



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA DEC-2012-0000255 del 08/06/2012

VISTO l'art. 7, comma 3 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTI gli articoli 26 e 28 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 4, comma 5, del D.lgs 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

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" e, in particolare, l'art. 9, che prevede l'istituzione della "Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, n. 123;



VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto dell'Autostrada A8 Milano-Laghi, tratto barriera Milano Nord – Interconnessione di Lainate, ampliamento alla quinta corsia nei comuni di Rho, Arese e Lainate (MI), presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede a via Bergamini n. 50, 00159 Roma, in data 19 novembre 2010 prot. DVA-2010-28142;

VISTE le pubblicazioni su quotidiani "Il Corriere della Sera" ed "Il Giorno" avvenute in data 15 novembre 2010;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostrade per l'Italia S.p.A. nel corso dell'iter istruttorio;

PRESO ATTO CHE:

- l'intervento riguarda l'ampliamento alla 5ª corsia del tratto dell'Autostrada A8 Milano-Laghi, dalla Barriera di Milano Nord all'interconnessione con l'Autostrada A9 Lainate-Como-Chiasso, compresa la viabilità di adduzione in variante alla S.P. 101 e alla S.P. 119;
- il tratto dell'Autostrada interessato dal presente progetto è compreso tra la "Barriera di Milano Nord", ossia tra confluenza della Tangenziale Ovest di Milano, al "bivio di Lainate", ossia la diramazione tra la A8 per Varese e la A9 per Como, per uno sviluppo complessivo di circa 4 km e prevede, inoltre, la realizzazione di uno svincolo nel comune di Arese, svincolo di Rho-Arese in sostituzione dell'esistente e la modifica dello svincolo nel comune di Lainate, nonché della viabilità di adduzione;
- l'intervento in esame è stato individuato nell'ambito delle prescrizioni di cui alla Conferenza di Servizi 20/04/2007 relativa all'opera di ampliamento alla 3ª corsia della Autostrada A9 "Lainate – Como – Chiasso". In particolare la Regione Lombardia ha sollecitato l'intervento in considerazione della crescita della domanda di trasporto a seguito del potenziamento dell'autostrada A9, unitamente agli altri interventi previsti nel quadro di riferimento programmatico, quali ad esempio il potenziamento della viabilità di accesso al polo fieristico e all'area Expo 2015, nonché la riqualifica del collegamento tra la SS 33 "del Sempione" e la ex SS 233 "Varesina";





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

ACQUISITO il parere n. 854 positivo con prescrizioni formulato in data 20 gennaio 2012, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere favorevole espresso con delibera della Regione Lombardia n. IX/2947 del 25 gennaio 2012, pervenuta l'1 febbraio 2012, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG/PBAAC/34.19.04/22484/2011 dell'11 luglio 2011, pervenuto in data 29 luglio 2011, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE l'intervento non ricade nelle zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario localizzate nel raggio di influenza dell'infrastruttura;

PRESO ATTO che sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152, come modificato dal D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4 e che le stesse sono state considerate nel parere allegato della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.Lgs. 152/06, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008, il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;



ATTESO che:

- ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.lgs. 152/2006, così come modificato dal Dlgs 29 giugno 2010, n. 128, sulla base di quanto indicato dal proponente in sede di presentazione dell'istanza di V.I.A., si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, da acquisire nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale e relative al livello di progettazione oggetto del procedimento medesimo;
- sulla base della suddetta ricognizione risultano, pertanto, già acquisiti:
 - parere favorevole del comune di Rho n. 14236 del 22/03/2011;
 - parere interlocutorio del comune di Lainate n. 975 del 14/01/2011;
 - parere favorevole con prescrizioni del comune di Arese del 26/01/2011 n. 2092;

I sopra elencati pareri e/o nulla osta, che si intendono recepiti nel presente decreto e le prescrizioni, ove indicate, sono riconducibili al parere positivo con prescrizioni formulato in data 20 gennaio 2012, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., al parere della Regione Lombardia e a quello del Ministero per i beni e le attività culturali.

- è fatta salva l'acquisizione in sede di definizione del procedimento autorizzativo di ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, come peraltro prescritto nel corso delle autorizzazioni dei cantieri dalla Regione Lombardia (prescrizione n);

RITENUTO di dover provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato, sulla base di quanto premesso;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DECRETA

la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Autostrada A8 Milano-Laghi, tratto barriera Milano Nord - Interconnessione di Lainate, ampliamento alla quinta corsia in comune di Rho, Arese e Lainate (MI), presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede a via Bergamini n. 50, 00159 Roma, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano:

A) prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS:

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 PRQA, al fine di garantire la coerenza dell'opera in progetto con lo stesso piano;
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;
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;

4. relativamente alla protezione dalla 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 n. 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;

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 chimico-fisici 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; -





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- 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, disoleatura, 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;
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 del D.M. 29.11.2000, per quei recettori 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 ferialo;
 - 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);
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'innescare 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





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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'innescare 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'ideale 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, tendendo 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;
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;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- 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);
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 un programma di eradicazione;
10. prima dell'approvazione del progetto esecutivo dovrà essere presentato alla Regione Lombardia e al MATTM 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





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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;

11. relativamente al sistema di smaltimento acque meteoriche è necessario che:

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

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'esiguità 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;
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;
 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 chironomidi e tutte le specie di interesse conservazionistico;
 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);
 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





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

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;
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;
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;
19. il Proponente dovrà specificare le modalità di smaltimento delle acque di uso industriale nei cantieri;
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



impegrate dalle opere di canticizzazione. Il progetto di mitigazione dovrà contenere uno specifico piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi;

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;
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;
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) nel 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:

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;
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;
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;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

B) prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali:

- considerato che il tracciato autostradale coincide con antiche viabilità d'epoca romana, si ritiene, indispensabile che gli scavi o sbancamenti di qualsiasi natura, anche di modesta profondità, siano eseguiti con controllo preventivo che possa accertare - e debitamente documentare ed indagare scientificamente - eventuali altre presenze di interesse archeologico.

Tali accertamenti, che saranno diretti dagli uffici della Soprintendenza archeologica della Lombardia, ai sensi dell'art. 88, comma 1 del D.Lgs n. 42 del 22 gennaio 2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), dovranno essere materialmente effettuati da ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell'Ente committente, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del medesimo D.Lgs.;

- nella fase della progettazione esecutiva si dovranno ridurre gli svincoli e il complesso delle infrastrutture previsti tra la progressiva Km. 7+0 e Km. 7+5, rendendoli meno invasivi nel contesto territoriale; inoltre il loro inserimento nel contesto paesaggistico dovrà essere oggetto di una specifica progettazione da sottoporre all'approvazione di questa Direzione Generale e delle Soprintendenze di settore competenti per territorio.

C) prescrizioni della Regione Lombardia:

Quadro progettuale

- a. il progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza di Servizi (C.d.S.) approvativa dovrà risultare aggiornato, modificato o integrato sulla base di quanto emerso durante la fase istruttoria di V.I.A., in particolare attraverso le verifiche di dettaglio relative agli elementi di seguito elencati:

- a.1 minimizzazione dell'occupazione di suolo e delle interferenze sui sistemi verdi, e riduzione delle zone intercluse - compatibilmente con il rispetto degli standard geometrici normativi per le costruzioni stradali, e con la funzionalità delle connessioni di progetto - mediante:

- l'avvicinamento del nuovo casello di Lainate/Aresé all'asse dell'autostrada;
- l'avvicinamento del tracciato della variante alla SP101 al margine urbano e



- delle aree produttive;
- l'ottimizzazione della rotatoria presso il campo da golf, per limitare l'impatto sul sito inserito nel parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) del Lura;
- a.2** mantenimento delle connessioni ciclopedonali presenti nell'area interessata dalla realizzazione del progetto, e formazione di anello ciclopedonali protetti presso le rotatorie; le piste ciclabili realizzate dal proponente dovranno essere formalmente cedute al Comune competente;
- b.** in sede di progettazione esecutiva, riguardo al territorio di Lainate si dovranno valutare - in accordo con il Comune - interventi e misure specifici volti a migliorare la funzionalità delle direttrici di adduzione al nuovo svicolo, creando direttrici preferenziali per i flussi in ingresso e in uscita dal sistema autostradale, in particolare analizzando e sviluppando l'ipotesi di un collegamento tra lo svicolo e via Rho che permetta di non sovraccaricare il nodo già critico costituito da via Mascagni e dall'intersezione Rho/Mascagni;
- c.** si ritiene inoltre opportuno:
- che per limitare il traffico di attraversamento nell'abitato di Lainate da parte dei flussi provenienti da N, il proponente inserisca nella propria programmazione a breve termine il completamento degli svicoli di Cerro Maggiore/Origgio Ovest sulla A8 e di Origgio sulla A9;
 - proporre - con riguardo all'esercizio e in riferimento agli elevati flussi di traffico presenti lungo la direttrice autostradale in esame ed in un tutto il sistema tangenziale di Milano, con cui l'opera in questione si raccorda, ed al fine di evitare o limitare accodamenti lungo la direttrice stessa ed in particolare in prossimità della barriera di Milano Nord - l'inserimento, secondo uno specifico programma temporale da definire, del sistema di pedaggiamento "free flow" in luogo della barriera stessa;
- d.** quanto alle fasi realizzative dell'intervento, il piano della cantierizzazione e il cronoprogramma definitivo dovranno tener conto della necessità di:
- in generale, coordinate - con ANAS e la Provincia di Milano - la realizzazione dell'opera in progetto con gli interventi programmati a N del nuovo svicolo autostradale nell'ambito dell'accordo di programma "ex Alfa Romeo";
 - limitare al massimo le chiusure dei tre varchi di attraversamento dell'autostrada





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

in Lainate (via Manzoni, via Volta, via Milano);

- garantire per tutta la durata dei lavori l'esercizio di almeno quattro corsie per senso di marcia su tutto il tratto in ampliamento;
- compatibilmente con la corretta gestione dell'esercizio, praticare l'apertura parziale di lotti funzionali già potenziati a cinque corsie per singole direzioni;

Quadro ambientale, opere di mitigazione e compensazione

preliminarmente si richiama - specialmente riguardo alle componenti rumore, vibrazioni, atmosfera - il rispetto dei dettami previsti dalle vigenti normative in materia, nonché l'accurata realizzazione delle opere di mitigazione e delle azioni di monitoraggio post operam volte a verificarne l'efficacia;

atmosfera

- e. l'organizzazione della fase di cantiere dovrà prevedere la massima limitazione delle attività più impattanti, sotto il profilo della diffusione di polveri in atmosfera, nel periodo che va da novembre a febbraio compresi; in ogni caso, va prevista la possibilità di sospendere i lavori durante episodi particolarmente critici di inquinamento atmosferico che vedano ripetuti e continui superamenti del valore limite giornaliero della concentrazione di PM10;

ambiente idrico, suolo e sottosuolo

- f. in sede di progetto esecutivo sia sviluppato e verificato in dettaglio il dimensionamento del sistema e delle opere di governo (raccolta, trattamento, laminazione) delle acque meteoriche di piattaforma, alla luce:

- della parte terza del d.lgs. 152/2006, dei regolamenti regionali 3/2006 e 4/2006 e del Programma regionale di tutela ed uso delle acque (PTUA);
- del Piano di gestione del distretto idrografico del Po [Autorità di bacino - delibera n. 1/2010] e della Direttiva 2000/60/CE;
- degli scenari di sviluppo e dei programmi di intervento delineati dai "Contratti di fiume" operanti sul territorio;

quanto sopra con riferimento agli elementi e secondo i criteri di seguito elencati;

- f.1 obiettivo generale è il non aggravamento della situazione di criticità ambientale che interessa i bacini attraversati, evitando effetti negativi dovuti allo scarico e allo smaltimento delle acque e ad eventuali sversamenti, al fine di non compromettere il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale fissati dagli atti sopra richiamati per i corpi idrici;



- f.2 nello sviluppo progettuale in parola si consideri anche la possibilità di estendere la soluzione progettuale proposta per l'autostrada anche alle acque meteoriche cadenti sulle piattaforme della viabilità connessa;
 - f.3 i sistemi di depurazione installati dovranno tendere al rispetto dei limiti per lo scarico sul suolo elencati nelle tabelle 4 e 5 dell'allegato 5 alla parte terza del d.lgs. 152/2006, con particolare riferimento ai parametri "pericolosi" di cui alla successiva tab. 5, ovvero nella tabella 3 nel caso si proponga lo scarico in corpo idrico superficiale; in quest'ultimo eventuale caso la portata scaricata dovrà essere limitata alla effettiva capacità idraulica del corpo idrico recettore, previa specifica verifica;
 - f.4 lo sviluppo progettuale in parola dovrà contenere anche un piano di controllo e manutenzione atto a garantire la costante efficienza dei sistemi di collettamento e trattamento, la regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, nonché il loro smaltimento a termini di legge, indicando altresì il soggetto responsabile di tali interventi;
- g.** in rapporto al reticolo idrico superficiale:
- g.1 in generale, tutti i manufatti di attraversamento non dovranno restringere la sezione utile di deflusso mediante spalle o rilevati di accesso, comportare una riduzione della pendenza del corso d'acqua mediante l'utilizzo di soglie di fondo, né stabilire l'intradosso a quota inferiore a quella del piano campagna;
 - g.2 non possono essere ammessi scarichi delle acque meteoriche nel Canale Villoresi o nei suoi diramatori interferiti dall'autostrada e dagli altri tracciati in progetto, essendo tali corpi d'acqua essi classificati di bonifica con funzioni irrigue; i loro attraversamenti e le eventuali modifiche dell'alveo o delle sponde dovranno essere preventivamente dettagliati in accordo con il Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi;

rumore

- h. in sede di progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata, dettagliata o integrata la definizione degli interventi e dei dispositivi di protezione acustica, a norma del d.p.r. 142/2004 e secondo le seguenti indicazioni:
 - h.1 non dovranno verificarsi - tra le situazioni ante e post operam - transizioni da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- rumore, né incrementi apprezzabili dei livelli di rumore che nell'ante operam fossero già superiori ai limiti; tali transizioni ed incrementi configurerebbero infatti una violazione delle disposizioni del d.p.r. 142/2004; si consideri inoltre, in una logica di valutazione costi/benefici e di contenimento dell'impatto, l'opportunità di mitigare i livelli di rumore post operam che, pur entro i limiti, risultassero significativamente incrementati - in rapporto alla sensibilità dei recettori - rispetto all'ante operam;
- h.2** sia comunque sempre verificato il principio di concorsualità, secondo i dettati del d.m. 29.11.2000; in particolare, laddove il tracciato si avvicina ad altre sorgenti acustiche, il livello di rumore complessivamente immesso dalle infrastrutture, presso recettori compresi nell'area di sovrapposizione delle fasce di pertinenza, non dovrà superare il massimo dei limiti delle singole infrastrutture;
- h.3** le caratteristiche delle barriere, ferma restando la loro efficacia acustica, dovranno essere definite in dettaglio in modo coordinato con le esigenze di carattere paesaggistico; particolare cura sarà inoltre posta nella stesura della prevista pavimentazione fonoassorbente;
- h.4** laddove, per motivi tecnici o ambientali, si renda indispensabile l'intervento diretto sul recettore, esso dovrà essere effettuato in sede di realizzazione del progetto di ampliamento alla quinta corsia; ciò alla luce dello schema di Intesa in Conferenza Unificata assentito il 28.10.2010 e del conseguente decreto ministeriale di approvazione del primo stralcio del piano di risanamento acustico di Autostrade per l'Italia del 13 marzo 2011, ed in particolare di quanto disposto dal punto 6 dello schema d'Intesa, il quale prevede lo stralcio dal piano stesso degli interventi sottoposti a procedura di V.I.A. conclusa, e il conseguente conseguimento degli obiettivi di risanamento acustico [d.m. 29.11.2000 e d.p.r. 142/2004] nell'ambito del progetto di potenziamento dell'autostrada;
- h.5** ai fini della determinazione del soggetto a carico del quale sono posti gli interventi di mitigazione del rumore, si richiamano le disposizioni del d.p.r. 459/1998, art. 3 e del d.p.r. 142/2004, art. 8;
- h.6** i gestori dell'autostrada e della viabilità complementare dovranno provvedere alla manutenzione delle opere di mitigazione, sostituendo quelle



deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da consentire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;

mitigazioni e compensazioni

i. i previsti interventi di mitigazione e compensazione ambientale dovranno essere integrati ai fini dell'approvazione in C.d.S.; a tal fine il proponente dovrà predisporre specifici elaborati di progetto - da sottoporre a Regione Lombardia per una verifica di ottemperanza, sentiti gli Enti locali e il PIJS del Lura - redatti sulla base di quanto proposto nello S.I.A., degli obiettivi esposti nel par. 5.2 della presente relazione istruttoria, e degli ulteriori criteri ed elementi specifici esposti di seguito:

i.1 in generale si dovrà implementare nel massimo grado possibile l'entità degli interventi a verde proposti nello S.I.A., in modo tale che essi siano effettivamente in grado di svolgere la richiesta funzione di compensazione degli impatti legati alla realizzazione del progetto, puntando a realizzare di interventi forestali a rilevanza ecologica e di incremento della naturalità, tendenti all'aumento della potenzialità biologica del sito e alla connessione degli elementi che costituiscono la rete ecologica, ivi compresa ove possibile la fascia intorno al torrente Lura, commisurando comunque le compensazioni all'entità delle previste eliminazioni di elementi di valore ecologico;

i.2 gli elaborati di progetto depositati in sede di C.d.S. dovranno conseguire un adeguato dettaglio delle opere mitigative e compensative, anche sotto il profilo paesaggistico, con particolare attenzione:

- alla salvaguardia e riqualificazione delle aree di rilevanza paesistica e segnatamente del paesaggio agrario (partitura dei campi, viabilità interpodereale, siepi e filari), ed all'armonizzazione del disegno della frangia urbana;
- al mantenimento e potenziamento delle connessioni ciclopedonali, anche mediante sovrappassi ad accessibilità protetta, tenendo conto dei tracciati già programmati, nonché alla formazione di passaggi faunistici (es. in corrispondenza del torrente Lura);
- al coordinamento, sotto il profilo paesaggistico - con gli interventi di mitigazione acustica, prevedendo ad es. la formazione di filari arborei e





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- arbustivi lungo le barriere fonoassorbenti, o di rilevati e terrapieni rinverditi quando possano conseguire gli stessi risultati in termini di abbattimento acustico;
- i.3 in considerazione dell'obiettivo impegno richiesto dalla ricerca e dall'acquisizione delle aree necessarie, parte delle misure compensative potrà essere eventualmente definita in sede di progettazione esecutiva e dettagliata nelle prime fasi di costruzione della quinta corsia, sulla base dei criteri definiti dal progetto di cui sopra; in ogni caso il progetto esecutivo - oltre ad individuare con adeguato dettaglio la localizzazione e le modalità realizzative degli interventi - dovrà indicare modalità e tempi di esecuzione, nonché i relativi piani di manutenzione, anche con specifici accordi con i proprietari dei sedimi interessati o con i gestori della rete irrigua;
- gli interventi di mitigazione siano attuati contestualmente ai lavori autostradali e di realizzazione della viabilità connessa, e completati prima dell'entrata in esercizio della quinta corsia, salvo comprovata impossibilità [ad es. per conflitto fisico con i cantieri];
- k. per la redazione degli affinamenti progettuali in parola si faccia riferimento alle indicazioni e prescrizioni della normativa nazionale e regionale di settore, tra cui:
- i "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale" di cui al decreto regionale n. 4517 del 07.05.2007;
 - per l'entità della compensazione delle previste eliminazioni di elementi di valore ecologico, le indicazioni della l.r. 27/2004 e della d.g.r. VIII/675 del 21.09.2005;
 - per la ricucitura del contesto ecosistemico, la d.g.r. 8/8515 del 26.11.2008 "Modalità di attuazione della rete ecologica regionale", e la d.g.r. 8/10962 del 30.12.2009 "Rete ecologica regionale: approvazione degli elaborati finali" e il progetto di rete ecologica provinciale;
 - per l'attuazione delle opere, al "Quaderno tipo" delle tecniche di ingegneria naturalistica di cui alla d.g.r. 6/48740 del 29.02.2000;
 - circa l'utilizzo di specie vegetali, il d. lgs 386/2003, il d. lgs 214/2005, la d.g.r. 8/7736 del 24.07.2008 in attuazione della l.r. 10/2008;



- i criteri progettuali di cui al “Repertorio B” allegato al PTCP della Provincia di Milano;
- l. gli interventi a verde devono essere effettuati mediante l'utilizzo di specie autoctone certificate ai sensi del d.lgs 386/2003 e del d.lgs 214/2005, previo accertamento della non sussistenza nell'area di intervento, all'atto della scelta e della messa a dimora delle specie, di restrizioni fitosanitarie legate alla presenza di particolari organismi nocivi oggetto di lotta obbligatoria; in particolare è opportuno richiamare il divieto di utilizzare specie alloctone quali la *Elodea canadensis* che è presente, tra l'altro, nell'All. E “Lista nera delle specie alloctone vegetali oggetto di monitoraggio, contenimento o eradicazione” di cui alla d.g.r. VIII/7736 del 24.07.2008;

gestione degli inerti

m. in merito al reperimento e alla gestione degli inerti e delle terre:

- m.1 al fine di minimizzare il movimento di mezzi pesanti nell'ambito territoriale interessato dai lavori, per l'approvvigionamento di inerti si farà riferimento prioritariamente agli ambiti estrattivi attivi localizzati nell'intorno dei cantieri [es. ATEg5, ATEg7, ATEg8, ATEg16 e ATEg30 previsti dal piano provinciale di settore]; è comunque da escludersi l'apertura di cave specificamente dedicate all'intervento in oggetto (“cave di prestito”);
- m.2 si richiama l'inderogabile necessità del piano di gestione delle terre da scavo previsto dall'art. 186 del d.lgs. 152/2006, evidenziando in proposito che la sua approvazione compete al Ministero dell'ambiente in quanto autorità che ha in capo il procedimento di V.I.A.; in merito all'applicazione della suddetta norma, circa le indagini previste per verificare la natura dei terreni da scavare e l'esclusione di contaminazione, si ritiene necessaria l'esecuzione - oltre a quelli previsti dal proponente - di ulteriori punti di indagine da ubicarsi in zone rappresentative di aree omogenee (agricola, industriale, urbanizzata, ecc.) da concordare con il competente Dipartimento di ARPA Lombardia;
- m.3 dovrà inoltre essere eseguita la caratterizzazione delle aree di cantiere ante e post operam, al fine della loro restituzione all'uso originario, indagando orientativamente un punto ogni 5.000 m² di occupazione; l'area di caratterizzazione dei cumuli dovrà essere realizzata conformemente al





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

regolamento regionale 4/2006, e la caratterizzazione eseguita ogni 5000 m³ con le modalità previste dalle norme UNI 10802;

Cantierizzazione e ripristini

- n. in sede di progetto esecutivo 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; in particolare, nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i recettori; si prevederà inoltre l'integrale e sollecito ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con la ricucitura del tessuto preesistente;
- o. in fase di esecuzione dei lavori, oltre alla rigorosa applicazione di tutte le misure e gli accorgimenti esplicitamente proposti nello S.I.A.:
- o.1 ai fini del contenimento delle emissioni si dovrà:
- utilizzare per le macchine di cantiere carburanti diesel a basso tenore di zolfo (< 50 ppm) 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; impiegare inoltre, ove possibile, apparecchi con motore elettrico;
 - ottimizzare il percorso e il carico dei mezzi di trasporto al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione, evitare l'attraversamento dei centri abitati, contenere la velocità di percorrenza e, in condizioni meteorologiche siccitose e/o ventose, provvedere alla bagnatura sistematica delle aree di cantiere e del fondo delle piste sterrate;
 - in caso di vento proteggere con barriere e umidificare i depositi di materiale sciolto caratterizzati da frequente movimentazione, e coprire con teli e stuoie quelli con scarsa movimentazione; evitare inoltre, qualsiasi attività di combustione all'aperto;
 - adottare specifiche pannellature piene di tipo opaco per mascherare le aree di cantiere situate in prossimità di aree fruibili dalla popolazione, nonché schermature acustiche provvisorie laddove, sulla base di rilievi fonometrici di cantiere, si riscontrino situazioni di disturbo presso recettori sensibili;



- o.2 si dovrà garantire la tutela della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dando puntuale corso agli interventi ed alle azioni proposte dallo S.I.A., e salvaguardare la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, limitando inoltre allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso; è opportuno non utilizzare in cantiere acqua potabile della rete dell'acquedotto, se disponibili prelievi alternativi convenienti sul piano economico e ambientale;
- p. al termine dei lavori, il proponente dovrà opportunamente e sollecitamente ripristinare e restituire alla loro funzionalità le infrastrutture interferite e necessarie per lo svolgimento dell'attività agricola (reti di irrigazione, infrastrutture tecnologiche, ecc.) in accordo con le proprietà e con il Comune interessato;

Monitoraggio ambientale

- q. entro tre mesi dall'approvazione del progetto definitivo nella C.d.S., e comunque prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il proponente dovrà dettagliare e presentare al Ministero dell'ambiente, a Regione Lombardia e alla Provincia di Milano, il piano di monitoraggio ambientale (PMA) redatto secondo le linee guida definite dalla Commissione Speciale VIA ed approvate in data 04.09.2003, a partire da quanto proposto nella documentazione agli atti dell'istruttoria di V.I.A. e con le integrazioni derivanti da quanto emerso dall'analisi istruttoria stessa;

il PMA dovrà consentire di verificare e misurare - rispetto a quanto previsto nello S.I.A. - le modifiche determinate dalla realizzazione dell'autostrada sulle componenti biotiche ed abiotiche dell'ambiente e la loro evoluzione nel tempo, individuare eventuali elementi non previsti, consentire la segnalazione di criticità per l'ambiente e la tempestiva definizione e messa in atto delle conseguenti misure di contenimento; esso dovrà pertanto essere riferito alle fasi ante operam, di cantierizzazione e post operam;

- r. fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle suddette linee guida, i contenuti del PMA e le modalità di svolgimento delle attività collegate - [definizione in dettaglio delle componenti ambientali interessate, parametri da analizzare, stazioni di misura, modalità e frequenze di prelievo o misurazione, validazione dei dati, frequenza e modalità di redazione e trasmissione dei report periodici,





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

ecc.] dovranno essere definite dal proponente in accordo con Regione Lombardia, supportata dall'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (ARPA) della Lombardia, tenendo conto anche delle indicazioni di merito espresse dalla Provincia di Milano e dai Comuni; ARPA Lombardia fornirà il supporto tecnico all'Autorità competente, o al Tavolo tecnico istituzionale all'uopo costituito, per la verifica della corretta attuazione del PMA da parte del proponente nonché dell'adeguata pubblicizzazione dei risultati del monitoraggio e dello stato di avanzamento dell'opera (audit pubblico), secondo le modalità definite dalla normativa regionale in materia di V.I.A.;

3. si evidenzia fin d'ora la necessità di prevedere nel PMA:
 - a) - specifiche indagini relative alla qualità dell'aria e al rumore presso l'asilo nido di Via Gorizia a Lainate;
 - b) - una adeguata intensificazione della frequenza delle campagne di monitoraggio della qualità dell'aria con mezzo mobile durante il periodo invernale;
 - c) - una particolare attenzione alla caratterizzazione della componente acque sotterranee, sia in fase di cantierizzazione che di esercizio-gestione dell'infrastruttura.

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate si provvederà come indicato di seguito:

- le prescrizioni di cui alla lettera A) dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- il Ministero per i beni e le attività culturali provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera B), i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- la Regione Lombardia provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C), i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.



Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. , al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, Ministero delle infrastrutture Direzione Generale per le Politiche di Sviluppo del Territorio, alla Provincia di Milano, ai comuni di Rho, Arese e Lainate ed alla Regione Lombardia., la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata

La proponente Società Autostrade per l'Italia S.p.A. provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, ai sensi dell'art. 27, comma 1, del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs 29 giugno 2010, n. 128, notiziando il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero per i beni e le attività culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 14-ter, comma 10, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii..

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della "Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", della Regione Lombardia e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

