, in coerenza con quanto previsto dai piani di Azione a breve termine come definiti dall'art. 10 del D. Lgs.155/2010. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti e di Autostrade per l'Italia S.p.A., gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio (rete ARPA Lombardia centraline di riferimento territoriale), rilevasse il superamento dei valori limite di cui agli allegati XI-XII-XIV o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'allegato XII. I superamenti saranno riferiti in particolare alla misurazione di una centralina dedicata, posizionata in zona baricentrica sulla tratta di progetto, i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Gestore, mentre le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite dall'ARPA Lombardia che informerà sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.

CONSIDERATO che il piano di monitoraggio dovrà essere avviato almeno un anno prima dell'inizio dei lavori ed in seguito alla stipula del protocollo citato;

CONSIDERATO e VALUTATO che la prescrizione impone di Stipulare un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, provincia di Milano, ARPA Lombardia ed Enti locali interessati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio rilevasse il superamento dei valori limite di cui agli allegati XI-XII-XIV o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'allegato XII. ;

CONSIDERATO che il proponente non ha prodotto alcuna specifica documentazione in merito;

La prescrizione n° A/3 non è ottemperata

Prescrizione A/4:

Relativamente alla protezione della diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare da quanto prescritto alle ulteriori prescrizioni del presente parere e dalle azioni di Regione Lombardia a tutela della qualità dell'aria, ai sensi del D. Lgs. 155/2010, in sede di progettazione esecutiva dovrà essere definita anche una fascia filtro con essenze vegetali idonee, dimensionata e localizzata d'intesa con Regione Lombardia. In sede di progettazione esecutiva dovranno essere individuate, in modo specifico e tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione, tutte le strutture idonee ad essere trattate con materiali foto-catalitici, quali:

- barriere fonoassorbenti;
- spartitraffico autostradale tipo New jersey;
- muri di sostegno e di sottoscarpa;
- pavimentazioni stradali.

Nell'ambito del monitoraggio post operam dovrà essere verificato l'effettivo grado di efficacia del trattamento, mediante report dedicati.

CONSIDERATO che il proponente non ha prodotto alcuna specifica documentazione riguardante la prescrizione n° A/4, confermando le risposte già fornite in fase di Progettazione Definitiva;

La prescrizione n° A/4 non è ottemperata

Prescrizione A/5:

In fase di progettazione esecutiva:

- dovranno essere definiti nel dettaglio gli interventi e gli eventuali presidi geotecnici e idraulici atti a mitigare le interferenze in fase di cantiere e di esercizio con le condizioni idrogeologiche e morfologiche al

contorno, onde evitare ogni possibile drenaggio e modifica dei parametri chimicofisici delle falde idriche eventualmente interessate;

- dovranno essere previsti, oltre ai presidi proposti, idonei sistemi di sicurezza (es. possibilità di isolamento del recapito finale) per tutelare gli acquiferi da possibili eventi accidentali in corrispondenza dei pozzi ad uso acquedottistico e degli attraversamenti dei corsi d'acqua;

- dovrà essere dettagliato il dimensionamento del sistema di collettamento delle acque meteoriche di piattaforma, delle vasche volano (portate di prima e seconda pioggia, volumi, ecc.), dei trattamenti depurativi (sedimentazione, disolcatura, ecc.), e dello smaltimento in acque superficiali, compresa la verifica della compatibilità idraulica con il corpo idrico recettore; il sistema deve essere in grado di garantire il totale trattamento delle acque prima dell'immissione nei ricettori finali. In particolare dovranno essere definiti:

- localizzazione, assetto planimetrico e dimensionamento delle vasche di dispersione, tenuto conto in particolare del rispetto dei limiti per gli oli minerali e gli idrocarburi; tali bacini dovranno essere realizzati con una morfologia naturaliforme e individuando un adeguato assetto ecosistemico in rapporto all'ambito locale ed al regime idrologico;

- l'approfondimento degli effetti della possibile contemporaneità tra evento piovoso e incidente con sversamento di sostanze inquinanti in carreggiata, anche in rapporto al dimensionamento idraulico del sistema, precisando la destinazione immediata di tali sostanze (stoccaggio o invio ai sistemi di trattamento);

- d' intesa con l'Autorità di Bacino e/o con l'Autorità idraulica competente, le modalità di dettaglio per l'esecuzione dei previsti ampliamenti della piattaforma stradale in corrispondenza degli attraversamenti dei corsi d'acqua naturali ed artificiali, nonché la localizzazione di dettaglio delle aree di cantiere e le eventuali misure mitigative necessarie al rilascio delle autorizzazioni.

CONSIDERATO che il proponente non ha prodotto alcuna specifica documentazione riguardante la prescrizione n° A/5, confermando le risposte già fornite in fase di Progettazione Definitiva;

La prescrizione n° A/5 non è ottemperata

Prescrizione A/6:

Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, dovrà:

- relativamente a tutti i ricettori interessati dall'intervento, definire soluzioni atte a minimizzare le situazioni che presentano livelli sonori equivalenti sulle facciate degli edifici con valori superiori alle indicazioni normative, garantendo comunque la climatizzazione degli ambienti;
- l'intervento diretto sul recettore dovrà essere effettuato:
 - secondo la programmazione del piano di risanamento redatto ai sensi dei D.M. 29.11.2010, per quei ricettori i cui livelli di esposizione post operam non risultino incrementati rispetto a quelli ante operam;
 - da subito, nel caso in cui la situazione post operam con barriere di un recettore sia caratterizzata da livelli di rumore superiori a quelli ante operam;
- assumere come input di traffico quello relativo ai valori più onerosi nello scenario di progetto, ovvero traffico giornaliero riferito al periodo estivo ed al giorno feriale;
- affinare l'inserimento ambientale degli schermi acustici, per adattare alla realtà locale l'applicazione dei tipi presentati, anche al fine di ottimizzare i punti singolari, quali - ad esempio - i tratti di inizio delle barriere, la presenza delle piazzole di sosta, le uscite di sicurezza, le variazioni altimetriche degli schermi, ecc. Gli approfondimenti dovranno introdurre anche degli elementi di maggiore valenza architettonica, al fine di ridurre l'omogeneità percettiva derivante dall'applicazione di una sola modalità costruttiva;
- assicurare che gli schermi acustici, laddove tecnicamente possibile, conseguano fin da subito il rispetto dei limiti di qualità, per una maggiore efficienza nell' uso delle risorse dedicate agli interventi di risanamento acustico, evitando di dover intervenire successivamente, con ulteriori costi, per adeguare eventuali barriere sottodimensionate;
- restituire informazioni in linea con quanto previsto per i piani di risanamento acustico (DM 29.11.2000 - DPR 142/04).

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione di impatto acustico presentata con il Progetto Esecutivo, che integra i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale e che consiste in:

- MAM0500 - Documentazione di impatto acustico
- MAM0501 - Censimento ricettori
- MAM0502 - Risultati simulazioni acustiche
- MAM0503 - Indagini acustiche
- MAM0504 - Planimetria censimento recettori e zonizzazioni acustiche comunali
- MAM0505 - Simulazione acustica di progetto (anno 2035) senza mitigazioni scenario notturno
- MAM0506 - Simulazione acustica di progetto (anno 2035) con mitigazioni scenario notturno

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione relativa alle tipologie di barriere acustiche presente nel Progetto Esecutivo e che consiste in:

- AUA0001 - Relazione barriere fonoassorbenti
- AUA0010 - Abaco Barriere Antifoniche
- AUA0011 - Tipologici Architettonici

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- il numero di esuberi e di interventi diretti previsti in progetto è esiguo e limitato a edifici di notevole altezza o estremamente prossimi all'autostrada ampliata e che nell'eventuale necessità di realizzare interventi diretti sui ricettori è prevista l'adozione di soluzioni autoventilanti;
- gli eventuali interventi diretti saranno tutti realizzati nella fase post operam dell'intervento in progetto, il quale costituisce l'attuazione del Piano di contenimento e abbattimento del rumore autostradale ai sensi del DM 29/11/00;

CONSIDERATO e VALUTATO che dall'analisi dei dati di traffico mensili rilevati lungo la tratta in oggetto emerge che l'incremento del traffico medio tra valore medio annuo e valore medio estivo (mesi di giugno, luglio e agosto) è pari a circa il 15%. La variazione dell'input di traffico ha comportato un conseguente aumento delle emissioni acustiche di +0.5 dBA sull'intera tratta. Tali emissioni acustiche aggiuntive determinate dall'utilizzo dei flussi di traffico estivi non comportano una variazione del clima acustico tale da richiedere la revisione del numero e delle dimensioni delle barriere acustiche, dimensionate nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale;

CONSIDERATO e VALUTATO che lo studio architettonico di dettaglio delle barriere acustiche che è stato svolto nel progetto esecutivo ha dettagliato le soluzioni per migliorare l'inserimento ambientale delle stesse, in particolare inserendo specifici tratti di barriere con pannelli trasparenti. Inoltre la tipologia adottata è in continuità con l'intervento di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A9, completata;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- le barriere acustiche sono state dimensionate in via cautelativa in riferimento al traffico di lungo periodo (anno 2035) al fine di conseguire i limiti normativi oggi vigenti previsti dal DPR 142/04, che non prevede limiti di qualità dall'art. 2 della Legge 447/95 e definiti dal DPCM 14/11/97, pertanto il risanamento acustico dei ricettori impattati dal rumore autostradale non contempla passaggi successivi, ma il conseguimento dei limiti previsti dal DPR 142/04. In ogni caso, ai fini di un confronto con ipotetici valori di qualità (che sono di 3 dBA inferiori ai limiti di immissione), è stata effettuata un'analisi dei risultati delle simulazioni acustiche ipotizzando che i limiti di riferimento siano ridotti di 3 dBA: si evidenzia che nello scenario di progetto il 75% dei ricettori abitativi presenta livelli in facciata inferiori ai limiti di riferimento ridotti e che questa percentuale sale a circa l'80% per i ricettori in fascia A. È possibile quindi affermare che le mitigazioni presenti in progetto consentano non solo un generale risanamento del territorio interessato dal rumore autostradale, ma di conseguire nella maggioranza dei casi anche ipotetici valori di qualità
- gli elaborati dello studio acustico predisposto con il progetto esecutivo rispondono alle specifiche del DM 29/11/00.

VALUTATO che:

- per i ricettori interessati dall'intervento sono state verificate le situazioni che presentano livelli sonori equivalenti sulle facciate degli edifici con valori superiori alle indicazioni normative, garantendo comunque, nel caso di superamento dei limiti interni, la climatizzazione degli ambienti attraverso la previsione di installare finestre autoventilanti;
- gli interventi diretti sul recettore saranno effettuati nella fase post operam dell'intervento in progetto, laddove risultati necessari a valle del monitoraggio post operam, prescindendo quindi dalla programmazione del piano di risanamento;
- assumendo come dati di input i flussi di traffico estivi, le emissioni acustiche conseguenti non comportano una variazione del numero e delle dimensioni delle barriere acustiche, dimensionate nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale;
- l'inserimento ambientale degli schermi acustici è stato affinato nel progetto esecutivo per adattare alla realtà locale l'applicazione dei tipi presentati, in particolare sono state adottate tipologie in continuità con l'intervento di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A9, per migliorare l'inserimento ambientale delle barriere sono stati inseriti specifici tratti con pannelli trasparenti anche al fine di ridurre l'omogeneità percettiva;
- è stato assicurato che gli schermi acustici previsti, oltre a consentire un generale risanamento del territorio interessato dal rumore autostradale, consentono nella maggioranza dei casi anche il rispetto dei limiti di qualità, attestando con ciò il conseguimento di una maggiore efficienza nell'uso delle risorse dedicate agli interventi di risanamento acustico; gli elaborati dello studio acustico restituiscono informazioni in linea con quanto previsto per i piani di risanamento acustico (DM 29.11.2000 - DPR 142/04).

CONSIDERATO e VALUTATO che il monitoraggio ante operam della componente rumore nelle zone interessate dall'opera è stato effettuato secondo il PMA, trasmesso da Autostrade per l'Italia a Regione Lombardia e ARPA Lombardia con nota prot. n. 21221 del 20/10/2014, a valle degli incontri tecnici di condivisione intercorsi;

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia ha trasmesso alla Regione Lombardia e ad ARPA Lombardia i dati relativi al monitoraggio ante operam.

La prescrizione n° A/6 è ottemperata.

Prescrizione A/7:

Gli interventi di ripristino vegetazionale, da definirsi in fase di progettazione esecutiva, dovranno avere la funzione primaria di ristabilire la configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale facilitando l'innescio dei naturali processi di ricolonizzazione e adattamento in linea generale, si dovrà verificare che gli interventi siano adeguati a favorire la continuità degli ecosistemi, dell'attività agricola e del sistema idraulico, nonché lo scambio ecologico di organismi e popolazioni selvatiche direttamente interferiti o nell'immediato intorno dell'autostrada; detti interventi saranno effettuati secondo i seguenti criteri e modalità:

- *dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescio di dinamismi naturali;*
- *dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie, in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella e semi;*
- *ai fini della conservazione della biodiversità genetica e del ripristino delle condizioni ecosistemiche ante operam, per la produzione delle specie arbustive ed arboree autoctone necessarie agli interventi di ripristino si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato (Manuali e Linee Guida di settore pubblicati dall'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, dal Comitato per la Lotta alla Siccità e Desertificazione di cui al D.P.C.M. 26.9.97 e "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di 'opere a verde" - Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio, Roma 1997);*

qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un' idonea struttura vivaistica con certificazione di utilizzo di materiale da propagazione locale;

- il progetto esecutivo degli interventi di ripristino vegetazionale dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi", che preveda idonee cure colturali da effettuarsi fino al completo affrancamento della vegetazione, nonché un monitoraggio almeno quinquennale dell'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori; il progetto esecutivo ed il relativo piano di monitoraggio e manutenzione dovrà essere preventivamente approvato dalle competenti strutture regionali e dovrà essere attuato sotto la supervisione ed il controllo delle medesime, che dovranno altresì verificare la distribuzione dei sottopassi ecologici previsti per la fauna;
- riguardo ai corpi idrici interferiti, gli interventi di rinaturazione, rimodellazione, recupero e consolidamento delle sponde dovranno preferire tecniche d'ingegneria naturalistica, tenendo a ricostruire la struttura ecologica con potenziamento vegetale arboreo-arbustivo;
- per le barriere fonoassorbenti si preferisca, ovunque possibile, l'utilizzo di muri vegetati o di pannelli in legno o, ancora, di rilevati rinverditi; qualora siano comunque previsti, per esigenze di carattere paesaggistico, pannelli o finestre trasparenti, per evitare la mortalità da impatto dei volatili si provveda all'apposizione di sagome di tipo "falco", da collocarsi con adeguata densità.

CONSIDERATO che il proponente non ha prodotto alcuna specifica documentazione riguardante la prescrizione n° A/7, confermando le risposte già fornite in fase di Progettazione Definitiva;

La prescrizione n° A/7 non è ottemperata

Prescrizione A/8:

In fase di progettazione esecutiva, i capitolati di appalto dovranno essere implementati con tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti previsti dal SIA al fine di salvaguardare durante la fase di costruzione:

- le acque, sia superficiali che sotterranee, anche a mezzo di idonei schemi operativi per il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betoniere;
- la salute pubblica (disturbo alle aree residenziali ed ai servizi, ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento);
- il clima acustico;
- la qualità dell'aria, imponendo nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB); in ogni caso tutti i veicoli per i movimenti terre e trasporto inerti dovranno essere equipaggiati con filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità, del VERT e sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto;
- i livelli di servizio delle viabilità interessate dai transiti dei mezzi di approvvigionamento ai cantieri (terre, inerti, calcestruzzi ed altri materiali), eventualmente prescrivendo alle imprese il divieto di circolazione sulle stesse strade negli orari di maggior traffico;
- la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, con particolare attenzione alle superfici boscate, limitando allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso;
- dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri (rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera), la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori;
- nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali; si prevederà inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con ricucitura del tessuto preesistente;
- dovranno essere fornite informazioni di dettaglio sulle possibilità di utilizzare per le opere di progetto i materiali provenienti da demolizione;
- le macchine di cantiere con motore diesel dovranno essere dotate di filtri di abbattimento del particolato; si utilizzeranno gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche al fine di minimizzare le emissioni; si impiegheranno inoltre, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico).

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente ha predisposto il documento "Capitolato Ambientale" (doc. MAM100) e che tale elaborato costituisce un allegato al Capitolato Speciale di Appalto e definisce l'insieme delle disposizioni a cui l'Appaltatore dovrà rigorosamente attenersi nel corso dell'esecuzione dei lavori per le attività di cantiere e per le operazioni di ripristino dei luoghi;

CONSIDERATO e VALUTATO che le disposizioni del Capitolato Ambientale sono integrative rispetto a quanto prescritto dalla normativa vigente, sono basate sul concetto di prevenzione dell'inquinamento ambientale e recepiscono le prescrizioni contenute nel DVA/DEC/255 del 08/06/2012 e nei verbali della Conferenza di Servizi approvativa del Progetto Definitivo;

CONSIDERATO E VALUTATO che il Capitolato di Appalto contenuto nel progetto esecutivo è stato implementato con tutte le cautele e gli accorgimenti previsti dal SIA al fine di salvaguardare durante la fase di costruzione:

- le acque, sia superficiali che sotterranee, in particolare, il capitolato ambientale del progetto esecutivo (paragrafo 3.2 disposizioni relative alla tutela delle acque superficiali e sotterranee) prevede specifiche disposizioni per la gestione ed il trattamento delle acque di lavorazione, delle acque di piazzale, delle acque di officina e di lavaggio betoniere ai fini del rispetto della normativa nazionale e regionale vigente;
- la salute pubblica, il capitolato ambientale del progetto esecutivo (paragrafi 3.1 disposizioni relative al contenimento degli impatti acustici e vibrazionali, 3.3 disposizioni relative al contenimento dell'inquinamento atmosferico, 3.4 protezione dell'ambiente durante il trattamento a calce) individua una serie di disposizioni ed accorgimenti volti a contenere l'inquinamento atmosferico, gli impatti acustici e vibrazionali, le eventuali turbative alle viabilità di servizio, quali ad esempio vasche di lavaggio degli pneumatici, tenere pulite le strade di servizio attraverso il lavaggio e l'abbattimento delle polveri, il mantenimento funzionale della pavimentazione delle viabilità di servizio, l'utilizzo esclusivo della rete della viabilità di servizio e i tratti di viabilità ordinaria indicati in progetto;
- il clima acustico, nello specifico, il capitolato ambientale del progetto esecutivo prevede (paragrafo 3.1 disposizioni relative al contenimento degli impatti acustici e vibrazionali) una serie di prescrizioni e raccomandazioni oltre all'obbligo di realizzazione da parte dell'Appaltatore di tutti gli interventi di mitigazione previsti nel progetto esecutivo e prescritti dal decreto di compatibilità ambientale. Il capitolato ambientale prevede inoltre che l'Appaltatore produca e consegni alla Direzione Lavori le "Valutazioni di impatto acustico" secondo le indicazioni contenute nel D.G.R. 08/03/2002, n. VII/8313, rispettando altresì le specifiche di redazione di cui alle "Linee guida per la valutazione di impatto acustico" allegate al capitolato;
- la qualità dell'aria, il capitolato ambientale del progetto esecutivo (paragrafo 3.3.1 Disposizioni relative ai veicoli), per quanto riguarda i veicoli, obbliga l'Appaltatore ad utilizzare nei cantieri esclusivamente veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/C (fase III A o fase III B) o in alternativa, veicoli muniti di filtro per il particolato con attestato di superamento dei test di idoneità del VERT. L'Appaltatore inoltre dovrà utilizzare per le macchine di cantiere carburanti diesel a basso tenore di zolfo (< 50ppm) e filtri di abbattimento del particolato, nonché gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni ove possibile dovrà inoltre impiegare apparecchi con motore elettrico;
- i livelli di servizio delle viabilità interessate dai transiti dei mezzi di approvvigionamento ai cantieri (terre, inerti, calcestruzzi ed altri materiali), nel capitolato ambientale (paragrafo 2.2 Disposizioni generali relative alla viabilità di servizio) è prescritto che l'Appaltatore è tenuto ad utilizzare esclusivamente la rete della viabilità di servizio e i tratti di viabilità ordinaria indicati in progetto, fatto salvo il rilascio da parte degli Enti competenti delle necessarie autorizzazioni per l'utilizzo di una diversa viabilità locale, da ottenere a cura dell'Appaltatore;
- la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, nel capitolato ambientale (paragrafo 3.5 Disposizioni relative a fauna, vegetazione e ripristino dei luoghi) si indica all'appaltatore di ridurre al minimo la superficie di esbosco nelle zone interessate dalla cantierizzazione, prevedendo in ogni caso in tutta l'area di occupazione il ripristino vegetazionale ed arboreo, per quanto riguarda la vegetazione viene infine raccomandato il rispetto delle misure di protezione e cautela descritte nel capitolato stesso;

- l'insieme delle disposizioni e degli accorgimenti prescritti all'appaltatore nel capitolato ambientale sono volti a disciplinare l'approntamento e la gestione dei cantieri (rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera), la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori;
- con riferimento all'impatto da polveri, nel capitolato ambientale (paragrafo 3.3.2 Disposizioni per il contenimento delle polveri) è indicato che per la delimitazione delle aree di cantiere e deposito devono essere adottate specifiche pannellature opache o recinzioni dotate di reti di tipo antipolvere qualora le aree di cantiere risultino situate in prossimità di aree fruibili dalla popolazione o in presenza di ricettori sensibili; è inoltre previsto il ripristino vegetazionale delle aree una volta dismesse;
- i materiali provenienti da demolizioni potranno essere recuperati al fine di ottenere materie prime seconde da reimpiegare nelle lavorazioni (ad esempio frantumazione di materiali derivanti da demolizioni di opere in calcestruzzo), in tal caso l'Appaltatore dovrà preventivamente richiedere la necessaria autorizzazione come previsto dalla normativa vigente (D.Lgs. 152/06) (capitolato ambientale paragrafo 4.2.2 Recupero di rifiuti), le specifiche per il reimpiego sono indicate nel Capitolato Speciale d'Appalto NTL001;
- il capitolato ambientale (paragrafo 3.3.1 Disposizioni generali relative al contenimento dell'inquinamento atmosferico) prescrive all'Appaltatore che le macchine di cantiere con motore diesel dovranno essere dotate di filtri di abbattimento del particolato; si utilizzeranno gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche al fine di minimizzare le emissioni; si impiegheranno inoltre, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico).

La prescrizione n° A/8 è ottemperata.

Prescrizione A/9:

Il Proponente e/o il Gestore dell'autostrada, in fase di esercizio, oltre ad eseguire le operazioni di manutenzione sulle opere idrauliche:

- *dovrà garantire la costante efficienza dei sistemi di trattamento delle acque meteoriche, provvedendo alla regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, smaltendoli a termini di legge;*
- *dovranno essere previsti sistemi di pulizia della pavimentazione stradale con l'utilizzo di tecnologie adatte a minimizzare la produzione e la dispersione delle polveri, che dovranno essere raccolte con idonee tecnologie;*
- *dovrà essere predisposto un corretto piano di manutenzione dell'opera per:*
 - *consentire di ridurre eventuali effetti vibrazionali dovuti a sconessioni e/o irregolarità del manto stradale;*
 - *assicurare l'efficacia sia delle pavimentazioni fonoassorbenti che delle barriere acustiche;*
 - *gestire le opere a verde e dei presidi idraulici in modo da assicurare l'efficacia delle opere di mitigazione eseguite includendo, se del caso, interventi di lavaggio della pavimentazione nel caso di persistenza di periodi di mancanza di precipitazioni prolungati nel tempo;*
 - *assicurare il perdurare nel tempo dell'efficacia dell'azione mitigante delle opere e dei dispositivi di mitigazione acustica, sostituendo le parti usurate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, realizzando tempestivamente gli ulteriori interventi che si rendessero necessari ad esito del monitoraggio;*
- *dovrà essere evitato l'uso di fitofarmaci per limitare lo sviluppo vegetativo delle aree di pertinenza autostradale, effettuando un controllo costante delle essenze infestanti e prevedendo altresì programmi di eradicazione.*

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente ha inserito nel Progetto Esecutivo il Piano di Manutenzione che contiene il programma di intervento, a cura del personale specializzato, sulle varie componenti dell'opera in progetto;

CONSIDERATO e VALUTATO che la prescrizione detta le operazioni di Manutenzione che il Proponente e/o il Gestore dell'autostrada dovrà eseguire sull'opera, una volta entrata in esercizio. Pertanto la relativa ottemperanza si rinvia alla fase di esercizio;

La prescrizione n° A/9 non è ottemperata (rinvia alla fase di esercizio)

Prescrizione A/10:

Prima dell'approvazione del progetto esecutivo dovrà essere presentato alla Regione Lombardia e al MATT un Piano di monitoraggio ambientale, per tutte le componenti ambientali interessate, riferito alle diverse fasi (ante operam, cantierizzazione e post operam) e redatto secondo i criteri definiti dall'art. 28 del D.Lgs.128/2010. In particolare:

- fatta salva l'osservanza di quanto previsto dal PMA, i requisiti e le modalità del monitoraggio dovranno essere concordati con la Regione Lombardia, supportata da ARPA Lombardia, con particolare riferimento alla qualità dell'aria, il Piano di monitoraggio ambientale dovrà essere implementato mediante utilizzo di strumenti/modelli di analisi idonei a distinguere il contributo emissivo autostradale dall'inquinamento di fondo, onde pervenire ad una caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente autostrada" fornisce e fornirà all'inquinamento locale. Qualora, ad esito di tale verifica, i dati rilevati non confermassero i valori di qualità dell'aria ante e post operam indicati nello S.I.A., il Proponente dovrà individuare i provvedimenti - da assumere in fase di esercizio - coerenti con la normativa vigente e idonei ad evitare il peggioramento, nell'ambito direttamente e indirettamente interessato dall'intervento, della qualità dell'aria rispetto alla situazione ante operam;*
- il Proponente dovrà concordare con la Regione Lombardia contenuti e frequenza dei report periodici relativi al Piano di Monitoraggio per le valutazioni di competenza;*

Il Proponente dovrà provvedere alla creazione di un'idonea banca dati presso la Regione Lombardia, idonea alla raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione delle informazioni sul monitoraggio, assicurandone altresì - di concerto con l'ARPA - la coerenza con i sistemi di monitoraggio in essere presso la Regione stessa.

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Piano di Monitoraggio Ambientale aggiornato, allegato al Progetto Esecutivo, è stato trasmesso ufficialmente al MATTM, alla Regione Lombardia e alla Provincia di Milano con nota ASPI/0002660 del 14/02/2014;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente è ancora in attesa della approvazione del PMA da parte di ARPA Lombardia;

La prescrizione n° A/10 non è ottemperata

Prescrizione A/11:

Relativamente al sistema di smaltimento acque meteoriche è necessario che:

- le acque di prima pioggia vengano trattate prima dell'emissione nei bacini di dispersione;*
- il Proponente rediga in fase di progettazione esecutiva, il piano di intervento in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti*

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto esecutivo prevede un sistema di raccolta delle acque meteoriche di dell'asse autostradale ed il convogliamento in presidi idraulici che ne garantiscono il trattamento;

CONSIDERATI e VALUTATI i seguenti elaborati relativi al sistema di drenaggio del corpo autostradale, in particolare:

- IDR0010 Relazione idrologico-idraulica
- IDR0011 Planimetria idraulica di progetto da prog km 5+557,38 al km 7+302,38
- IDR0012 Planimetria idraulica di progetto da prog km 7+302,38 al km 9+127,38
- IDR0013 Planimetria idraulica di progetto da prog km 9+127,38 al km 9+990,62
- IDR0014 Particolari costruttivi sistema di drenaggio tav 1 di 5
- IDR0015 Particolari costruttivi sistema di drenaggio tav 2 di 5
- IDR0016 Particolari costruttivi sistema di drenaggio tav 3 di 5
- IDR0038 Particolari costruttivi sistema di drenaggio tav 4 di 5
- IDR0039 Particolari costruttivi sistema di drenaggio tav 5 di 5

i seguenti elaborati relativi ai presidi idraulici ed ai bacini di dispersione:

- IDR0023 Presidi idraulici

- IDR0025 Presidio 6 - Fasi di cantiere - provvisoria
- IDR0024 Bacini a dispersione N° 1-2-3-4-6-7
- IDR0033 Bacino a dispersione N° 5

CONSIDERATO e VALUTATO che gli elaborati del progetto esecutivo prevedono presidi idraulici per il trattamento delle acque di dilavamento e lo stoccaggio degli sversamenti accidentali e che, in caso di sversamento accidentale, tramite opportune paratoie, la vasca del presidio viene isolata in modo da stoccare temporaneamente il liquido inquinante sino all'arrivo di ditte specializzate per le necessarie operazioni di bonifica;

CONSIDERATO e VALUTATO che il capitolato ambientale MAM100 del progetto esecutivo (paragrafo 4.2.1 Trasporto di rifiuti) indica che in caso di sversamenti accidentali, il sistema idraulico di tipo "chiuso" previsto per la gestione delle acque meteoriche garantisce di intercettare gli eventuali sversamenti accidentali di sostanze potenzialmente pericolose ed inquinanti in occasione di imprevisti inconvenienti di esercizio (ribaltamento mezzi, ecc.), il trasporto delle quali a discarica sarà effettuato esclusivamente mediante trasportatori autorizzati ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

CONSIDERATO e VALUTATO che sono previste apposite procedure di gestione, nei casi di sversamenti accidentali, in carico alle singole Direzioni di Tronco, tramite le quali viene garantito un intervento tempestivo e risolutivo in caso di inconvenienti durante la fase di esercizio.

La prescrizione n° A/11 è ottemperata.

Prescrizione A/12:

In fase di redazione del progetto esecutivo il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere aggiornato come di seguito indicato:

- *estendere la rete di controllo di stazioni di monitoraggio per le acque superficiali con una coppia monte/valle in corrispondenza all'interferenza con il Derivatore di Passirana, per i seguenti motivi:*
 - *la verifica delle condizioni idrodinamiche post operam, dato il ridotto franco-idraulico (15 cm) calcolato dal Proponente nella verifica idraulica della relativa interferenza;*
 - *la possibile confluenza, nel Derivatore a monte dell'interferenza, delle acque esondate in riva sinistra del Torrente Lura, in corrispondenza all'intersezione con l'opera in progetto, per eventi meteorici estremi (TR ≥ 100 anni);*
- *estendere i parametri da monitorare ai seguenti:*
 - *i parametri microbiologici e macrobiologici a quelli necessari a definire lo stato ecologico dei fiumi (Allegato 1 al DM 56/2009, tab. A.2.1), specificatamente: fitoplancton, Macrofite e fitobentos, Macroinvertebrati bentonici, Fauna ittica;*
 - *i parametri chimici ai seguenti: Azoto totale (Nitriti, Nitrati), Azoto ammoniacale, Fosfati, BOD5, Piombo, Ferro, Manganese, Arsenico, Alluminio, Mercurio, Tensioattivi ionici e non ionici;*
- *data anche l'eseguita della rete di controllo, aumentare la frequenza di monitoraggio da trimestrale a mensile e acquisire per tutte le stazioni di controllo l'intero set di parametri quantitativi e qualitativi previsti.*

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Piano di Monitoraggio Ambientale aggiornato, allegato al Progetto Esecutivo, è stato trasmesso ufficialmente al MATTM, alla Regione Lombardia e alla Provincia di Milano con nota ASPI/0002660 del 14/02/2014;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente è ancora in attesa della approvazione del PMA da parte di ARPA Lombardia;

La prescrizione n° A/12 non è ottemperata.

Prescrizione A/13:

Tenuto conto della diffusa presenza di terreni ad elevata permeabilità e dell'esistenza di numerosi pozzi, alcuni dei quali per l'emungimento di acque destinate al consumo umano, risulta necessario estendere il monitoraggio ambientale alle acque sotterranee, almeno per la fase di cantiere.

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Piano di Monitoraggio Ambientale aggiornato, allegato al Progetto Esecutivo, è stato trasmesso ufficialmente al MATTM, alla Regione Lombardia e alla Provincia di Milano con nota ASPI/0002660 del 14/02/2014;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente è ancora in attesa della approvazione del PMA da parte di ARPA Lombardia;

La prescrizione n° A/13 non è ottemperata.

Prescrizione A/14:

Per la componente fauna è necessaria l'integrazione con rilievi mirati ad analizzare lo stato delle popolazioni presenti sul territorio, in particolar modo i chiroterteri e tutte le specie di interesse conservazionistico.

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Piano di Monitoraggio Ambientale aggiornato, allegato al Progetto Esecutivo, è stato trasmesso ufficialmente al MATTM, alla Regione Lombardia e alla Provincia di Milano con nota ASPI/0002660 del 14/02/2014;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente è ancora in attesa della approvazione del PMA da parte di ARPA Lombardia;

La prescrizione n° A/14 non è ottemperata.

Prescrizione A/15:

Per la componente atmosfera si ritiene, inoltre, necessario riconsiderare, sulla base delle analisi già effettuate per la fase di cantiere e esercizio, in formato tabellare e su mappa, la localizzazione precisa dei punti di monitoraggio, le misure (metodi e strumentazione) ed i relativi valori limite relativamente a tutte le fasi di monitoraggio (Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam).

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Piano di Monitoraggio Ambientale aggiornato, allegato al Progetto Esecutivo, è stato trasmesso ufficialmente al MATTM, alla Regione Lombardia e alla Provincia di Milano con nota ASPI/0002660 del 14/02/2014;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente è ancora in attesa della approvazione del PMA da parte di ARPA Lombardia;

La prescrizione n° A/15 non è ottemperata.

Prescrizione A/16:

L'area sede degli interventi in progetto è diffusamente caratterizzata dalla presenza di terreni ad elevata permeabilità ed è interessata da una rete di canali d'irrigazione. Preso atto dell'impatto positivo, a carico delle acque sotterranee, derivante dalla realizzazione di un sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma attualmente non presente, risulta necessaria la programmazione di una attenta gestione delle attività di cantiere, anche in relazione all'ubicazione delle strutture e degli impianti. Tenuto conto della elevata permeabilità dei terreni e della presenza di una sviluppata rete di canali d'irrigazione, che potrebbero costituire mezzi di veicolazione degli inquinanti nel caso di eventuali contaminazioni, risulta necessario:

- *prevedere depositi carburanti, officine per la manutenzione, depositi di oli lubrificanti ed esausti solo per i mezzi la cui ridotta mobilità non consenta lo svolgimento delle relative operazioni nelle aree esterne normalmente preposte a dette attività;*
- *garantire, in relazione al cantiere CA-01 che sarà sede, tra l'altro, della caratterizzazione delle terre di scavo, la funzionalità della rete irrigua superficiale e l'isolamento dei suoli e dei corpi idrici superficiali e profondi;*

- in relazione ai punti precedenti, individuare misure atte a prevenire la contaminazione dei corpi idrici, tra cui sistemi di impermeabilizzazione, drenaggio, raccolta ed eventuale trattamento di fluidi inquinanti, anche in relazione a possibili sversamenti accidentali;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente ha predisposto in fase di Progetto Esecutivo il documento "Capitolato Ambientale" (doc. MAM100) e che tale elaborato costituisce un allegato al Capitolato Speciale di Appalto e definisce l'insieme delle disposizioni a cui l'Appaltatore dovrà rigorosamente attenersi nel corso dell'esecuzione dei lavori, per ogni attività di cantiere e per le operazioni di ripristino dei luoghi, che sono integrative rispetto alla normativa vigente e basate sul concetto di prevenzione dell'inquinamento ambientale, nonché derivanti dalle prescrizioni contenute nel Decreto VIA 255/2012 e nei verbali della Conferenza di Servizi approvativa del Progetto Definitivo;

CONSIDERATO e VALUTATO che nel capitolato ambientale (paragrafo 3.2.2 Tutela delle acque dall'inquinamento) sono state inserite quali prescrizioni/raccomandazioni all'Appaltatore le richieste volte a limitare gli impatti sui terreni permeabili e a tutelare le acque superficiali e sotterranee, indicando che:

- i depositi carburanti, le officine per la manutenzione, i depositi di oli lubrificanti ed esausti devono essere previsti solo per i mezzi la cui ridotta mobilità non consenta lo svolgimento delle relative operazioni nelle aree esterne normalmente preposte a dette attività;
- nelle aree di caratterizzazione delle terre deve essere organizzato un sistema di raccolta e convogliamento delle acque meteoriche dilavanti, con separazione delle acque meteoriche di prima pioggia e loro trattamento, provvedendo per quanto possibile ad avviare le acque raccolte e trattate al riuso. Le aree di caratterizzazione dei materiali dovranno inoltre essere adeguatamente perimetrate mediante fossi di guardia, griglie o canalette di raccolta delle acque di meteoriche di dilavamento;
- ai fini della salvaguardia della qualità delle acque in qualunque modo interferenti con le attività di cantiere, l'Appaltatore deve realizzare, preliminarmente all'inizio di qualsiasi attività, tutte le opere necessarie per la completa regimazione e trattamento (canalette, vasche di raccolta, impianti di depurazione, etc..) delle acque reflue, di dilavamento o lavorazione o derivanti da possibili sversamenti determinati dalla conduzione delle stesse attività.

La prescrizione n° A/16 è ottemperata.

Prescrizione A/17:

Tenuto conto della presenza di tre stabilimenti a rischio di incidente rilevante situati a ridotta distanza dall'area del cantiere operativo "CA-02 Interconnessione A9 - carreggiata sud" in progetto, risulta opportuno escludere in detto cantiere la presenza di depositi carburanti, depositi oli lubrificanti ed esausti e altre sostanze infiammabili, adottando altresì particolari cautele nella movimentazione dei mezzi pesanti, escludendo percorsi adiacenti a detti stabilimenti.

CONSIDERATO E VALUTATO che il Capitolato Ambientale del Progetto Esecutivo (paragrafo 3.7 Cautele in relazione alla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante), in relazione alla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante situati entro 500 m da alcune aree di cantiere di progetto, prescrive di escludere in dette aree la presenza di depositi carburanti, depositi oli lubrificanti ed esausti e altre sostanze infiammabili e di adottare particolari cautele nella movimentazione dei mezzi pesanti, escludendo percorsi adiacenti a detti stabilimenti.

La prescrizione n° 17 è ottemperata.

Prescrizione A/18:

Il piano di gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere aggiornato anche con le informazioni relative alla movimentazione e trasporto verso i siti di smaltimento definitivo dei materiali derivanti dalle demolizioni.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente ha predisposto l'elaborato STP003 *Relazione gestione delle terre e rocce da scavo* e che tale documento in fase di Progettazione Esecutiva è stato aggiornato con le informazioni relative alla movimentazione e trasporto verso i siti di smaltimento definitivo dei materiali derivanti dalle demolizioni;

Il piano di movimentazione individua i percorsi dei mezzi utilizzati per il trasporto dei terreni, dal luogo di scavo al sito di caratterizzazione/stoccaggio provvisorio, e da quest'ultimo al sito di deposito o di smaltimento. Tali percorsi utilizzano come arteria principale l'asse autostradale esistente, in considerazione del fatto che tutti i siti sono posti in adiacenza a questa. In funzione delle attività sono state individuate 4 aree di cantiere:

- CA01 – Campo base e cantiere operativo Campo base, cantiere operativo, caratterizzazione delle terre - svincolo di Lainate: è ubicato tra le progressive km 7+880 e km 8+117, in prossimità di degli interventi di adeguamento dello svincolo di Lainate e della relativa barriera; occupa una superficie di circa 11000 m2 e non confina con alcuna area edificata, essendo la stessa ricompresa tra il sedime autostradale esistente e oggetto di ampliamento e dalle opere di nuova realizzazione costituite dalla barriera e dalla svincolo di Lainate.
- CA02–Cantiere operativo interconnessione A9 – carreggiata sud: è ubicato alla progressiva km 10+120, in prossimità della rampa di interconnessione con la A9 in un'area di superficie pari a circa 6.000 m2.
- CA03–Cantiere operativo interconnessione A9 – carreggiata nord: è ubicato alla progressiva km 10+120, in prossimità della rampa di interconnessione con la A9 in un'area di superficie pari a circa 4.000 m2 che comprende, uno spazio destinato al deposito dei mezzi utilizzati per i lavori relativi all'adeguamento dell'interconnessione con la A9.
- CA04 – Area di supporto, svincolo di Arese: è localizzato alla progressiva 6+400 nel comune di Rho, in adiacenza alla carreggiata sud e occupa una superficie di 4700 m2. In esso saranno eventualmente svolte attività di deposito materiali e saranno ubicati uffici e parcheggi e tettoie/capannoni da adibire ad eventuale officina al coperto. Con superficie totale sarà di circa 4.500 m2.

CONSIDERATO e VALUTATO che al progetto esecutivo è allegato anche il Piano cave e discariche e che, in particolare, dall'elaborato CAP0100 *Corografia ubicazione cave, discariche e relative viabilità* è possibile evincere l'ubicazione dei siti di smaltimento e le viabilità interessate.

La prescrizione n° 18 è ottemperata.

Prescrizione A/19:

Il Proponente dovrà specificare le modalità di smaltimento delle acque di uso industriale nei cantieri.

CONSIDERATO che il proponente non ha prodotto alcuna specifica documentazione riguardante la prescrizione n° A/19, confermando le risposte già fornite in fase di Progettazione Definitiva;

La prescrizione n° A/19 non è ottemperata

Prescrizione A/20:

Al fine di ottimizzare ulteriormente l'inserimento paesaggistico dell'opera, si dovrà garantire che per le opere di mitigazione verranno utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree tipiche ed autoctone, inoltre le aree agricole, che resteranno intercluse, non più utilmente riconducibili alle attività destinate, dovranno essere utilizzate, per la realizzazione di interventi necessari al miglioramento dell'inserimento ambientale. Dovrà essere garantito il ripristino dello stato dei luoghi delle aree impegnate dalle opere di cantierizzazione. Il progetto di mitigazione dovrà contenere uno specifico piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente ha predisposto il progetto delle opere a verde. In particolare, nell'elaborato MAM001 *Opere a verde – Relazione tecnica* viene chiarito che le opere a verde previste in progetto hanno l'obiettivo di inserire l'intervento stradale nell'ambiente, sia dal punto di vista paesaggistico, sia ambientale, in particolare, nel paesaggio interessato dal progetto gli interventi a verde assolvono una funzione estetica migliorando le visuali delle opere infrastrutturali previste, le opere a verde hanno anche l'obiettivo di definire tipologie di intervento a verde che siano tipiche dell'ambiente interessato dal progetto, considerando anche gli aspetti ecologici di recupero ambientale;

CONSIDERATO e VALUTATO che per realizzare gli obiettivi progettuali il Proponente ha definito le tipologie di intervento che consistono in opere a verde realizzate mediante inerbimenti e impianti di specie

vegetali, questi ultimi, in particolare, adottati con tipologie di impianto diversificate a seconda della funzione che l'intervento puntualmente deve svolgere. Tali tipologie sono di seguito riportate:

1. Impianto arboreo – arbustivo areale:

Gli impianti di tipo arboreo - arbustivo areale sono caratterizzati dalla piantumazione diffusa di specie arboree ed arbustive autoctone di essenze di tipo forestale; tali superfici sono localizzate in prevalenza nelle aree intercluse.

Le specie arboree previste per l'impianto sono: Acero campestre (*Acer campestre*), Carpino bianco (*Carpinus betulus*), farnia (*Quercus robur*), Olmo (*Ulmus minor*), tiglio (*Tilia cordata*).

Le specie arbustive previste per l'impianto sono: biancospino (*Crataegus monogyna*), sanguinella (*Cornus sanguinea*), corniolo (*Cornus mas*), ligustro (*Ligustrum vulgare*).

2. Fascia arbustiva (tipo 1):

La tipologia prevista è una fascia arbustiva lineare, in cui la disposizione di impianto delle essenze avviene su di una fila con un interasse di 3 m tra gli arbusti.

La funzione di tale tipo di fascia, oltre che di mitigazione ambientale, è di mitigazione dell'impatto visivo e di valenza ecologica.

Le specie arbustive previste per l'impianto sono: biancospino (*Crataegus monogyna*), sanguinella (*Cornus sanguinea*), corniolo (*Cornus mas*), ligustro (*Ligustrum vulgare*).

3. Fascia arboreo – arbustiva (tipo 2):

La tipologia prevista è una fascia arboreo - arbustiva, in cui la disposizione del sesto di impianto è di 3 x 3 m. La fascia è costituita da due file di arbusti e da due file di alberi. La funzione di tale tipo di fascia, oltre che di mitigazione ambientale a valenza ecologica, è anche di mitigazione dell'impatto visivo.

Le specie arboree previste per l'impianto sono: Acero campestre (*Acer campestre*), Carpino bianco (*Carpinus betulus*), farnia (*Quercus robur*), Olmo (*Ulmus minor*), tiglio (*Tilia cordata*).

Le specie arbustive previste per l'impianto sono: biancospino (*Crataegus monogyna*), sanguinella (*Cornus sanguinea*), corniolo (*Cornus mas*), ligustro (*Ligustrum vulgare*).

4. Rinfoltimento ornamentale in rotatoria:

Tale intervento di rinfoltimento è previsto per essere localizzato nelle rotatorie previste dal progetto. La tipologia di impianto è prevista in arbusti di media dimensione disposti per gruppi all'interno della rotatoria. Il blocco arbustivo tipo ha una dimensione di 10 x 2 m, in cui sono presenti 20 unità monospecifiche, con un sesto di impianto di 1 x 1 m. L'impianto è effettuato mantenendo un franco libero dal ciglio strada di 10 m. La valenza di tale tipo di fascia, oltre che ornamentale, è anche di mitigazione dell'impatto visivo.

Le specie arbustive previste per l'impianto sono: sanguinella (*Cornus sanguinea*), corniolo (*Cornus mas*), rosa (*Rosa spp*), mandorlo (*Prunus triloba*).

5. Prato:

Le aree interessate saranno soggette anche ad una sistemazione a prato tramite idrosemina (400 kg/ha) attraverso l'utilizzo delle seguenti specie: *Dactylis glomerata*, *Trifolium repens*, *Arrhenatherum elatius*, *Lolium perenne*, *Poa pratensis*, *Medicago lupulina*, *Bromus erectus*, *Lotus corniculatus*, *Festuca rubra*, *Trifolium pratense*;

CONSIDERATO e VALUTATO che dall'elaborato *MAM001 Opere a verde – Relazione tecnica* si evince che gli interventi di mitigazione sono associati sia a tratti dell'asse autostradale, che alle diverse opere ad esso connesse, comprese le aree intercluse e che saranno adottate specie arboree ed arbustive autoctone;

CONSIDERATO e VALUTATO che nell'elaborato *MAM100 Capitolato Ambientale* (paragrafo 3.5 Disposizioni relative a fauna, vegetazione e ripristino dei luoghi) si indica all'Appaltatore di prevedere il ripristino vegetazionale ed arboreo delle aree impegnate dalle opere di cantierizzazione;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente ha predisposto un piano di monitoraggio e manutenzione delle opere a verde, contenuto nell'elaborato *MAM001 Opere a verde – Relazione tecnica* in cui sono riportate le indicazioni relative alle cure colturali da effettuarsi;

CONSIDERATO e VALUTATO che nel Capitolato Speciale d'Appalto Parte II, (doc,NTL 001) allegato al Progetto Esecutivo, relativamente agli interventi di ripristino vegetazionale, sono riportate tutte le indicazioni relative alle cure colturali da effettuarsi fino al completo affrancamento della vegetazione e alle azioni di monitoraggio dell'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori.

La prescrizione n° A/20 è ottemperata.

Prescrizione A/21:

In caso di rinvenimenti di reperti archeologici dovranno essere adottate adeguate misure cautelari per il loro recupero, prevedendo indagini stratigrafiche coordinate da personale specializzato coordinando le modalità e i tempi di lavorazione con le competenti soprintendenze.

CONSIDERATA la tipologia delle operazioni da effettuare, si rimanda alla fase realizzativa dell'opera;

La prescrizione n° A/21 non è ottemperata (rinviata alla fase di realizzazione)

Prescrizione A/22:

Al fine di contenere l'impatto paesaggistico si richiede di sviluppare la progettazione delle opere di adduzione al sistema autostradale secondo la soluzione di minor impatto rappresentata nelle integrazioni fornite dal Proponente in data 10 ottobre 2011, elaborate a seguito del parere espresso dal MIBAC.

CONSIDERATO che nel Progetto Esecutivo non è stata inserita la documentazione richiesta così come dettata dalla prescrizione;

La prescrizione n° A/22 non è ottemperata.

Prescrizione A/23:

Per i ricettori che da risultati delle simulazioni nello scenario di progetto con mitigazioni risultano superamenti dei limiti normativi, in fase post operam si prescrive la verifica dei livelli di rumore interni e in caso di superamento del limite di 40 dB(A) ad periodo notturno, la sostituzione degli infissi e la climatizzazione degli ambienti con altri aventi potere fono isolante superiore, tale da garantire il rispetto della normativa, con oneri a carico del Proponente.

CONSIDERATO che la prescrizione si riferisce ai casi di eventuali superamenti dei limiti normativi del rumore in fase post operam con le relative prescrizioni, si rimanda la relativa ottemperanza alla fase post operam;

La prescrizione n° A/23 non è ottemperata (rinviata alla fase post operam)

Per quanto riguarda le Raccomandazioni:

Raccomandazione n° A/24:

Per quanto riguarda il sito industriale in dismissione Alfa Romeo di Arese e in relazione alla possibilità che la contaminazione possa aver superato i confini dell' area industriale bonificata interessando le immediate vicinanze e alla opportunità di eseguire le analisi previste per i siti inquinanti anche nelle suddette aree limitrofe a quelle bonificate, si ribadisce che il Proponente dovrà recepire questa raccomandazione nelle successive fasi progettuali.

CONSIDERATO e VALUTATO che Con il Progetto Esecutivo il proponente ha redatto il Capitolato ambientale, che costituisce un allegato al Capitolato Speciale di Appalto, e definisce un insieme di disposizioni a cui l'Appaltatore dovrà rigorosamente attenersi nel corso dell'esecuzione dei lavori.

In particolare, in relazione alla possibilità che la contaminazione possa aver superato i confini dell' area industriale bonificata interessando le immediate vicinanze, prevede che devono essere eseguite opportune verifiche preliminari nelle suddette aree.

Prescrive pertanto la predisposizione e l'esecuzione di un piano di indagini sviluppato in base alle indicazioni specifiche per i siti inquinati e ai contenuti del piano di bonifica dell'area ex Alfa Romeo. Prescrive inoltre che il piano dovrà essere condiviso con la DL e con l'ARPA competente.

Nel caso in cui emergessero situazioni di inquinamento l'Appaltatore dovrà adottare tutte le cautele del caso astenendosi da effettuare lavorazioni nelle aree interessate in assenza di esplicita autorizzazione degli enti competenti e attenendosi alle conseguenti prescrizioni che verranno impartite dalla DL.

La raccomandazione n° A/24 è ottemperata

Raccomandazione n° A/25:

Al fine di limitare ulteriormente i fenomeni di congestione del traffico, siano individuate azioni in favore dell'utilizzo di sistemi di riscossione del pedaggio di tipo elettronico, o comunque altre soluzioni che riducano la formazione di accodamenti.

CONSIDERATO che il proponente non ha prodotto alcuna specifica documentazione riguardante la raccomandazione n° A/25, confermando le risposte già fornite in fase di Progettazione Definitiva;

La raccomandazione n° A/25 non è ottemperata

Raccomandazione n° A/26:

Sia adeguatamente pianificata la sequenza temporale lavori, per minimizzare la sovrapposizione dei diversi cantieri previsti nell'area e la conseguente esaltazione degli impatti negativi sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sui centri abitati interessati.

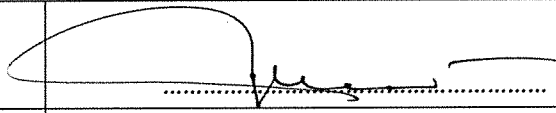
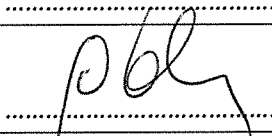
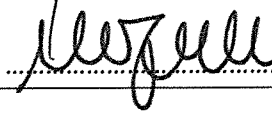
CONSIDERATO che il proponente non ha prodotto alcuna specifica documentazione riguardante la raccomandazione n° A/26, confermando le risposte già fornite in fase di Progettazione Definitiva;

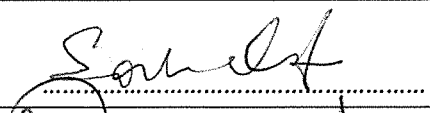
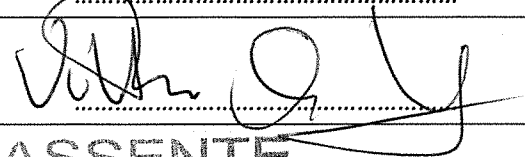
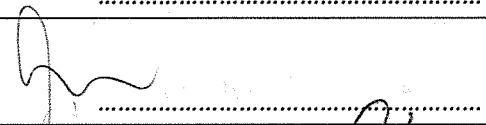
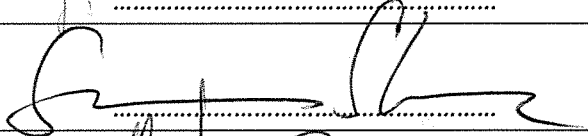
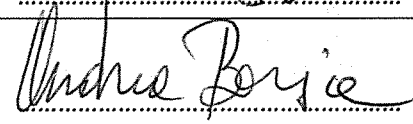
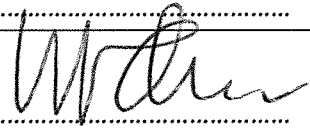
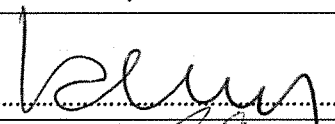
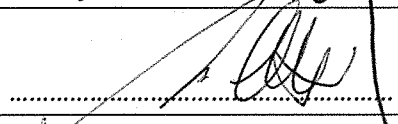
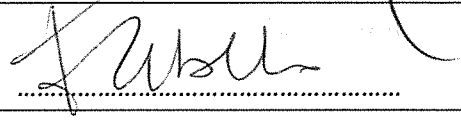
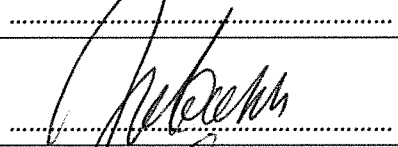
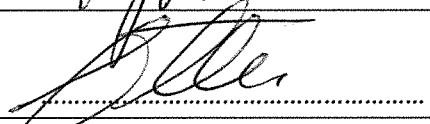
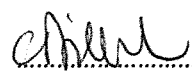
La raccomandazione n° A/26 non è ottemperata

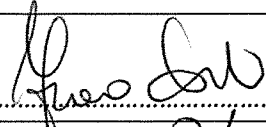
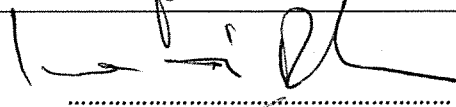
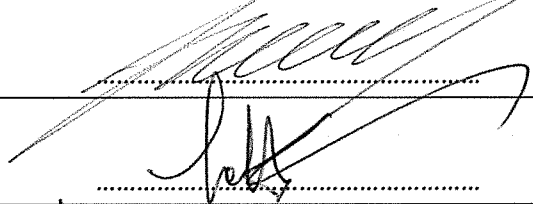
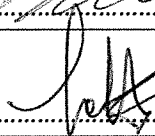
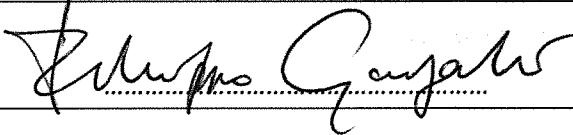

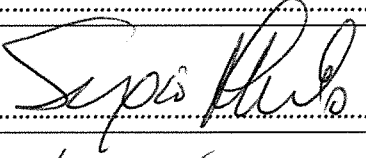
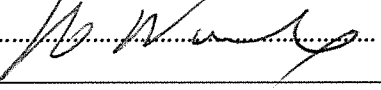
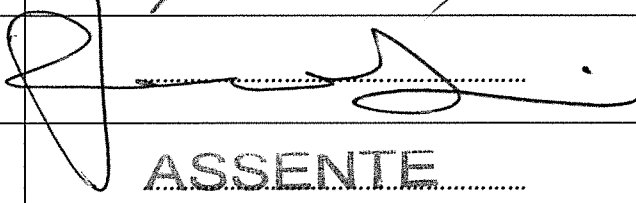
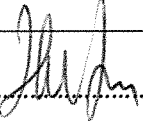

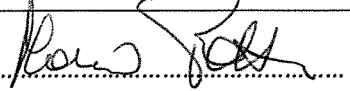
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
RITIENE**

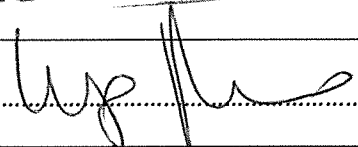
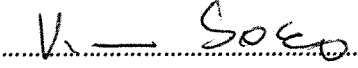
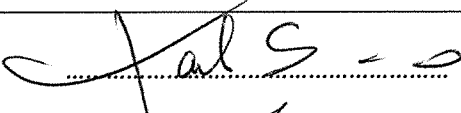
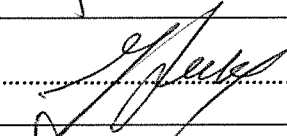
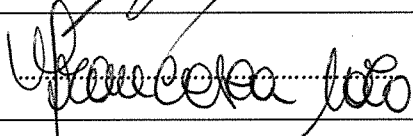
in merito alle Prescrizioni contenute nel DEC/VIA/2012/255 del 08/06/2012, concernente il Progetto relativo all'Autostrada A8 Milano Laghi - Ampliamento alla quinta corsia nel tratto barriera Milano nord - interconnessione di Lainate:

- Ottemperate le prescrizioni n°: A/6, A/8, A/11, A/16, A/17, A/18, A/20;
- Non ottemperate le prescrizioni n°: A/1; A/2; A/3, fermo restando che il piano di monitoraggio dovrà essere avviato almeno un anno prima dell'inizio dei lavori ed in seguito alla stipula del protocollo citato;
- Non ottemperate le prescrizioni n°: A/4; A/5; A/7; A/9; A/10; A/12; A/13; A/14; A/15; A/19; A/21; A/22; A/23.
- Ottemperata la raccomandazione n°: A/24.
- Non ottemperate le raccomandazioni n°: A/25, A/26.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE

Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	

Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	

Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	