

O



Plus

5,5

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

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

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

Parere n. 3073 del 5 Luglio 2019

<p>Progetto</p>	<p><i>Parere tecnico ex art. 9, comma 5, DM n. 150/2007</i></p> <p>Progetto definitivo Accessibilità Malpensa</p> <p>Collegamento SS 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino</p> <p>Riscontro nota CTVA/4365 dell'11/12/2018</p> <p>IDVIP: 125</p>
<p>Proponente</p>	<p>ANAS S.p.A.</p>
<p>Richiedente</p>	<p>D.G.V.A.A.</p>

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

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

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante *“Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”*;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante *“Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”* e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che *“disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997”*;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante *“Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”* e, in particolare, l'art. 216 *“Disposizioni transitorie e di coordinamento”*, comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante *“Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”*;

VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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 ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *“Indirizzi metodologici per la*

predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

VISTA la nota prot. DVA/27898 del 10.12.2018, acquisita al prot. CTVA/4365 dell'11.12.2018, con cui la DVA "trasmette quanto pervenuto, al fine di dare **adeguato riscontro alla Commissione europea e per consentire lo svolgimento degli accertamenti di merito tecnico di competenza da parte di codesta Commissione Tecnica, circa la sussistenza di quanto sostenuto nella Petizione del Parlamento europeo n. 0090/2017, in ordine a quanto lamentato da A.G., cittadina italiana, a nome dei Comitati "No Tangenziale Parco del Ticino" e "Parco Agricolo Sud-Milano", firmata insieme ad altre 655 persone, sulla costruzione della complessa infrastruttura stradale in aree protette in oggetto richiamata ", cioè il "Progetto definitivo Accessibilità Malpensa- Collegamento SS 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino".**

VISTA la citata Petizione n. 0090/2017 del 15 gennaio 2017, acquisita al prot. DVA/29039 del 14.12.2017, che

- ricorda che la precedente petizione n. 1079/2003 relativa alla mancata VIA del progetto autostradale ANAS denominato "Collegamento SS 11 Padana Superiore - Magenta - Tang. Ovest di Milano" è stata chiusa d'ufficio dal Parlamento UE alla fine della scorsa legislatura (giugno 2014);
- Rileva che il "1° Stralcio Funzionale", **presentato ai Comuni interessati come un nuovo progetto nell'aprile 2015 corrisponde sostanzialmente al precedente progetto ANAS di tipo autostradale del dicembre 2008** denominato "Collegamento tra la S.S. 11 Padana Superiore a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano - Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino", **temporaneamente privato della tratta Albairate - Milano (Baggio)**;
- che questa operazione è in aperta contraddizione con lo scopo principale per cui era nato il progetto originario (collegare Malpensa alla Tangenziale Ovest di Milano);
- osserva che l'importo di €118 milioni assegnato a quest'opera su un costo totale previsto di €220milioni non è assolutamente sufficiente a garantire il completamento della stessa;
- denuncia che il progetto denominato "1° Stralcio funzionale", volto a collegare il Comune di Vigevano con l'Aeroporto di Malpensa,
 - **mette in grave pericolo l'integrità territoriale dell'area sud-ovest della Città metropolitana di Milano e, in particolare, del Parco del Ticino** (istituito nel 1974 come primo parco fluviale italiano, designato dall'UNESCO come riserva MAB - *Man and biosphere reserve* dal 2002 e comprensivo di numerosi SIC e ZPS) e del **Parco Agricolo Sud Milano** che saranno attraversati dall'infrastruttura in quanto prevede la realizzazione di viadotti di dimensioni considerevoli, specialmente all'altezza del Comuni di Abbiategrasso, Albairate e Robecco sul Naviglio, comprometterà irrimediabilmente il paesaggio dei Navigli Lombardi, in particolare lungo il Naviglio Grande e il Naviglio di Bereguardo;
 - comporterà un enorme **consumo di suolo**, quasi tutto ricadente in area agricola;
 - non risolverà, ma **aggraverà, i problemi di traffico locale**;
 - **non contribuirà a migliorare la qualità dell'aria**;
 - **risulta basato su dati e necessità previsti 15 anni fa e non tiene conto del completamento del raddoppio della linea ferroviaria da Milano ad Albairate**, che costituisce una seria alternativa al trasporto pendolare automobilistico;
 - **non considera che un nuovo raddoppio della ferrovia da Albairate a Mortara è previsto sia nei programmi di Regione Lombardia sia dal Ministero dei Trasporti e**

- delle Infrastrutture (delibera CIPE del 6 agosto 2016) per un costo stimato di circa € 400 milioni;
- corrisponde a un'idea di mobilità superata;
- **è un progetto, formalmente diverso dal precedente progetto di ANAS presentato nel 2008, che non può essere autorizzato sulla base di delibere di VIA risalenti a ormai 10 anni fa, che non tengono conto degli "effetti cumulativi" con altri progetti che nel frattempo sono stati realizzati o che sono in corso di realizzazione sul territorio;**
- **prevede flussi di traffico, nonché potenziali effetti sulle diverse matrici ambientali, che devono essere rivisti e aggiornati, affinché rispecchino le reali condizioni del territorio e affinché le valutazioni ambientali alla base dei processi decisionali siano accurate e credibili;**
- osserva
 - che la direttiva VIA, come emendata, garantisce (Art. 6) un ruolo "accresciuto" alle autorità locali;
 - che la Legge n. 443/2001 (c.d. "Legge Obiettivo") abbia perso di attualità e non possa essere considerata conforme alla vigente normativa in materia di VIA e che pertanto le procedure di verifica di ottemperanza, previste dalla suddetta Legge, non siano adeguate a garantire una corretta VIA;
 - chiede al Parlamento europeo, in particolare alla Presidenza della Commissione per le petizioni, di accogliere la nuova petizione e di intervenire presso le competenti autorità nazionali
 - per ottenere **chiarimenti** sulla sostenibilità dell'opera dal punto di vista economico-finanziario e ambientale;
 - affinché siano considerate alternative al progetto del "1° Stralcio funzionale" che, a partire dalla riqualificazione e dall'ammodernamento delle strade esistenti, consentano di abbandonare definitivamente tale progetto (insieme al progetto originario presentato da ANAS S.p.A.), di promuovere effettivamente la mobilità sostenibile, di rispettare l'ambiente e il clima e di non arrecare pregiudizio alla salute umana;
 - chiede alla Commissione Europea
 - di verificare che l'Italia proceda al recepimento della direttiva 2014/52/UE;
 - di chiarire se la Legge Obiettivo è conforme alla normativa UE vigente in materia di VIA e
 - di specificare se, visto che si è di fronte a un nuovo progetto, esso debba essere sottoposto a una nuova procedura di VIA.

VISTA la Nota del 13.12.2017 - acquisita al prot. DVA/29039 del 14.12.2017 - inviata dalla Presidente della Commissione per le petizioni, del Parlamento europeo, Cecilia Wilkström, al Ministro dell'Ambiente e, per conoscenza, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con cui

- si comunica, con riferimento alla sopra citata Petizione n. 0090/2017, relativa alla costruzione di una complessa infrastruttura stradale in aree protette:
 - che la petizione è stata discussa dai componenti della Commissione per le petizioni in presenza di alcuni firmatari e di un rappresentante della Commissione europea;
 - che la Commissione ha deciso di tenere aperta la petizione *"poiché dall'audizione dei cittadini firmatari e di alcuni sindaci presenti, nonché dal dibattito fra i membri della Commissione, è emerso un insanabile vizio della procedura di impatto ambientale riguardante il progetto di superstrada, che sarebbe stato modificato rispetto al piano iniziale del 2008 e, quindi, necessiterebbe di una nuova VIA. In particolare, gli eurodeputati condividono le critiche dei cittadini sull'opera stradale in questione, anacronistica e sovradimensionata, perché penalizza le alternative di*

mobilità sostenibile (trasporto pubblico e piste ciclabili) e provoca effetti devastanti sul sistema idrico, la biodiversità, l'agricoltura e il paesaggio dei navigli lombardi e della zona del Parco del Ticino";

- si ricorda che la situazione di degrado della qualità dell'aria in Italia e nella Pianura Padana ha raggiunto livelli insostenibili, come risulta da varie procedure avviate nei confronti dell'Italia dal 2015 in poi, e che in tale contesto *"il progetto in questione appare controproducente sotto tutti i punti di vista (economico, ambientale e sanitario). Ne consegue che, se fosse portato a termine sulla base di una VIA obsoleta, potrebbe contribuire a una decisione da parte della Commissione di deferire di nuovo l'Italia alla Corte di giustizia dell'Unione europea per le persistenti violazioni dei limiti d'inquinamento atmosferico"*;
- si invita il Ministro ad intervenire presso le autorità regionali competenti *"affinché adottino provvedimenti idonei a scongiurare il prodursi degli effetti sopra enunciati"*.

VISTA la nota prot. DVA/26665 del 26.11.2018, acquisita al prot. CTVA/4196 del 27.11.2018, con cui, al fine di verificare la fondatezza della petizione, la DVA del MATTM ha chiesto ad ANAS *"di trasmettere il progetto definitivo depositato ai fini della Conferenza dei servizi del 14.12.2017, per consentire lo svolgimento degli accertamenti tecnici di competenza da parte della Commissione VIA/VAS"*.

VISTO quanto trasmesso da ANAS con nota prot. CDG-0646109-P del 3.12.2018, acquisita al prot. DVA/27370 del 4-12-2018:

- A Parte generale, comprensiva di
 - Relazione generale descrittiva
 - Relazione tecnica stradale
 - Disciplinare tecnico descrittivo
 - Elenco prezzi
 - Analisi prezzi
 - Computo movimenti terra (Tratte A e C e variante di Pontenuovo)
 - Stima dei lavori
 - Quadro economico riassuntivo
 - Cronoprogramma
 - Verifiche elementi di tracciato e Diagrammi di visibilità (Tratte A e C e variante di Pontenuovo)
 - Piano della sicurezza
 - Piano di manutenzione
 - Relazione di ottemperanza
 - Studio traffico (marzo 2017)
 - Studio acustico (novembre 2014)
 - Relazione di riscontro al CSLLPP (Parere n. 46-2016 – Adunanza del 27.1.2017)
- B Geologia – Geotecnica
- C Parte stradale
- D Opere d'arte maggiori
- E Opere d'arte minori
- F Sistema smaltimento acque
- G Opere complementari
- H Impianti
- I Interferenze con i servizi
- L Espropri
- M Studio del piano di cantierizzazione

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

VISTA la nota di ANAS prot. CDG-0097122-P del 19.2.2019, acquisita al prot. DVA/4093 del 19.2.2019 e al prot. CTVA/615 del 19.2.2019, con cui la stessa

- ha annunciato il successivo invio di una propria nota di chiarimento sul tema e
- ha comunicato che, sulla scorta della Delibera CIPE n. 7/2017 del 28.2.2018, è in fase di avanzata redazione il progetto esecutivo dell'intervento approvato (tratte A e C), che sarà inviato al MATTM per l'avvio della procedura di Verifica di attuazione ai sensi dell'art. 216, comma 27 del d. lgs. n. 50/2016 e dell'art. 185 del d. lgs. n. 163/2006.

VISTA la nota di ANAS al MATTM prot. CDG-0185700-P del 2.4.2019, acquisita al prot. DVA/8353 del 2.4.2019 e al prot. CTVA/1232 del 2.4.2019, di chiarimento e risposta alla petizione.

VISTI

- il parere della Commissione VIA n. 61 del 26.7.2005 e il decreto direttoriale del 30.11.2005 sul progetto preliminare dell'intera opera;
- il parere della Commissione VIA n. 327 del 29.7.2009 e decreto direttoriale n. 23612 dell'8.9.2009 sul progetto definitivo dell'intera opera.

VISTE le delibere del CIPE

- n. 127 del 29.3.2006 e n. 8 del 31.1.2008 sul progetto preliminare dell'intera opera;
- n. 7 del 28.2.2018 sul progetto definitivo del 1° Stralcio Funzionale del 2014.

PRESO ATTO di quanto emerso durante la riunione con ANAS del 15.2.2019, convocata con nota prot. CTVA/367 del 1.2.2019.a

PRESO ATTO che l'iter autorizzativo **dell'intero progetto** proposto da ANAS spa denominato *"Accessibilità Malpensa - Collegamento SS 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano compresa la variante di Abbiategrasso con adeguamento in sede del tratto della SS 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino"*, che rientra nel Programma infrastrutture strategiche ed è pertanto un progetto prioritario soggetto alla Legge obiettivo, è il seguente:

- il **progetto preliminare** riguarda l'intervento che
 - presenta uno sviluppo complessivo di Km 34,3;
 - è articolato in tre parti:
 - Tratta A Magenta - Albairate,
 - Tratta B Albairate – Tangenziale Ovest di Milano e
 - Tratta C Albairate – Ozzero;
 - è stato assoggettato a procedura di VIA ai sensi del d. lgs. n. 163/2006, conclusasi con il parere positivo con prescrizioni della Commissione speciale VIA n. 61 del 26.7.2005 e determina direttoriale del 30.11.2005;
 - è stato approvato con Delibere CIPE n. 127 del 29.3.2006 e n. 8 del 31.1.2008 che, per la realizzazione dell'intervento, ha assegnato, in via programmatica, un contributo di 6.095.743,00 euro per 15 anni, poi revocato nel 2012;
- il progetto **definitivo** dell'intera opera è stato sottoposto a verifica di ottemperanza rispetto alle prescrizioni e raccomandazioni formulate dalla citata Delibera CIPE (e dalla Commissione Speciale VIA nel citato parere), conclusa con **parere, positivo con prescrizioni, n. 327 del 29.7.2009 della CTVA e determina DSA-2009-23612 dell'8.9.2009. Nel parere la CTVA ha ritenuto che "sussista una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE n. 8 del 31.1.2008"** e che *"le variazioni introdotte dal progetto definitivo o non*

assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo o introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista ambientale";

- nessun'altra istanza di valutazione è stata finora richiesta dal Proponente alla Commissione VIA ed al MATTM.

PRESO ATTO che

- **il progetto definitivo** del 1° Stralcio Funzionale da Magenta a Vigevano, denominato "Accessibilità Malpensa: Collegamento tra la strada provinciale ex strada statale (S.S.) 11 «Padana Superiore» a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S. 494 «Vigevanese» Abbiategrasso - Vigevano fino al ponte sul fiume Ticino. Primo stralcio da Magenta a Vigevano, tratta A e tratta C"
 - presenta uno sviluppo complessivo di km 17,6 km;
 - è articolato in due parti:
 - Tratta A Magenta - Albairate,
 - Tratta C Albairate – Ozzero;
 - comprende il progetto definitivo della Variante di Pontenuovo di Magenta, già inserita nel progetto definitivo 2008;
 - non comprende, la Tratta B Albairate – Tangenziale Ovest di Milano presente nel progetto complessivo dell'opera;
 - presenta anche le seguenti **modifiche** rispetto al progetto preliminare:
 - modifiche elencate dalla Delibera CIPE n. 7/2018 e indicate dalla stessa come "modifiche rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera n. 8 del 2008" in presenza delle quali il progetto stralcio "risulta sostanzialmente in linea anche con il progetto definitivo elaborato successivamente" (il progetto complessivo definitivo dell'opera):
 - 1) inserimento della rotatoria di via di Pontevecchio per assicurare la fluidità del traffico nel tratto iniziale escluso dallo stralcio all'esame;
 - 2) modifica della sezione stradale nella tratta A da quella di tipo B a quella di tipo C1;
 - 3) modifica dello svincolo n. 3 «Magenta sud», con spostamento delle rampe, modifica della geometria e dei raccordi con la viabilità locale;
 - 4) modifica del tracciato dell'abitato di Albairate compresi gli svincoli n. 4 e n. 5;
 - 5) modifica di parte del tracciato della tratta C, dall'innesto sulla tratta A allo svincolo n. 12 S.S. 526;
 - modifiche ulteriori risultanti dal documento allegato al 1° Stralcio Funzionale del 9.12.2008, aggiornamento del novembre 2014, "A-Parte generale-Relazione generale descrittiva":
 - 6) sovrapposizione di Cavalcavia via Mendosio /svincolo n. 12 SS 526;
 - 7) Svincolo n. 13 (Abbiategrasso Sud – SS n. 494);
 - 8) Tratto finale Ozzero-Svincolo n. 15 SS n. 494 località Soria Vecchia;
 - 9) Variante Pontenuovo di Magenta, riduzione dello sviluppo pari a 0,900 km invece di 2,600 km.

PRESO ATTO che dalla documentazione prodotta ai fini della pronuncia di questo parere e dalla Delibera CIPE n. 7/2018 risulta, con riferimento al 1° Stralcio Funzionale, quanto segue:

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- successivamente alla revoca nel 2012 del finanziamento dell'opera, attraverso l'attività di **concertazione** con gli enti territoriali e locali coordinata dalla Regione Lombardia è stato raggiunto un accordo sulla possibilità di realizzare uno stralcio funzionale, costituito dal collegamento Magenta - Abbiategrasso - Vigevano, comprendente le **tratte A e C** di cui sopra;
- **ANAS S.p.A.**, in data 10 marzo 2015, con nota n. CDG-0030893, ha formulato all'allora Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la richiesta dell'approvazione del progetto definitivo del «primo stralcio funzionale da Magenta a Vigevano» del progetto definitivo complessivo di cui alla precedente fase procedurale avviata nel 2009;
- il **Consiglio superiore dei lavori pubblici** il 28 febbraio 2017 ha espresso un **parere con richiesta di modifiche e integrazioni**. La revisione progettuale è stata nuovamente sottoposta all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si è espresso con il parere n. 28 del 27.7.2017, ritenendo che il progetto definitivo in esame potesse essere successivamente sviluppato in un progetto esecutivo da porre a base della procedura di affidamento;
- la **Conferenza di servizi** si è tenuta in data 14 dicembre 2017 **senza la partecipazione del MATTM** che, a seguito della convocazione, acquisita al prot. DVA/27287 del 23.11.2017, ha comunicato al MIT, con nota prot. DVA/28156 del 4.12.2017, che non risultava pervenuta da parte del Proponente alcuna istanza inerente alla Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art. 185 del d. lgs. n. 163/2006, necessaria per lo svolgimento di una adeguata valutazione ambientale. ANAS con nota del 7.12.2017 trasmessa al MIT e al MATTM ha precisato che *“poiché il progetto non ha subito modifiche dal 2009, si ritiene che non siano necessari ulteriori contributi da parte del MATTM, oltre il parere DSA-2009-23612 dell'8.9.2009 già espresso”*;
- la **Regione Lombardia** ha espresso parere favorevole con deliberazione n. X/7558 del 18.12.2017;
- il **MIBACT** con nota del 4.1.2018 n. 206 ha confermato il proprio parere favorevole con prescrizioni trasmesso con nota n. 4314 del 9.2.2010;
- il progetto è stato approvato con Delibera CIPE n. 7 del 28.2.2018 con prescrizioni e raccomandazioni.

RILEVATO

- che gli accertamenti tecnici di carattere ambientale oggetto del presente parere riguardano la verifica della sussistenza di quanto lamentato nella Petizione n. 90/2017, principalmente con riferimento alla **questione preliminare** relativa alla verifica della **sottoposizione del 1° Stralcio Funzionale a valutazione di impatto ambientale**, comprensiva della considerazione degli effetti cumulativi del Progetto con quelli derivanti da altri progetti (realizzati o in corso di realizzazione) e dagli attuali flussi di traffico;

RILEVATO e VALUTATO che il progetto definitivo del 1° Stralcio Funzionale

- oltre a non comprendere la tratta B Albairate – Tangenziale Ovest di Milano, presenta anche le modifiche sopra indicate rispetto al progetto complessivo sottoposto alla verifica di ottemperanza di cui al parere CTVA n. 327/2009 e alla determina direttoriale n. 23612/2009;
- è stato considerato dalla Delibera CIPE n. 7/2018, con le modifiche ivi richiamate, *“sostanzialmente in linea anche con il progetto definitivo”* complessivo dell'opera.

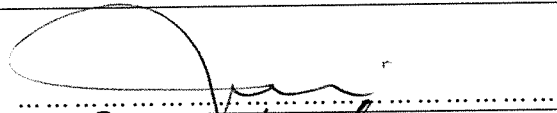
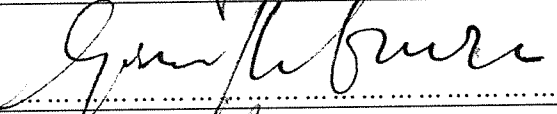
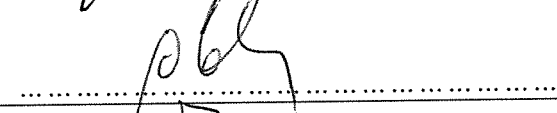
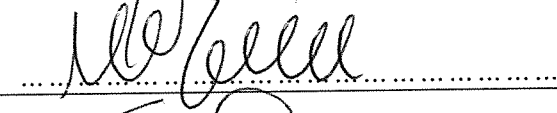

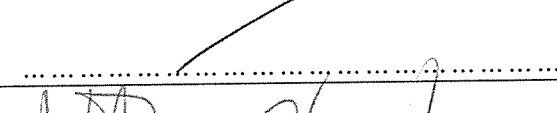

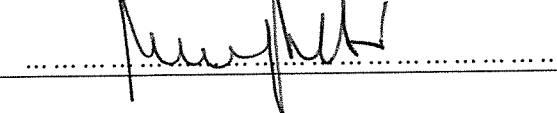

RILEVATO e VALUTATO che

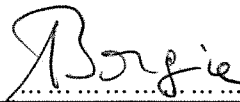
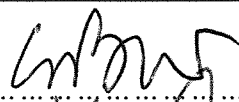

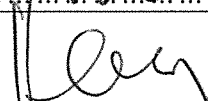
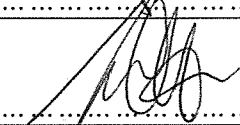
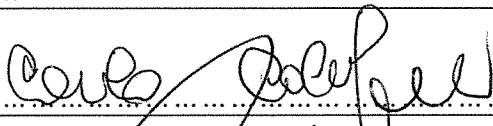

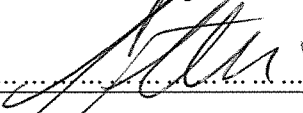
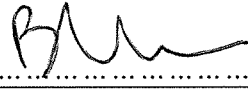
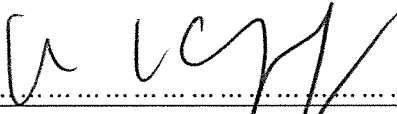
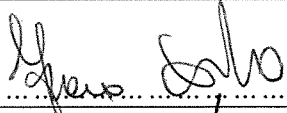
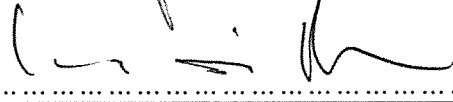
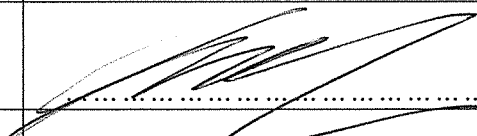
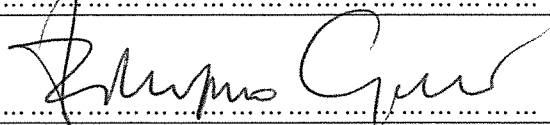
- le modifiche sopra indicate inerenti al progetto definitivo del 1° Stralcio Funzionale non sono state sottoposte dal Proponente alla valutazione ambientale del MATTM, che è


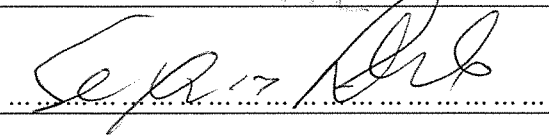
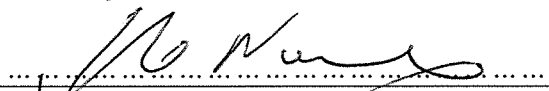
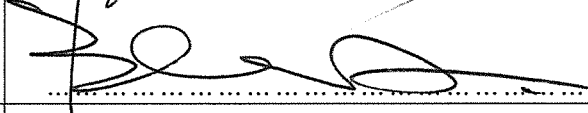
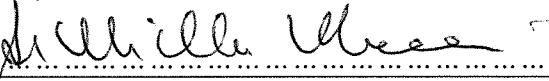
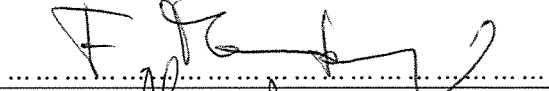



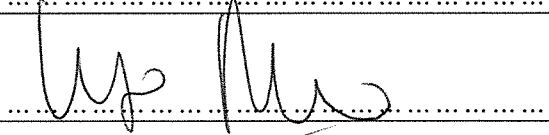
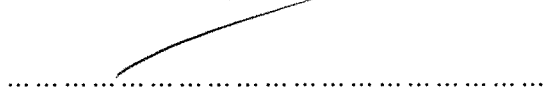
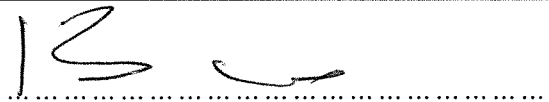
l'Autorità che ha competenza esclusiva in materia ai sensi dell'art. 7 bis, quarto comma, del d. lgs. n. 152/2006.

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

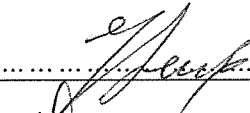
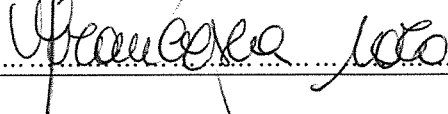
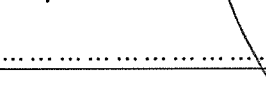
che il **progetto definitivo** denominato "Accessibilità Malpensa: Collegamento tra la strada provinciale ex strada statale (S.S.) 11 «Padana Superiore» a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S. 494 «Vigevanese» Abbiategrasso - Vigevano fino al ponte sul fiume Ticino. **Primo stralcio da Magenta a Vigevano, tratta A e tratta C**" **presenti modifiche**—rispetto al progetto complessivo oggetto di verifica di ottemperanza di cui al parere CTVA n. 327/2009 e determina direttoriale n. 23612/2009 denominato "Accessibilità Malpensa - Collegamento SS 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano compresa la variante di Abbiategrasso con adeguamento in sede del tratto della SS 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino" **la cui rilevanza ambientale non è stata valutata dal MATTM**, che è l'Autorità che ha competenza esclusiva in materia ai sensi dell'art. 7 bis, quarto comma, del d. lgs. n. 152/2006.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	

Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
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	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
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	

Progetto definitivo Accessibilità Malpensa - Collegamento SS 11 Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino".
Riscontro nota CTV/A/4365 dell'11/12/2018.

Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	