



Regione Lombardia

Giunta Regionale
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE, ENERGIA E RETI
SVILUPPO SOSTENIBILE E VALUTAZIONI AMBIENTALI

Piazza Città di Lombardia n.1
20124 Milano

www.regione.lombardia.it
ambiente@pec.regione.lombardia.it

Tel 02.6765.1 Fax 02.393.6162



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

E.prot DVA – 2012 – 0002460 del 01/02/2012

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL
TERRITORIO E DEL MARE D.G. PER LE VALUTAZIONI
AMBIENTALI Email:
DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Oggetto: Trasmissione del parere regionale in ambito di procedura di v.i.a. relativa al progetto di "Potenziamento alla quinta corsia dell'autostrada A8, dalla barriera di Milano Nord all'interconnessione di Lainate".

In allegato alla presente si trasmette la deliberazione n. IX/2947 del 25.01.2012 – con la relazione istruttoria che ne è parte integrante e sostanziale – con la quale la Giunta Regionale ha espresso il parere in merito alla compatibilità ambientale del progetto in argomento.

Con l'occasione si porgono cordiali saluti.

IL DIRIGENTE
FILIPPO DADONE

Allegati:

File N162-dgrIX-2947.pdf

File N162-Rel.istr-all.dgr-IX-2947.pdf



Referente per l'istruttoria:

Giuseppe M. Civati

Tel. 02.6765.5506



Regione Lombardia

Giunta Regionale
Direzione Generale Ambiente, energia e reti
U.O. Sviluppo sostenibile e valutazioni ambientali

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

**Autostrada A8 Milano - Laghi:
ampliamento alla quinta corsia
del tratto Milano Nord – Interconnessione di Lainate**

Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A

RELAZIONE ISTRUTTORIA

ALLEGATO "A"

alla deliberazione della Giunta Regionale IX/2947 del 25/01/2012

Milano, gennaio 2012

Indice

1. Premessa.....	3
2. Localizzazione, quadri programmatico e progettuale	4
2.1 Ambito territoriale e motivazioni dell'intervento	4
2.2 Il Quadro programmatico	4
2.3 Il progetto e la fase di costruzione	5
2.4 Flussi di traffico e domanda di trasporto	6
3. Il quadro ambientale.....	8
3.1 Atmosfera.....	8
3.2 Ambiente idrico, suolo e sottosuolo	10
3.3 Rumore e vibrazioni.....	11
3.4 Componenti naturalistiche e paesaggio.....	13
3.5 Opere di mitigazione a verde.....	14
3.6 Salute pubblica e insediamenti a rischio di incidente rilevante.....	15
3.7 Piano di monitoraggio.....	15
4. Gli apporti e le critiche allo studio	16
4.1 Le osservazioni del pubblico.....	16
4.2 Il parere degli Enti locali	16
5. Conclusioni: parere regionale e proposta di prescrizioni.....:	21
5.1 Considerazioni conclusive	21
5.2 Parere regionale.....	24
5.3 Quadro delle prescrizioni.....	25

1. Premessa

Il 15.11.2010 è stato depositato lo studio di impatto ambientale (s.i.a.) relativo al progetto definitivo di ampliamento alla quinta corsia dell'autostrada A8 "Milano - Lagni", nel tratto dalla barriera di Milano Nord all'interconnessione di Lainate, con la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

L'intervento, che interessa la Provincia di Milano, rientra nella categoria di cui al punto 10 dell'Allegato II alla Parte Seconda del d.lgs. 152/06 (*"autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli"*).

Proponente dell'opera è Autostrade per l'Italia S.p.a., con sede in Roma [nel seguito richiamato come "ASPI"].

L'avviso di deposito dello studio è stato pubblicato il 15.11.2010 sui quotidiani "Corriere della Sera" e "QN - il Giorno".

Per l'espressione del parere regionale previsto dall'art. 25, comma 2, del d.lgs. 152/06 si è proceduto come disposto dalla d.g.r. IV/43984 del 20.06.1989.

Il Gruppo di lavoro per l'esame dello s.i.a. si è avvalso di funzionari delle Direzioni Generali Ambiente, energia e reti, Sistemi verdi e paesaggio, Infrastrutture e mobilità, della Sede Territoriale di Milano della Giunta Regionale oltre che dell'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (ARPA) e della ASL della Provincia di Milano-1.

Gli Enti locali chiamati alla "Conferenza di concertazione dei pareri", tenutasi il 02.08.2011, sono la Provincia di Milano, i Comuni di Rho, Arese, Lainate, oltre al Parco regionale delle Groane, al Parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS) "del Lura" e "del Roccolo", e l'Ente gestore della riserva regionale e ZPS "Bosco di Vanzago".

In data 09.03.2011 è stato effettuato il sopralluogo istruttorio lungo il tracciato autostradale interessato dall'ampliamento alla quinta corsia. Hanno partecipato a tale visita tecnica i rappresentanti della Regione Lombardia, il referente della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente (CTVA), il rappresentante del Ministero per i beni e le attività culturali.

Successivamente sulla base di quanto emerso dal sopralluogo, dalle osservazioni pervenute, e dall'istruttoria regionale, la CTVA ha chiesto al proponente - con nota prot. DVA-2011-0013640 del 07.06.2011 - integrazioni e chiarimenti.

Il Proponente con nota del 13.06.2011 [in atti regionali prot. T1.2011.13204] ha trasmesso le integrazioni richieste.

Tale documentazione ha riguardato sia il quadro progettuale e lo studio di traffico, sia il quadro ambientale.

Per giungere alle considerazioni di merito sono stati esaminati i documenti depositati dal proponente, comprensivi dello studio d'impatto ambientale (s.i.a.) ed allegati tecnici, della sintesi non tecnica, del progetto definitivo, e della documentazione integrativa.

2. Localizzazione, quadri programmatico e progettuale

2.1 Ambito territoriale e motivazioni dell'intervento

L'autostrada A8 rappresenta uno dei principali collegamenti autostradali lombardi, di fondamentale importanza poiché consente il collegamento tra le più grandi direttrici del Nord Italia. Essa si sviluppa nell'alta pianura lombarda in direzione SE-NO, interessando un territorio a morfologia pianeggiante a debole pendenza. Il paesaggio originario in questi luoghi è stato ormai pesantemente trasformato dall'attività antropica.

Lungo l'autostrada è infatti presente un'elevata concentrazione di insediamenti residenziali, industriali e commerciali, infrastrutture stradali e ferroviarie, nella parte nord-occidentale della vasta conurbazione metropolitana milanese che si estende fino ad interessare anche la Provincia di Varese.

La A8 origina alla periferia di Milano all'intersezione con la A4 TO-MI-VE e il sistema tangenziale, e dirige verso NO per 11 km, diramandosi quindi (interconnessione di Lainate) verso Varese e la Val d'Ossola [A8/A26] e verso Como e la Svizzera [A9].

Segnatamente, nel tratto compreso tra la barriera di Milano Nord – che coincide con l'innesto della tangenziale ovest [A50] – e la diramazione A8/A9 [interconnessione di Lainate] si registrano flussi di traffico molto elevati in entrambe le direzioni ed anche al di fuori delle ore di punta, nonostante la presenza di quattro corsie per senso di marcia.

In sintesi, nella direzione in uscita da Milano, su questo tratto confluiscono i flussi provenienti dalla città, dalla tangenziale ovest, dal raccordo che serve il Polo Fieristico di Rho – Pero, dalla A4 [area orientale della Lombardia e ambito della Brianza].

Nella direzione opposta, i flussi da Varese su tre corsie per senso di marcia, e da Como / Svizzera, con la terza corsia in corso di realizzazione, confluiscono sulle attuali quattro corsie.

Le ulteriori informazioni esposte più avanti, relativamente allo studio di traffico, unitamente alle esigenze di sicurezza stradale, rendono conto della criticità attuale e sostengono l'intervento proposto qui in esame.

2.2 Il Quadro programmatico

L'intervento è già presente tra le prescrizioni della Conferenza di Servizi del 20/04/2007 che si è espressa favorevolmente sul progetto di ampliamento alla terza corsia della A9 da Lainate a Como, successivamente perfezionato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 13.10.2008.

L'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali di ANAS ne ha quindi approvato il progetto definitivo il 30.04.2009 e l'esecutivo il 11.06.2009, individuando tra le somme a disposizione l'importo da destinare al progetto di ampliamento alla quinta corsia della A8.

Dall'esame del "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2001" (PGTL), non si riscontra specifico riferimento all'intervento; la direttrice A8 rientra tuttavia nell'elenco delle infrastrutture del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT); pertanto, alcuni degli obiettivi generali enunciati dal PGTL possono essere ricondotti alle finalità stesse del progetto in esame:

- messa in sicurezza degli assi autostradali fuori norma e delle strade statali non coerenti con le norme del Codice della strada;
- potenziamento o creazione di by-pass di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali.

Nel febbraio 1999 è stato sottoscritto il *Documento di Intesa Istituzionale di Programma tra*

Governo e Regione Lombardia che definisce, mediante la stipula di specifici Accordi di programma quadro, gli impegni programmatici su obiettivi nazionali e regionali; i criteri ivi definiti sono finalizzati al miglioramento del quadro infrastrutturale per la mobilità della Lombardia, per garantire un adeguato rapporto fra territorio, infrastrutture e ambiente.

In tal senso è stato stipulato l'Accordo di programma relativo alla "riqualificazione e reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo", che interessa i comuni di Arese, Lainate e Rho, ed è finalizzato ad attuare interventi di trasformazione territoriale volti "ad avviare un complessivo rilancio dell'area, sulla base di una nuova ipotesi progettuale di sviluppo dell'ex complesso industriale per l'insediamento e lo sviluppo di attività anche ad elevato contenuto innovativo e tecnologico". L'accordo è stato da ultimo approvato da Regione Lombardia con la d.g.r. VIII/11247 del 10.02.2010.

2.3 Il progetto e la fase di costruzione

L'ampliamento alla quinta corsia si sviluppa per 4.413 m tra le progr. km 5+577 (coincidente con l'asse della barriera di esazione di Milano Nord) e 9+991 (in corrispondenza dell'interconnessione con la A9), tra le quote di 163 e 181 msm.

Gli attuali svincoli di Lainate e di Arese (che ha solo uscita e ingresso da/per Milano) verranno sostituiti da un unico svincolo completo in posizione intermedia.

Sono parte integrante della progettazione gli adeguamenti planoaltimetrici delle rampe dirette e semidirette di collegamento con la tangenziale ovest di Milano e con la A9 in direzione Como.

Le scelte progettuali sono state fortemente orientate dalle caratteristiche del tracciato attuale, contraddistinto da un unico rettilineo.

Caratteristiche tecniche dell'infrastruttura e dei manufatti principali

La sezione tipo autostradale prevede una piattaforma con larghezza di 45,70 m, organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico costituito da due barriere di sicurezza separate da un argine interno di 2,20 m.

Le cinque corsie di marcia hanno larghezza di 3,75 m, con corsia di emergenza di 3,00 m e banchina in sinistra di 0,70 m (min). Complessivamente rispetto all'attuale piattaforma viene realizzato, nella configurazione di ampliamento simmetrico, un allargamento pari a 4,75 m per lato, a cui si aggiungono gli adeguamenti degli arginelli.

Tenuto conto che nella tratta finale dell'intervento, verso Lainate, il territorio risulta particolarmente antropizzato a ridosso dell'autostrada, sono state inserite numerose opere di sostegno con la funzione di limitare il nuovo ingombro del solido stradale e, di conseguenza, la fascia di esproprio. Dove tale soluzione non è risultata sufficiente è stato previsto lo spostamento delle viabilità interferite.

Il nuovo svincolo autostradale è costituito da rotatorie a raso con la viabilità locale e rotatorie a due livelli con il raccordo alle rampe di svincolo con la A9 da e per Milano.

Gli adeguamenti della viabilità ordinaria assumono la duplice funzione di adduzione al sistema autostradale e di variante al sistema costituito dalla SP101 e dalla SP119, che attualmente attraversano ambiti urbanizzati.

La nuova viabilità alternativa alle due provinciali - dall'area ex Alfa Romeo in Comune di Lainate fino alla frazione Passirana di Rho - in alternativa agli attraversamenti delle propaggini conurbate, è di tipologia "C1" a semplice carreggiata [d.m. 05.11.2001], ha un'estesa di circa 1.100 m in variante alla SP101 e di 1.700 m quale collegamento alla SP119.

Il progetto prevede la demolizione e la ricostruzione degli attuali manufatti di scavalco dell'autostrada, in quanto presentano lunghezza di campata non compatibile con l'allargamento o non rientrano nei nuovi schemi viabilistici studiati per il nuovo svincolo di

Lainate – Arese; fa eccezione il cavalcavia della SP119 [progr. km 7+878], di recente realizzazione.

I sottovia saranno invece adeguati al nuovo calibro stradale mediante prolungamenti in entrambe le direzioni.

Per i dettagli progettuali si rimanda alla documentazione depositata dal proponente.

Eventuali affinamenti progettuali – in accoglimento di quanto richiesto nei pareri espressi dagli Enti territoriali [v. cap. 4] - potranno essere sviluppati in sede di Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo.

Cantierizzazione

In funzione delle attività previste sono stati individuati:

- un campo base, con superficie pari a 6.000 m², per ospitare uffici, dormitori, parcheggi, tettoie e mensa;
- tre cantieri operativi, rispettivamente di 13.000, 6.000 e 4.000 m², dove collocare un'area di stoccaggio, uffici, parcheggi e capannoni da adibire ad eventuale officina all'aperto;
- un'area di caratterizzazione delle terre (6.000 m²) completamente impermeabilizzata sul fondo in modo da evitare inquinamenti del sottosuolo;
- un'area di supporto (7.000 m²) all'interno della quale sono previsti un sito di stoccaggio, uffici, parcheggi, e capannoni per l'eventuale officina;

Il campo base, un cantiere operativo e l'area di caratterizzazione sono stati localizzati a N dell'autostrada, in adiacenza alla nuova area di interconnessione di Lainate [progr. 8+000]; gli altri due cantieri operativi sono previsti sui lati S e N all'altezza dello svincolo di Lainate; l'area di supporto è stata localizzata in adiacenza dell'attuale rampa di accesso in direzione S dello svincolo di Arese [progr. 6+350].

Tutti i siti sono raggiungibili direttamente dalla A8 e dalla viabilità locale.

2.4 Flussi di traffico e domanda di trasporto

Il flusso sul tratto autostradale in esame risulta mediamente più elevato nelle ore della mattina che in quelle serali, con livelli di servizio che raggiungono anche la classe E in direzione Milano tra le attuali rampe di Lainate ed Arese. Il traffico giornaliero medio (TGM) è prossimo ai 120.000 veicoli equivalenti per senso di marcia; i valori su rampe di svincolo e sulla rete di adduzione sono molto simili tra loro (circa 8.000 + 10.000), con una differenza solo in termini di rapporto tra veicoli leggeri e pesanti e con maggiore incidenza dei pesanti sulle rampe.

L'analisi su tratte elementari evidenzia come, nello scenario attuale, si assista al progressivo incremento del traffico autostradale, con valori più accentuati la sera in direzione N (verso Como e Varese) e il mattino verso Milano.

Il confronto tra gli scenari previsionali con e senza ampliamento alla quinta corsia mostra che l'incremento di capacità apportato dalla realizzazione del progetto in esame consente di riportare i livelli di servizio quasi ovunque nelle classi C e D, con condizioni simili a quelle riscontrate nello scenario attuale, e molto meno congestionate di quelle osservate negli scenari programmatici senza intervento (livelli E ed F).

La situazione di congestione sulle rampe di ingresso e uscita dall'autostrada diventa più problematica rispetto allo scenario attuale. Infatti le attuali tre connessioni [si ricordi che lo svincolo di Arese non è completo] saranno sostituite da due, in corrispondenza del nuovo casello di Lainate-Arese. Anche a parità di ingressi e uscite complessivi dall'autostrada, si assisterebbe quindi ad un flusso maggiore su ciascuna rampa.

Un incremento significativo di tali flussi è inoltre dovuto alla risistemazione della viabilità di

adduzione al nuovo svincolo, con maggiore capacità, manovre protette e minimizzazione delle interferenze.

Analizzando i valori del TGM simulato post operam, e confrontandolo con lo scenario attuale, si osserva, già al 2015, un significativo incremento dovuto, oltre che alla crescita tendenziale della domanda, alla realizzazione del progetto ex-Alfa Romeo. Complessivamente si prevede un aumento del TGM medio prossimo al 22%.

Tale incremento risulta molto più consistente sulla rete di adduzione (circa 40%) e, soprattutto, sulle rampe di accesso all'autostrada (circa 75%).

Gli incrementi successivi, cioè negli orizzonti temporali al 2025 e al 2035, risultano più modesti; riferendoli al decennio precedente, essi sono nell'ordine del 5% sulla rete autostradale, in linea con l'andamento di crescita della domanda complessiva.

3. Il quadro ambientale

Lo s.i.a. ha affrontato le componenti ambientali significativamente interessate dalle opere in progetto, segnatamente atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, salute pubblica, rumore e vibrazioni, paesaggio, oltre ad una verifica dell'interesse archeologico del sito. Il contesto territoriale ed ambientale di riferimento appare indagato con sufficiente approfondimento.

Su alcune componenti occorre tuttavia formulare specifiche considerazioni, a seguito dell'esame della documentazione prodotta, sentiti anche gli Enti locali nella riunione di concertazione dei pareri [v. par. 4.2] e valutato il contenuto delle osservazioni presentate da parte del pubblico [v. par. 4.1].

Le analisi e le valutazioni esposte risultano necessariamente sintetiche, dandosi per impliciti i dettagli tecnici per i quali si rimanda al progetto, allo s.i.a., ai pareri e ai contributi tecnici depositati.

Tali valutazioni generano la proposta di parere regionale e le indicazioni prescrittive, mitigative e compensative riportate nei paragrafi conclusivi della presente relazione [5.3].

3.1 Atmosfera

Stima delle emissioni e delle concentrazioni in fase di esercizio

L'ambito territoriale in esame presenta un elevato carico emissivo, per l'alto grado di urbanizzazione e la densità del reticolo viario. L'intervento in progetto non introduce significative alterazioni dell'assetto di rete, trattandosi sostanzialmente di un adeguamento in sede finalizzato a restituire al tracciato della A8 una capacità di smaltimento del traffico coerente con la domanda; le modifiche introdotte in relazione alla viabilità di svincolo e ai raccordi con la rete locale introducono un miglioramento per la componente, delocalizzando la sorgente rispetto alle aree edificate esistenti.

Attraverso specifico software sono state calcolate le emissioni generate sulla rete stradale allo stato di fatto e negli scenari programmatico e progettuale 2015.

La valutazione e il confronto operati consentono di stimare una diminuzione generalizzata delle emissioni complessive nello scenario progettuale rispetto a quelle attese nello scenario programmatico. Gli effetti legati alla realizzazione delle opere di progetto vengono confermate dalle variazioni percentuali anche delle emissioni per km, che testimoniano una migliorata fluidità generale della rete nello scenario progettuale.

Riguardo alle emissioni totali - assumendo nel calcolo il parco veicolare al 2005 - si può stimare una diminuzione generalizzata per il monossido di carbonio (CO), i composti organici volatili non metanici (COVNM), il benzene (C6H6), il particolato (PM10), e gli ossidi di azoto (NOx); si assiste invece ad un leggero aumento per il biossido di zolfo (SO2) e l'anidride carbonica (CO2).

Quanto alla dispersione, nello stato ante operam i valori di concentrazione degli inquinanti nell'intorno dell'autostrada assumono valori significativi - pur al di sotto dei rispettivi limiti - con i livelli più elevati lungo il tratto compreso tra l'innesto della tangenziale ovest e lo svincolo di Lainate.

Lungo lo stesso tratto si riscontrano i valori più elevati anche nello scenario progettuale, ma con livelli significativamente ridotti per tutti gli inquinanti rispetto allo stato di fatto, soprattutto in virtù del rinnovamento del parco veicolare, per il quale si al 2015 un'elevata percentuale di mezzi a basso tasso emissivo.

Nel complesso, le simulazioni condotte relativamente allo stato post operam portano a stimare - a fronte di un aumento del traffico tra gli scenari attuale progettuale - significative riduzioni delle emissioni e delle conseguenti concentrazioni di inquinanti. Esse sono riconducibili sia all'atteso rinnovo del parco veicolare, sia agli effetti dell'intervento in

progetto: miglioramento delle condizioni di deflusso e riorganizzazione dei flussi di traffico. I risultati evidenziano inoltre che, all'interno del dominio di calcolo e per l'insieme delle sorgenti considerate, non si verificano superamenti dei limiti di legge in vigore per nessuno degli inquinanti esaminati ed in nessuno degli scenari. Ciò vale relativamente al contributo delle sorgenti stradali, ma va considerato che, comunque, un fondo di concentrazione, anche se elevato, includerebbe già allo stato attuale le strade esaminate, e che nei pressi delle strade principali (dove si registrano i valori massimi) il contributo delle altre sorgenti è generalmente poco significativo rispetto all'impatto diretto del traffico.

Impatti in fase di cantiere

Durante le attività di cantiere le emissioni significative sono legate al funzionamento dei mezzi di cantiere e al sollevamento di polveri durante la movimentazione dei materiali.

Le verifiche sulla componente atmosfera sono state limitate a tale secondo aspetto, che è il più rilevante per il tipo di lavorazioni previste (scavi, movimentazione terre) e, contemporaneamente, quello potenzialmente più critico per lo stato attuale della qualità dell'aria.

Nel caso in esame, tuttavia, il bilancio delle terre mostra come la quantità di materiale da approvvigionare sia contenuta in circa 170.000 m³, a cui corrisponde una media di circa 15 viaggi/gg in andata e in ritorno (pari a 3 transiti/ora). Tale valore è pressoché trascurabile in confronto al traffico che interessa la A8, che sarà la strada principale di accesso ai cantieri.

Altra significativa emissione, qualora non adeguatamente controllata, può derivare dal trasporto dei materiali sulla viabilità pubblica [dispersione del carico, rilasci da pneumatici o cassoni]; poiché il transito dei mezzi di cantiere avverrà unicamente su viabilità pavimentata, per la gran parte costituite da strade esistenti, l'emissione di polveri viene sostanzialmente ridotta a livelli non significativi.

Quanto ai depositi di materiali sciolti [terre scavate e stoccate presso il sito di caratterizzazione ai fini del loro riuso per la formazione dei nuovi rilevati], essi vengono generalmente mantenuti scoperti per la necessità di frequenti movimentazioni in entrata e in uscita dall'area stessa.

Per la corretta gestione dell'attività di cantiere devono quindi essere adottati specifici accorgimenti e modalità operative, che si possono sintetizzare come di seguito:

- per il trattamento e movimentazione del materiale: agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale; movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi; copertura degli eventuali nastri trasportatori all'aperto; riduzione al minimo della riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo; chiusura dei dispositivi per il trasporto di materiali polverulenti.
- per la gestione dei depositi: incapsulamento degli apparecchi di riempimento e di svuotamento dei silos per materiali polverosi o a granulometria fine, e depolverizzazione dell'eventuale aria di spostamento; protezione dal vento dei depositi di materiale sciolto e macerie con frequente movimentazione [es. con umidificazione, pareti/valli di protezione, sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse]; in generale, si dovrà assicurare una costante bagnatura dei cumuli di materiale, e la protezione mediante copertura con stuoie, teli o copertura verde dei depositi con scarsa movimentazione;
- relativamente alle aree di circolazione nei cantieri: costante bagnatura delle strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati; limitazione della velocità massima a 30 km/h sulle piste di cantiere; lavaggio dei pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento di materiali; bagnatura e copertura dei materiali trasportati con autocarri.

3.2 Ambiente idrico, suolo e sottosuolo

La rete idrografica superficiale dell'ambito interessato dal progetto è caratterizzata principalmente dal Canale Villoresi, corpo artificiale che scorre in direzione O-E ed è intersecato dall'autostrada intorno alla progr. km 9+350, e del torrente Lura (intersecato circa alla progr. 6+650).

In tale ambito il deflusso superficiale delle acque di dilavamento è limitato sostanzialmente dall'elevata permeabilità dei suoli, costituiti da depositi quaternari quali ghiaie e sabbie di origine fluviale (Olocene) e fluvioglaciale (Würm), contenenti anche lenti limose.

L'infiltrazione nel terreno delle acque del Villoresi - distribuite dalla rete dei canali secondari e terziari - riveste una importante funzione di alimentazione della falda, il cui primo livello soggiace [v. Sistema Informativo Ambientale della Provincia di Milano - marzo 2007] a profondità compresa fra 20 ÷ 24 m dal piano campagna.

L'intervento in progetto prevede un incremento delle superfici impermeabilizzate. La gestione delle acque di dilavamento della piattaforma stradale è strutturata mediante sistema chiuso con collettamento, trattamento delle portate di prima pioggia [corrispondente all'altezza di 5 mm uniformemente distribuita sull'area servita] mediante sedimentazione e disoleatura, laminazione e drenaggio (dispersione), mentre per la viabilità locale e di adduzione è previsto il recapito delle stesse ai fossi di guardia.

Complessivamente, sono previsti otto impianti, di cui due in carreggiata nord, cinque in carreggiata sud e uno all'interconnessione A8/A9. La loro localizzazione è determinata sia dal profilo longitudinale dell'autostrada e dalla morfologia dell'intorno, sia dalla disponibilità di spazi esterni alla carreggiata e dalla relativa possibilità di interconnessione alla viabilità locale per i servizi di manutenzione e gestione. Le aree di dispersione sono collocate principalmente in aree intercluse dagli svincoli e integrate nella progettazione delle opere a verde.

Gli attraversamenti del canale Villoresi e del torrente Lura saranno garantiti dall'adeguamento strutturale delle opere esistenti. In corrispondenza degli attraversamenti dei corsi d'acqua è prevista inoltre la realizzazione di interventi di sistemazione spondale e di opere antierosione, nonché in generale l'adeguamento della continuità della rete idrica superficiale.

Nel complesso, si può segnalare la non significativa interferenza diretta con la circolazione idrica superficiale e sotterranea. Peraltro, il nuovo sistema intercetterà anche i flussi di piattaforma attualmente non sottoposti a trattamento, e contribuirà a gestire situazioni accidentali derivanti dallo sversamento di reflui inquinanti dagli automezzi in transito.

Nell'area di studio non si rilevano particolari evidenze morfologiche, a causa dell'intensa urbanizzazione; il contesto è caratterizzato da lineamenti artificiali connessi allo sviluppo delle aree edificate e ai tracciati stradali, e solo localmente si sono conservati tratti di terrazzi morfologici naturali, assi di drenaggio, dossi o avvallamenti.

La componente è stata adeguatamente indagata nello s.i.a., al quale si rimanda.

La A8 presenta, nel tratto in esame, un andamento al piano campagna o in rilevato di altezza contenuta entro le necessità di scavalco tra le arterie (6÷7 m dal p.c.). Non si individuano specifiche criticità in ordine alla stretta componente geomorfologica, geologica e geotecnica, dato che le opere in progetto non interferiscono con elementi significativi sotto tale profilo, e non sono previsti scavi di sbancamento tali da introdurre modifiche nelle caratteristiche dei suoli.

Circa l'uso del suolo, le aree adiacenti all'autostrada risultano prevalentemente agricole solo in una limitata frazione del tratto interessato dall'ampliamento [circa tra la progr. 6+500÷8+000]; per il resto, e soprattutto a Lainate, la attraversa ambiti urbanizzati (residenza e produttivo).

Quanto alla qualità dei suoli, il loro valore agricolo nell'intorno dell'autostrada è classificato

"medio" nella specifica cartografia tematica redatta da Regione Lombardia [D.G. Agricoltura]. La nuova occupazione di suolo agricolo interessa, oltre all'ingombro del sedime viario, anche l'interclusione di porzioni di territorio da parte della nuova viabilità di svincolo e delle relative rampe; la modesta presenza di aree con vegetazione arborea ne limita il relativo impatto. Quale intervento mitigativo è stata proposta la sistemazione a verde mediante piantumazione di una parte delle suddette aree intercluse, per una superficie equivalente al verde sottratto.

3.3 Rumore e vibrazioni

Stima degli impatti

La caratterizzazione dello stato attuale è stata operata tramite una campagna di rilevamenti fonometrici svoltasi nel settembre 2009, contestualmente alla campagna di rilevamenti di traffico, mediante misure fonometriche in esterno e verifiche interne.

Sono state quindi elaborate mediante specifico modello previsionale - previa elaborazione del modello digitale del terreno con posizionamento degli edifici e della rispettiva altezza - le simulazioni atte a definire il clima acustico indotto dalla rete stradale attuale e dagli interventi in progetto, compresa la determinazione dei livelli di rumore sulla facciata dei singoli ricettori.

I riferimenti temporali per la modellizzazione sono il 2009 per lo stato ante operam, il 2035 per il post operam. Nella caratterizzazione dello stato di fatto sono state considerate le misure di mitigazione esistenti (barriere e asfalto fonoassorbente).

I riferimenti normativi sono dettati dal d.p.r. 142/2004 relativamente ai valori limite di immissione del rumore all'interno delle fasce di pertinenza acustica, all'esterno delle quali valgono i limiti definiti dai piani comunali di zonizzazione acustica.

Il risultato delle simulazioni segnala che le principali criticità sono riscontrate - come è evidente - nei tratti in fregio alle aree urbanizzate.

Mitigazioni

Attualmente il manto dell'autostrada A8 presenta caratteristiche drenanti e di fonoassorbente; le medesime caratteristiche sono mantenute in progetto ed entrano tra i parametri considerati nella stima dello stato post operam.

Oltre a ciò, per riportare i ricettori impattati al di sotto dei limiti normativi nella situazione post operam si prevede e dimensionate barriere antirumore, il cui sviluppo lineare sulla tratta in esame è attualmente pari a 2.705 m, per una superficie di 9.332 m².

Lo scenario "post operam mitigato" prevede il loro incremento per ulteriori 2.375,5 m (17.291 m²). La tipologia costruttiva integrata con la barriera di sicurezza si è resa necessaria nei tratti in cui mancano gli spazi tecnici per realizzare una adeguata fondazione; tale tipologia è omologata per un'altezza massima di 5 m.

Con la realizzazione delle opere di mitigazione indiretta (asfalto e barriere fonoassorbenti), i livelli di rumore in facciata dei ricettori sensibili sono sostanzialmente ricondotti ai livelli ante operam, con miglioramenti consistenti in alcuni casi, mentre per la totalità dei ricettori residenziali la diminuzione media rispetto allo stato di fatto è nell'ordine di 0,3 dB(A).

Il numero dei ricettori impattati, nel confronto ante / post operam mitigato, passa da 34 a 26 all'interno della fascia di pertinenza acustica A, con una diminuzione media di 1,4 dB(A), da 11 a 5 nella fascia B [-2.3 dB(A)], e da 44 a 46 - ma con una diminuzione media di 1.1 dB(A) - all'esterno delle fasce di pertinenza acustica.

Il beneficio maggiore è stimato all'entrata in esercizio dell'ampliamento, con una diminuzione progressiva della qualità acustica imputabile all'incremento del traffico, fino all'orizzonte temporale 2035.

Per i ricettori che risultano ancora impattati a seguito delle opere indirette di mitigazione, devono essere assicurati all'interno degli ambienti abitativi i valori limite stabiliti dallo stesso d.p.r. 142/2004 [art. 6, comma 2]. Fissato pertanto ragionevolmente il potere fonoisolante degli infissi esistenti in 20 dB(A), sono risultati non rispettati a livello previsionale i limiti

interni presso alcuni piani di tre edifici residenziali [codificati come ID 312, ID 367, ID 443]; per essi dovranno essere eseguite verifiche di dettaglio in fase post operam, al fine di operare l'eventuale sostituzione degli infissi con altri aventi potere fonoisolante superiore, tale da garantire il rispetto dei limiti normativi.

Sono stati inclusi nella valutazione dei livelli di rumore in facciata anche gli edifici prospicienti l'attuale SP101 [nonostante essi non rientrino nelle fasce di pertinenza acustica della A8 ampliata e dei relativi svincoli], al fine di evidenziare i benefici ambientali attribuibili al minor traffico sulla S.P. stessa. Per tali edifici non è stata sviluppata la valutazione delle misure di mitigazione dirette e indirette. Infatti, nel confronto tra ante e post operam la prevista variante alla SP101 si può considerare essa stessa come misura di mitigazione, distraendo parte del traffico che allo stato attuale attraversa l'abitato. Complessivamente si stima una riduzione media di 1,5 dB(A), rispetto allo stato di fatto, per i ricettori direttamente affacciati sulla provinciale, con alcuni ricettori oggi impattati che scendono al di sotto dei limiti normativi.

Specifiche prescrizioni, finalizzate alla compatibilità dell'intervento in progetto in rapporto alla componente in esame, sono elencate al par. 5.4 della presente relazione.

E' opportuno comunque rammentare che - 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 Autostrade per l'Italia del 13 marzo 2011, ed in particolare di quanto disposto dal punto 6 dello schema d'Intesa che prevede lo stralcio dal piano degli interventi sottoposti a procedura di v.i.a. conclusa - dovrà essere assicurato, nell'ambito del progetto di ampliamento in procedura VIA e con le misure di mitigazione acustica necessarie, il conseguimento anche degli obiettivi di risanamento acustico ai sensi del dm 29.11.2000 e del d.p.r. 142/2004.

Fase di cantiere

Le aree di lavorazione sono articolate in cantieri fissi, nei quali sono localizzati i servizi logistici, il ricovero di macchinari e attrezzature e il deposito materiali, e in cantieri mobili nei quali avvengono le lavorazioni di progetto.

In rapporto ai cantieri fissi, non si identificano attività che possano generare significativi impatti sulla componente, non essendo previsti in essi specifici impianti di lavorazione e confezionamento di calcestruzzi; le attività si svolgeranno nella sola fascia oraria 8÷18; valgono i limiti della zonizzazione acustica comunale.

Le aree di lavorazione hanno caratteristiche di linearità per quanto riguarda la costruzione del corpo stradale, e di puntualità relativamente alle opere d'arte. Per tali cantieri sarà necessario, in generale, richiedere al Comune la deroga per il superamento dei limiti normativi, ai sensi della l.r. 13/2001. Lo s.i.a. individua e propone comunque azioni di mitigazione del rumore generato dai cantieri, mediante interventi sia attivi, finalizzati a ridurre le fonti di emissione, sia passivi e atti ad intervenire sulla propagazione del rumore nell'ambiente esterno, sostanzialmente consistenti nella posa di barriere provvisorie.

E' necessario dunque garantire, in fase di programmazione, attività di cantiere che utilizzino macchinari e impianti di minima rumorosità intrinseca. Successivamente, in fase di esercizio, si dovrà una verifica puntuale sui ricettori critici, verificare le eventuali criticità residue e, di conseguenza, selezionare e/o implementare idonee azioni di mitigazioni.

Vibrazioni

Sono state operate verifiche dei livelli di vibrazione determinati dalla costruzione dell'ampliamento autostradale, sulla base di dati di emissione determinati sperimentalmente in casi analoghi.

Tra i diversi parametri e fattori che determinano caratteristiche e intensità delle vibrazioni, in generale il livello emesso dai mezzi pesanti è sensibilmente maggiore di quello dei veicoli leggeri, mentre fattore determinante è lo stato della pavimentazione stradale: emissioni sensibili si hanno essenzialmente in corrispondenza di irregolarità della superficie. La

velocità di transito influenza il livello di emissione e parzialmente anche la frequenza. Le diverse misure svolte presso autostrade e altre opere simili, caratterizzate da un livello di traffico paragonabile a quello del tratto in esame, poste su suoli in genere più rigidi, hanno evidenziato l'assenza di intensità di vibrazioni di livello significativo.

Nel caso specifico ci si attende un impatto trascurabile in fase di esercizio, poiché:

- il contesto geologico locale, caratterizzato sostanzialmente da materiali sciolti, è sfavorevole alla propagazione delle vibrazioni: sabbie e ghiaie tendono a dissipare le onde sonore anziché propagarle;
- i ricettori ad elevata sensibilità sono limitati e posti a distanze significative dal tracciato.

E' opportuno che durante la fase di costruzione siano fornite opportune informazioni ai residenti e siano eseguite specifiche campagne vibrometriche di verifica all'interno della fascia di 20 m dal cantiere autostradale.

3.4 Componenti naturalistiche e paesaggio

Vegetazione

La vegetazione potenziale nell'area in esame è costituita dal querceto-carpineteto, che costituisce il climax di tutta l'area padana.

L'attività agricola, esercitata da aziende di dimensione media o piccola a conduzione familiare, presenta elevati livelli di produttività. Si registra anche qualche presenza di colture specializzate orticole, di impianti di arboricoltura sia da frutto che da legna, di allevamenti zootecnici. L'indirizzo produttivo è prevalentemente quello cerealicolo, che appare però in via di regressione verso N, a monte del Canale Villoresi, dove si trovano numerosi campi incolti. Gli elementi arborei sono presenti principalmente in prossimità delle cascine o, disposti in filari, come delimitazione tra i campi coltivati, lungo i canali e le strade. Si tratta comunque di singoli elementi o raggruppamenti molto limitati, che non formano specifiche fitocenosi, salvo che in particolari contesti (per lo più aree protette).

Gran parte della vegetazione arbustiva ed arborea presente nell'area di studio è da considerarsi "di invasione", costituita cioè da specie che prediligono i terreni non stabili, quali il pioppo, la robinia ed il salice, mentre le formazioni significative ricadono all'interno del Parco regionale delle Groane [3+4 km verso E] e del parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) del Lura.

In proposito, la Provincia di Milano ha mappato in modo sistematico i boschi e gli elementi boscati minori [macchie, fasce, formazioni longitudinali], definendo quindi lo specifico piano di indirizzo forestale (PIF) provinciale, che ha consentito di "leggere" con precisione le caratteristiche, la consistenza e la composizione delle formazioni presenti nell'area in esame.

Gli interventi in progetto – tanto l'ampliamento delle carreggiate autostradali quanto l'adeguamento ed implementazione degli svincoli e dei sovrappassi e la viabilità di connessione - interferiscono a vario titolo e misura con la vegetazione arborea ed arbustiva appartenente al "Robinetto puro" o a "Formazioni aspecifiche", segnatamente in prossimità del sovrappasso di Rho, dello svincolo di Arese, del viadotto sul Villoresi, dello svincolo di Lainate e relative opere in progetto, della nuova viabilità di adduzione, lungo la prevista variante alla SP101 e lungo le sponde del torrente Lura.

Fauna

La popolazione animale, al di fuori delle aree tutelate e quindi anche nell'ambito interessato dal progetto, è limitata alla presenza di piccoli mammiferi e di avifauna caratteristici delle aree agricole intensamente coltivate e delle aree urbanizzate, con un ristretto numero di specie di scarso interesse naturalistico, a causa della difficoltà di integrazione delle aree residuali non urbanizzate o naturaliformi in un sistema organico di reti ecologiche in un territorio diffusamente antropizzato, e della presenza di una fitta rete infrastrutturale.

Tuttavia, ambienti ad alta idoneità sono stati rilevati nei boschi e nelle fasce boscate con l'inclusione di specie arboree diverse dalla robinia, nei filari e in spazi aperti con o senza

elementi arborei.

Complessivamente, l'idoneità ambientale dell'area di studio non è risultata bassa, soprattutto considerando il contesto fortemente antropizzato, con una conseguente sensibile potenzialità faunistica.

Paesaggio

Lo studio ha esaminato gli aspetti connessi all'inserimento delle opere in progetto nel contesto paesaggistico, secondo le linee guida regionali di settore [d.g.r. 7/11045 del 08.11.2002] che prescrivono di valutare il livello di impatto della trasformazione proposta attraverso la combinazione della sensibilità del sito di intervento [sotto i profili morfologico - strutturale, vedutistico e simbolico] e dell'incidenza del progetto.

Rimandando allo s.i.a. per i dettagli, va evidenziato che l'analisi ha tenuto conto della duplicità dell'intervento, costituito dall'ampliamento del tracciato autostradale e dalla realizzazione / modificazione della viabilità locale e di adduzione.

La costruzione della quinta corsia, di per sé, non introduce significativi elementi modificativi dell'assetto percettivo del paesaggio.

Ben più rilevante risulta l'interferenza paesaggistica delle opere di svincolo e della viabilità di adduzione.

La fitta rete di elementi infrastrutturali e l'elevata antropizzazione conferiscono all'area in esame, in linea generale, un valore paesaggistico complessivamente "basso"; la morfologia subpianeggiante limita l'orizzonte percepibile, così come l'inframezzarsi tra gli spazi agricoli di aree edificate a destinazioni diverse, industriali e residenziali, con tipologie edilizie disomogenee.

L'introduzione di elementi progettuali di potenziamento e di modifica dell'assetto infrastrutturale deve pertanto considerare la valenza residuale della componente paesaggio, in particolare rispetto alle due unità più significative, identificate nell'area urbanizzata a destinazione residenziale di Lainate e nelle aree agricole ad O dell'autostrada tra gli attuali svincoli di Arese e Lainate.

A queste unità può essere attribuito un valore paesaggistico "medio-basso" secondo le linee interpretative dell'ecologia del paesaggio, in ragione della connessa potenzialità di corridoio ecosistemico verso E con le aree del Parco delle Groane e del PLIS del Lura.

Sono state pertanto progettate specifiche sistemazioni a verde - sintetizzate nel seguito - finalizzate alla riqualificazione del paesaggio e alla mascheratura visiva delle opere stradali.

Valutazioni di merito circa l'insieme delle componenti naturalistiche e del paesaggio sono espresse nelle "considerazioni conclusive" di cui al cap. 5.

3.5 Opere di mitigazione a verde

Gli interventi di mitigazione ambientale ["Opere a verde" nei documenti di progetto] sono strutturati nelle quattro tipologie di seguito sintetizzate.

1. Impianto arboreo - arbustivo "areale", consistente nella piantumazione diffusa di specie forestali, prevalentemente nelle aree intercluse dalle opere in progetto.
2. Fascia arbustiva lineare, con funzione anche di mitigazione dell'impatto visivo.
3. Fascia arboreo - arbustiva, costituita da due file di arbusti e due file di alberi, con funzione di mitigazione ambientale a valenza ecologica e dell'impatto visivo; è prevista lungo la carreggiata in direzione Milano, tra fasce di vegetazione esistente e il corso del torrente Lura, in modo da realizzare un corridoio ecologico che collega elementi già presenti sul territorio.
4. Rinfoltimento ornamentale in rotatoria, con arbusti di media dimensione disposti a gruppi.

Le caratteristiche degli impianti sono funzione sia delle dimensioni delle aree interessate, sia della distanza dal piede scarpata che occorre osservare in ambito urbano [regolamenti edilizi comunali e/o Codice civile] o extraurbano [Codice della strada].

In sintesi, procedendo dalla barriera verso Lainate, sono previsti:

tra le progr. 6+000 e 6+500, presso il nuovo sovrappasso, la messa in posa di impianti arboreo - arbustivi in adiacenza ai rilevati stradali;
tra le progr. 6+500 e 7+000, sul lato S della A8, una fascia arboreo - arbustiva larga circa 10 m e lunga 369 m;
negli spazi interclusi dalla viabilità di adduzione e dallo svincolo di Arese, ampi impianti arboreo - arbustivi areali, con rinfoltimenti ornamentali all'interno delle rotatorie;
lungo la variante alla SP101, fasce arbustive in prossimità delle zone abitate, in due blocchi lunghi rispettivamente 78 e 180 m.

3.6 Salute pubblica e insediamenti a rischio di incidente rilevante

Il tema della salute pubblica - inteso come benessere generale e rischi per la comunità - è trattato come sovrapposizione degli effetti sulle altre componenti ambientali e per elementi quali il traffico (sicurezza e fluidità) e l'assetto igienico-sanitario (diminuzione o aumento delle emissioni in atmosfera, mitigazione del rumore, minore incidentalità).

Nello studio si sottolinea che il miglioramento delle condizioni di circolazione, legate all'aumento della capacità dell'infrastruttura rispetto alla domanda di traffico, introduce una relativa riduzione dei fattori di rischio legati all'incidentalità stradale.

Rispetto ad impatti sito-specifici connessi con problematiche di salute pubblica, tra i quali quelli su singoli recettori sensibili, permangono criticità relativamente alle componenti rumore e atmosfera, circa la possibilità che - in proiezione temporale - il progressivo aumento del traffico veicolare sulla A8 possa arrecare danni alla salute dei residenti più prossimi all'infrastruttura.

Nell'intorno del sito interessato, segnatamente nella fascia di studio di larghezza pari a 500 m, non sono presenti aziende classificate a rischio d'incidente rilevante ai sensi d.lgs. 334/1999.

3.7 Piano di monitoraggio

Sono complessivamente condivisibili gli aspetti generali del piano di monitoraggio ambientale (PMA) presentato; in sede istruttoria sono tuttavia emerse osservazioni e necessità di implementazione delle azioni di monitoraggio su specifiche componenti ambientali (atmosfera, rumore, ambiente idrico).

Tali osservazioni danno luogo a prescrizioni per le quali si rimanda al paragrafo dedicato [5.3].

4. Gli apporti e le critiche allo studio

4.1 Le osservazioni del pubblico

Ai sensi dell'art. 24, comma 4 del d.lgs. 152/2006, chiunque può presentare in forma scritta al Ministero dell'ambiente e al Ministero per i beni e le attività culturali, nonché alla Regione interessata, istanze, pareri e osservazioni.

In merito al progetto e allo s.i.a. in esame sono pervenute le osservazioni dei soggetti qui elencati [tra parentesi il riferimento di protocollo del ricevimento in atti regionali]:

- Società Laigolf s.r.l. e Golf Hotel s.r.l. [T1.2011.00758 del 14.01.2011];
- Giuseppe Colombo e altri [T1.2011.00668 del 13.01.2011];
- Guido della Frera [T1.2011.01583 del 19.01.2011];
- Loredana Verga [T1.2011.01813 del 19.01.2011];
- Andrea Serafini ed altri [T1.2011.01571 del 20.01.2011];
- Elisabetta Megna ed altri [T1.2011.01580 del 20.01.2011];
- Raimondi Rita [T1.2011.01585 del 20.01.2011];
- Società Perfetti Van Melle Italia s.r.l. [T1.2011.01595 del 20.01.2011];
- Massimo Scaratti del 17.01.2011 [T1.2011.01700 del 20.01.2011];
- Francesco Vitucci e Cristina Fioratto [T1.2011.04526 del 21.02.2011 e T1.2011.02842 del 03.02.2011];
- Giacomo e Letizia Boldini [pervenute al Comune di Lainate e da questo trasmesse alla Struttura VIA regionale].

Le osservazioni si riferiscono prevalentemente all'interferenza fisica dell'ampliamento delle carreggiate con le aree di proprietà - e agli impatti diretti su tali aree, localizzate a ridosso del sedime autostradale; di conseguenza riguardano anche aspetti legati all'esproprio.

4.2 Il parere degli Enti locali

Per acquisire i pareri degli Enti territoriali interessati dal progetto è stata attivata la Conferenza di concertazione prevista dalla deliberazione della Giunta Regionale n. VI/39975 del 27.11.1998.

Sono stati chiamati a far parte della Conferenza la Provincia di Milano, i Comuni di Rho, Arese e Lainate, gli Enti gestori del Parco regionale delle Groane, del PLIS del Lura, del PLIS del Roccolo e della ZPS Bosco di Vanzago, oltre all'Agenzia interregionale per il fiume Po (AIPO) e al Consorzio di bonifica Est Ticino-Villoresi.

La Conferenza si è svolta il 02.08.2011 presso la sede della Giunta Regionale a Milano e vi hanno partecipato i soli rappresentanti dei tre Comuni.

Le determinazioni degli Enti sono state espresse con gli atti sotto richiamati e/o con pareri resi dai loro rappresentanti in sede di Conferenza.

In linea generale, da parte degli Enti si comprende la necessità e l'adeguatezza sul piano progettuale dell'ampliamento alla quinta corsia, ma si sollevano osservazioni e critiche circa le opere complementari - segnatamente la viabilità di adduzione all'autostrada, il coordinamento tra il livello provinciale e comunale e i tracciati ciclopedonali - e l'entità delle opere di mitigazione, auspicando inoltre un ampio coinvolgimento e condivisione delle scelte progettuali.

Le determinazioni degli Enti sono state espresse con gli atti sotto elencati - di cui si fornisce una sintesi e per i quali si rimanda, comunque, agli atti depositati - e mediante i pareri resi dai loro rappresentanti in sede di Concertazione.

Comune di Arese [delibera di Giunta n. 2 del 11.01.2011]

Rilevate, nella documentazione depositata, alcune incongruenze e criticità relative:

- al conflitto della viabilità di progetto con un distributore di carburanti in esercizio in Via per Passirana;
- ai recettori acustici costituiti dai complessi residenziali di Via delle Groane e Largo Ungaretti, non considerati nella caratterizzazione del clima acustico ante operam;
- alla motivazione circa la mancata previsione di barriere acustiche presso il sovrappasso intorno alla progr. km 6+300;
- all'individuazione di Via per Passirana e Via Nuvolari tra i percorsi di accesso ai cantieri, data la loro interdizione al passaggio dei mezzi pesanti e al conflitto un percorso ciclopedonale nel Parco delle Groane;
- alla consistenza delle opere di compensazione a verde e alla previsione di impianto di specie vietate da disposizioni regionali;

esprime un parere favorevole, a condizione che siano forniti chiarimenti in ordine ai punti sopra elencati, e che la "realizzanda rotatoria" all'altezza di Via per Passirana sia provvista di un anello ciclopedonale protetto.

Comune di Rho [note prot.14216 del 22.03.2011 e prot. 40792 del 08.09.2011]

Sotto il profilo infrastrutturale/viabilistico, afferma la necessità di minimizzare il consumo di territorio legato alla viabilità di servizio prevista dal progetto, per mantenere il più possibile l'integrità, l'equilibrio naturale e al biodiversità delle zone agricole, specialmente in un contesto urbanizzato come quello in cui si opera.

Propone pertanto una diversa ipotesi di tracciato nella parte S della variante alla SP101, tenendo conto della necessità di collegamento con un eventuale futuro asse viario E-O da sviluppare nel quadro della definizione di una variante alla ex SS33.

Evidenzia inoltre la mancanza di coordinamento tra la progettazione, i finanziamenti e le tempistiche di realizzazione della viabilità in progetto e le ipotesi di razionalizzazione della ex SS33.

Sotto il profilo ambientale, in particolare per la componente rumore, ritiene migliorativa la realizzazione di terrapieni fonoassorbenti in corrispondenza dei ricettori (loc. Passirana) per i quali si registrano post operam superamenti dei valori limite anche in presenza di barriere fonoassorbenti, e sono previsti interventi diretti sulle abitazioni.

Propone la realizzazione di terrapieni anche in altri tratti lungo l'autostrada, nonché il potenziamento dei filari arborei previsti lungo la nuova viabilità sul fronte dell'abitato di Passirana e lungo la variante alla SP101.

Relativamente alla fase di costruzione, ritiene necessario adottare ogni provvedimento atto alla separazione dei flussi di traffico di cantiere da quello locale, segnatamente per l'ambito della Via Arese.

In conseguenza di quanto osservato, "comunica che un parere favorevole al progetto e allo studio in oggetto potrà essere espresso solo in subordine all'accoglimento delle suddette osservazioni".

Comune di Lainate [delibere di Giunta n. 3 del 13.01.2011 e n. 160 del 01.08.2011; delibera di Consiglio n. 86 del 27.10.2011].

Evidenzia che "il progetto ricade in maniera pressoché esclusiva" sul territorio comunale, senza fornire "soluzioni ai problemi del traffico pesante di attraversamento che anzi rischia di aumentare", mentre "la perdita delle manovre da e per Milano creerà un insanabile danno in termini di marketing territoriale" e nessuna compensazione per le aziende insediate. Il "consumo abnorme di aree verdi" non appare adeguatamente compensato e giustificato.

In termini viabilistici, in generale, la viabilità di adduzione alla A8 appare incompleta e tale da incrementare il traffico (soprattutto pesante) sugli assi urbani di accesso, in primis la Via Mascagni, la cui geometria è del tutto inadeguata ad accogliere un flusso che sarà

ulteriormente aggravato dagli interventi (indipendentemente dalla loro natura) che saranno posti in essere presso l'area ex Alfa Romeo.

Si individuano poi criticità legate all'incrocio Via Mascagni / Via Rho, nonché alla mancata previsione di un sottopasso all'autostrada lungo il Corso Europa, opera che la stessa Giunta Provinciale ha dichiarato di voler richiedere ma che invece ASPI non considera nel suo progetto.

Occorre inoltre prevedere nuovi ingressi in direzione Milano presso lo svincolo Origgio Ovest / Cerro Maggiore sulla A8 e lo svincolo di Origgio sulla A9, per intercettare tutti flussi provenienti da N e NO evitando attraversamento di Lainate.

Sul piano ambientale, segnala che - a fronte di uno "spreco massimo" del territorio - il Comune "non riceve in cambio pressoché niente". Relativamente alle mitigazioni e compensazioni ritiene che:

- le barriere acustiche non solo garantiscano il rispetto dei minimi requisiti di legge, ma forniscano "reale compensazione per il sacrificio enorme richiesto al territorio";
- sia ampliato il piano delle piantumazioni previste.

Chiede inoltre:

- che sia definita una "soluzione per il riposizionamento dell'asilo nido di via Gorizia da anni soggetto ai problemi di vicinanza al percorso autostradale ed al relativo traffico";
- l'esenzione dal pagamento del pedaggio per Milano da parte dei cittadini di Lainate.

Quanto alla fase di costruzione, "una volta definiti gli aspetti di cui ai punti precedenti, l'organizzazione dei lavori non dovrà in alcun modo comportare la chiusura anche temporanea dei tre varchi (Via Manzoni, via Volta, via Milano) di attraversamento dell'autostrada, mentre le opere di compensazione dovranno essere realizzate "contemporaneamente all'eventuale ampliamento e comunque lo stesso non dovrà risultare agibile fino al completamento delle opere di mitigazione previste".

Il Comune produce inoltre uno studio specialistico - redatto da una società incaricata - che rileva criticità nel progetto e propone specifiche alternative, e complessivamente esprime sul progetto stesso "parere non favorevole salvo che le autorità competenti recepiscano le osservazioni di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 3 del 13.01.2011", in particolare attuando soluzioni alternative a quelle proposte da ASPI "conformandosi alle linee di indirizzo formulate dall'Amministrazione comunale" nel documento specialistico sopra citato.

Ente gestore del PLIS del Lura [nota prot. 1402 del 28.12.2010]

Quale Ente strumentale dei Comuni consorziati per la tutela del territorio del Parco, raccomanda ai Comuni stessi, alla Provincia e alla Regione di fare propria una serie di suggerimenti:

- ridurre il consumo di suolo delle opere complementari "cominciando dalle rotonde, dalla geometria degli svincoli, e da tutte le risulte che ne derivano";
- ampliare l'utilità delle vasche volano assegnando loro, oltre alla funzione di laminazione delle portate meteoriche di piattaforma stradale, quelle di affinamento qualitativo dell'acqua (con processi biologici e per flocculazione), incremento della valenza ecologica mediante la formazione di stagni naturali formi, e di quella sociale (valore paesaggistico);
- riqualificare e rinaturalizzare il tratto del torrente Lura di competenza, in linea con quanto espresso nella programmazione regionale e locale;
- ampliare la sezione dei sottopassaggi ciclopedonali alla A8 che, nella configurazione attuale e di progetto (larghezza di circa 3 m) non presentano adeguate condizioni di sicurezza per gli utenti, o in alternativa sostituire tali manufatti con sovrappassi;
- più in generale, introdurre elementi di riqualificazione ambientale atti a contrastare l'effetto di pesante cesura che la A8 costituisce nella continuità del corridoio ambientale primario individuato dalla RER e dalla "dorsale verde Nord Milano", e che verrebbe aggravato ulteriormente dal progetto della quinta corsia e delle opere complementari; segnatamente, si richiede la ricucitura della continuità forestale mediante la realizzazione di una copertura

a verde dell'autostrada, del tipo "galleria artificiale di almeno trenta metri nel tratto immediatamente a sud della stazione di servizio e a nord del torrente Lura".

Provincia di Milano [deliberazione di Giunta n. 363 del 18.10.2011]

La deliberazione porta in allegato un articolato documento che affronta gli aspetti di carattere programmatico, progettuale e ambientale.

In rapporto al quadro programmatico si evidenziano, rispetto agli obiettivi di sostenibilità del PTCP, elementi di criticità legati essenzialmente al contesto ambientale interessato, dato che il progetto in argomento comporta significativo consumo di suolo in gran parte agricolo; interferisce con corridoi ecologici riferibili al canale Villoresi, al torrente Lura e ad un corridoio primario della rete ecologica provinciale riconosciuta anche dalla rete regionale (RER); interferisce con il PLIS del Lura e interessa un ambito di rilevanza paesistica e paesistico fluviale, aree boscate e un'importante rete idrografica superficiale; interferisce con ambiti sottoposti a tutela paesaggistica ai sensi del d.lgs n. 42/2004 (t. Lura); interferisce con due aziende agricole produttive che raggiungono l'estensione di circa 70 ha.

E' pertanto necessario che il progetto nel suo complesso sia orientato a salvaguardare le aree di rilevanza paesistica e ambientale, a concorrere a costruire la rete ecologica provinciale, a salvaguardare gli elementi del paesaggio agrario, a garantire la funzionalità e l'efficienza della rete irrigua e degli ambiti fluviali, improntando la progettazione all'obiettivo di ricucire le aree urbane e armonizzare il disegno della frangia urbana oltre che alla riduzione del consumo di suolo.

Si evidenzia come il consumo di suolo rappresenti importante elemento di criticità, in relazione alla delicatezza del contesto territoriale; particolarmente problematica appare la nuova viabilità in variante alla SP101 e alla SP119, a causa dell'interferenza con le aree agricole. Inoltre in corrispondenza del caposaldo settentrionale dell'intervento il PTCP vigente prevede la realizzazione di un sottopasso all'autostrada a servizio di un itinerario di circonvallazione all'abitato di Lainate; si chiede perciò di programmare la realizzazione del sottopasso contestualmente ai lavori di potenziamento dell'autostrada.

Si chiede di minimizzare il consumo di suolo sviluppando un'alternativa progettuale che preveda di:

- spostare verso S lo scavalco della A8, anche sovrappassando le corsie di accesso/uscita dalle aree di servizio;
- spostare verso N, addossandolo al comparto produttivo/logistico di Lainate, il tracciato della nuova viabilità, attestandolo sull'esistente rotatoria della SP101, senza realizzare il nuovo tratto parallelo alla SP101 tra la rotatoria stessa e Passirana;
- non realizzare la connessione diretta alla via Donizetti.

Riguardo al quadro ambientale, si richiamano ancora le criticità rispetto alla rete ecologica provinciale e regionale (RER), dato che le opere in progetto ricadono in ambiti strategici per la realizzazione della rete, segnalando in particolare che questo tema era stato sollevato anche nell'ambito della procedura per l'approvazione del progetto di ampliamento delle aree di servizio "Villoresi Est" e "Villoresi Ovest". Ciononostante, le potenzialità ecosistemiche paiono largamente sottovalutate e di conseguenza il progetto non è coerente con gli obiettivi enunciati dagli strumenti di pianificazione ai diversi livelli. Pertanto si richiede di:

- integrare gli approfondimenti delle componenti faunistiche ed ecosistemiche in coerenza con la RER;
- adeguare le opere di mitigazione e compensazione ambientale mediante realizzazione di un "ponte verde" di collegamento ecologico fra le aree agricole sui due lati della A8;
- massimizzare la valenza ecologica delle opere di mitigazione già previste, ed estendere tali opere al comparto intercluso tra l'area di servizio est, la SP119 e la viabilità di connessione con la SP101, per migliorare la potenzialità ecologica e rafforzare il PLIS del Lura;
- assegnare una valenza ecologica alle vasche di laminazione delle acque di piattaforma;

Si ritiene opportuno prevedere che le opere di mitigazione ambientale siano particolarmente

orientate alla ricostruzione ed al potenziamento delle formazioni arboree ed arbustive esistenti, e compensare l'impatto determinato dal progetto con opere particolarmente estese in tutto l'ampio territorio interessato dall'infrastruttura, non solo le fasce più prossime alla strada, anche attraverso vere e proprie forestazioni.

Circa il sistema delle acque, si evidenzia che è opportuno minimizzare le immissioni dirette nei corsi d'acqua superficiali, estendendo la soluzione progettuale proposta per l'autostrada anche alle acque meteoriche derivanti dalla viabilità connessa.

Per le opere di scavalco dei corsi d'acqua si ritiene opportuno studiare soluzioni costruttive atte a migliorarne l'inserimento paesaggistico, anche con riferimento allo specifico "Repertorio B" allegato al PTCP di Milano, con particolare riguardo alla valorizzazione del percorso di interesse paesistico lungo il canale Villoresi.

Per l'approvvigionamento dei materiali da cava si evidenzia la possibilità di far riferimento alle cave attive ubicate in un intorno dell'opera non superiore ad alcuni km, evitando il ricorso a cave di prestito.

Riguardo alle aree di cantiere, è opportuno prevederne il recupero alla situazione ante operam in continuità con il contesto territoriale e procedendo in ogni caso alla riqualificazione ambientale del sito impoverito dall'uso, evitando l'ubicazione di tali aree in zone sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del d.lgs. 42/2004, e prevedere le opportune mitigazioni ambientali per quelle prossime ai centri abitati.

Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi [nota prot. 385 del 26.01.2011]

Elenca in dettaglio i diversi elementi della rete consortile interessati dal tratto della A8 in argomento, e segnala la necessità di approfondire direttamente con ASPI i relativi aspetti tecnici.

5. Conclusioni: parere regionale e proposta di prescrizioni

5.1 Considerazioni conclusive

Motivazioni dell'intervento e quadro programmatico

Come già accennato al cap. 2, il tratto della A8 in esame è caratterizzato da uno dei maggiori flussi veicolari presenti in Italia, in ragione sia dell'ambito territoriale di riferimento sia delle numerose direttrici che confluiscono su di esso: da Varese (A8), Gravellona Toce (A8/A26) e dall'aeroporto di Malpensa (SS336); da Como - Chiasso - Gottardo (A9); da Milano città (A8) e dalla tangenziale ovest (A50).

Il potenziamento alla quinta corsia ha quindi l'obiettivo di migliorarne le condizioni di fluidità, essendo la capacità attuale incompatibile con i volumi di traffico oggi presenti: il TGM raggiunge i 120.000 veicoli equivalenti per senso di marcia, con punte orarie prossime ai 10.000 veicoli per senso di marcia nei tratti più critici.

Inoltre, sul tratto in esame sono in esercizio - a distanza ravvicinata - diversi ingressi e uscite da svincoli e aree di servizio, tali da creare oggettive condizioni di rischio per la circolazione.

Sotto il profilo programmatico, è opportuno richiamare che l'intervento in questione è stato inserito tra le prescrizioni relative al progetto della terza corsia dell'autostrada A9 Lainate - Como ed è nell'elenco delle opere necessarie all'accessibilità al sito di Expo 2015.

Con la d.g.r. IX/1156 del 29.12.2010 è stato promosso l'accordo di programma (AdP) per la ripermimetrazione, la riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area ex Fiat Alfa Romeo, che individua Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Arese e Comune di Lainate quali soggetti interessati al suo perfezionamento. Lo schema infrastrutturale oggetto dell'accordo è in corso di definizione sulla base dello schema allegato alla precedente ipotesi di AdP, sottoscritta il 14.09.2010 e successivamente ratificata dai Consigli comunali di Arese e Lainate, ma non da quello di Rho.

Alcuni degli interventi previsti dall'AdP - precisamente la costruzione di un centro commerciale e il sistema della viabilità - sono stati sottoposti a procedura di v.i.a. regionale, conclusa con giudizio positivo con prescrizioni, espresso con decreto regionale n. 7269 del 22.07.2010.

Tale progetto comprende una direttrice stradale, ad E di Lainate, che si attesta sulla rotatoria prevista al caposaldo N della variante alla SP101 compresa nel progetto qui in esame, configurando quindi una complessiva coerenza dell'assetto viabilistico programmato / progettato.

Quadro progettuale

L'esame del progetto evidenzia la necessità di introdurre alcune modifiche e integrazioni, che si descrivono di seguito e che saranno parte del quadro prescrittivo di cui al par. 5.3

Riguardo al territorio di Lainate è opportuno valutare in sede di progettazione esecutiva - in accordo con il Comune - alcuni interventi e misure specifici volti a migliorare la funzionalità delle direttrici di adduzione al nuovo svincolo unico Lainate / Arese, creando direttrici preferenziali per i flussi in ingresso e in uscita dal sistema autostradale; in particolare è essenziale analizzare:

- un collegamento tra il nuovo svincolo e via Rho (attraverso la SP119), che permetta di non sovraccaricare via Mascagni e l'intersezione Rho / Mascagni, che già ora costituiscono elemento di criticità per gli alti volumi di traffico in entrambe le direzioni;
- ottimizzare la rotatoria presso il campo da golf, in modo da salvaguardare l'area attualmente occupata dal campo stesso ed inserita nel PLIS del Lura.

In tal senso, al fine di limitare il traffico di attraversamento nell'abitato di Lainate per chi proviene da N, ed in particolare lungo la stessa via Mascagni, è opportuno che il proponente ASPI inserisca nella propria programmazione a breve termine il completamento dello svincolo di Cerro Maggiore / Origgio Ovest sulla A8, che attualmente consente le sole manovre in uscita per le provenienze da S, mediante l'inserimento di roatorie e rami diretti. Inoltre, nell'organizzazione dei lavori è necessario limitare al massimo le chiusure dei tre varchi di attraversamento dell'autostrada (via Manzoni, via Volta, via Milano).

Occorre che sia garantito il mantenimento delle connessioni ciclopedonali presenti nell'area interessata, dotando tutte le roatorie poste lungo tali percorsi (esistenti e programmati) di anello ciclopedonale protetto; le piste ciclabili realizzate dal proponente dovranno essere formalmente cedute al Comune competente.

Analogamente, la prevista variante alla SP101 dovrà essere formalmente trasferita e posta interamente in carico di gestione alla Provincia di Milano.

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, al fine di evitare o limitare accodamenti lungo la direttrice stessa ed in particolare in prossimità della barriera di Milano Nord, si ritiene di proporre l'inserimento - secondo uno specifico programma temporale da definire - del sistema di pedaggiamento "free flow" in luogo della barriera stessa.

Fase di costruzione

E' essenziale garantire, per tutta la durata dei lavori, la funzionalità delle quattro corsie per senso di marcia su tutto il tratto in ampliamento, auspicando inoltre - compatibilmente con la corretta gestione dell'esercizio - l'apertura parziale di lotti funzionali già potenziati a cinque corsie per singole direzioni.

In generale, inoltre, va perseguito il massimo coordinamento nella realizzazione dell'ampliamento alla quinta corsia con gli interventi programmati a N del nuovo svincolo autostradale nell'ambito dell'accordo di programma "ex Alfa Romeo". Ogni azione utile a tal fine potrà essere promossa da Regione Lombardia in coordinamento con ANAS e la Provincia di Milano.

Quanto alla gestione dei cantieri, andrà posta particolare attenzione alla circolazione dei mezzi d'opera e alla gestione delle piste, che dovranno essere costantemente bagnate e percorse a velocità moderata; un'attenta organizzazione delle attività di cantiere, inoltre, dovrà limitare nel massimo grado la diffusione di polveri, specialmente nel periodo che va da novembre a febbraio.

Quadro ambientale

Lo s.i.a. ha affrontato tutte le componenti ambientali significativamente interessate dalle opere in progetto. Il contesto territoriale ed ambientale di riferimento appare indagato con sufficiente approfondimento. Sono state inoltre proposte specifiche misure di mitigazione ambientale.

Tuttavia, si evidenziano criticità legate alle caratteristiche del progetto in relazione allo specifico contesto territoriale di riferimento, con riguardo segnatamente al consumo di suolo, ai sistemi verdi, agli ambiti destinati all'agricoltura, alle compensazioni ambientali, all'assetto paesaggistico.

Con riguardo al primo aspetto - dal quale in sostanza dipendono gli altri - va rilevato che il mero intervento di allargamento delle carreggiate autostradali prevede l'occupazione di circa 60.000 m², a fronte di un impegno nell'ordine di 170.000 m² per le opere accessorie e le connessioni alla viabilità locale (soprattutto la variante alla SP101), con la formazione di

ampie aree intercluse (svincolo, nuovo casello di esazione, ecc.).

A ciò si possono aggiungere le superfici occupate dall'ampliamento delle aree di servizio al bordo delle due carreggiate della A8, e i già ricordati interventi viabilistici legati alla ristrutturazione dell'area ex Alfa Romeo, che pur fanno parte di altri progetti approvati secondo distinti procedimenti.

Da tutto ciò discende, nel complesso, una oggettiva interferenza e frammentazione del sistema verde, prevalentemente agricolo, che sta a cavaliere dell'autostrada e che è costituito dalle residue aree inedificate comprese tra gli abitati di Lainate e Passirana e il complesso Alfa Romeo. Esso assume valenza di corridoio ecologico che collega gli ambiti dei corsi d'acqua (torrente Lura e canale Villorosi), del PLIS del Lura, nonché con le aree interessate dai progetti denominati "dorsale verde Nord Milano" e "sistema verde integrato del Villorosi". In altri termini, intereferisce in modo significativo con il disegno della rete ecologica regionale [RER – v. d.g.r. VIII/10962 del 30.12.2009].

Le criticità appena sopra riassunte sono espresse ed articolate nei contributi tecnici delle diverse Strutture regionali che hanno contribuito all'istruttoria, ed anche nei pareri degli Enti locali, in particolare in quello della Provincia di Milano. Da essi deriva il suggerimento di rivedere la progettazione delle opere accessorie e complementari con l'obiettivo di minimizzare l'occupazione di suolo e l'impatto sul sistema verde, attraverso:

- il mantenimento del casello di Lainate sul lato direzione Milano dell'autostrada o, in alternativa, il suo ridisegno sul lato opposto, avvicinandolo il più possibile all'asse dell'autostrada e riducendo così la creazione di zone intercluse;
- l'avvicinamento del tracciato della variante alla SP101 al margine dell'abitato, per ridurre l'impatto sulla componente agricola.
- l'introduzione di congrue misure di compensazione ambientale.

Si tratta di obiettivi in sé condivisibili sul piano ambientale, che però si scontrano con la situazione derivante da trasformazioni territoriali consolidate o programmate negli ultimi anni. Infatti, quanto alle alternative progettuali suggerite:

- la prima (mantenimento del casello sul lato S) è resa impraticabile dalla nuova edificazione che ha saturato l'unica area libera in fregio al casello attuale a ridosso dell'autostrada;
- la seconda si scontra, oltre che con recenti edificazioni, con l'esigenza di definire un corretto tracciato per la variante alla SP101, a sua volta condizionato sia dalle caratteristiche imposte normativamente per la geometria dell'asse stradale, sia dalla nuova viabilità configurata dai progetti di riqualificazione ex Alfa Romeo; sul punto, qualche affinamento progettuale, tendente a limitare il consumo di suolo, potrà comunque essere affinato in sede di Conferenza di Servizi, ferma restando ovviamente la praticabilità dell'alternativa "zero", consistente nel non realizzare la variante alla provinciale e mantenere il flusso di traffico in attraversamento di un vasto quartiere a S di Lainate.

L'obiettivo rilevante consumo di suolo configurato dal progetto in esame deve essere quindi compensato fondamentalmente attraverso il terzo dei "suggerimenti" sopra elencati, cioè implementando 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.

Si tratta in particolare di 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 del valore ecologico, ed operando in conformità alle indicazioni della l.r. 27/2004 e della d.g.r. VIII/675 del 21.09.2005.

Tale azione di potenziamento delle compensazioni dovrà essere supportata da uno specifico progetto da definire in sede di Conferenza di Servizi in accordo con la Provincia di Milano, i Comuni e il PLIS del Lura. 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 in fase di costruzione della quinta corsia, sulla base dei criteri definiti dal progetto di cui sopra.

Oltre a ciò, altri elementi che necessitano di approfondimenti da attivare in sede di Conferenza dei Servizi approvativa, ovvero di progetto esecutivo, nonché di azioni da attivare nella fase di realizzazione ed esercizio dell'infrastruttura (monitoraggio), sono elencati nel successivo par. 5.3, nel quale si espongono le proposte di prescrizioni, che hanno tenuto conto, per quanto possibile, anche delle proposte e richieste di carattere ambientale formulate dagli Enti locali.

Il bilancio costi / benefici non è rappresentato se non implicitamente nella documentazione depositata; risulta tuttavia comprensibile un bilancio complessivamente di segno positivo in rapporto all'importanza e urgenza dell'opera proposta nel sistema infrastrutturale lombardo; il quadro territoriale locale in cui essa si inserisce presenta infatti una situazione di evidente crisi per la congestione del traffico e i conseguenti effetti sulla salute pubblica.

A questo proposito è opportuno, infine, evidenziare come resti evidentemente aperto il tema del futuro governo locale del territorio, e in particolare della necessità di evitare da una parte il rischio che il nuovo assetto infrastrutturale dell'area - e segnatamente la variante alla SP101 - divenga occasione di insediamento sulle fasce limitrofe, dall'altra che si verifichi una espansione edilizia sulle residue aree agricole ancora comprese fra i centri abitati, o fra l'autostrada e la stessa nuova SP101, vanificando così gran parte dei potenziali benefici dell'opera infrastrutturale in esame, e generando ulteriori e pesanti impatti.

Tale tema è affidato in particolare agli strumenti di governo del territorio comunali (PGT) e della Provincia (PTCP).

5.2 Parere regionale

Alla luce di quanto riportato ed analizzato, richiamata l'importanza prioritaria assegnata dagli strumenti di programmazione nazionali e regionali all'infrastruttura in questione, la sua valenza a livello territoriale ampio e locale, si ritiene possibile esprimere un **parere favorevole in ordine alla compatibilità ambientale del progetto di ampliamento alla quinta corsia** del tratto autostradale in argomento, come configurato negli elaborati depositati dal proponente unitamente allo studio di impatto ambientale e alle sue integrazioni, **a condizione che siano ottemperate le condizioni e prescrizioni di cui al successivo paragrafo 5.3.**

Inoltre, in considerazione della complessità e delicatezza del territorio interessato, si ritiene **indispensabile la costituzione**, ai sensi dell'art. 5 della l. 179/2002, **di un Osservatorio ambientale** finalizzato alla verifica dell'ottemperanza della pronuncia di compatibilità ambientale, della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada.

Si ritiene necessario che a tale Osservatorio partecipino - oltre al Ministero dell'ambiente, al Ministero per i beni culturali e ambientali e a Regione Lombardia (con il supporto di ARPA) - la Provincia di Milano nonché, relativamente agli ambiti e ai temi di loro specifico interesse o competenza, i Comuni e l'Ente gestore del Parco intercomunale del Lura.

Si ritiene altresì opportuno che la sede operativa dell'Osservatorio sia posta presso la sede della Giunta Regionale.

5.3 Quadro delle prescrizioni

Si espone di seguito, articolata nel quadro progettuale, ambientale e per la fase di cantiere, oltre al piano di monitoraggio ambientale, la proposta di prescrizioni formulata al Ministro dell'ambiente, in vista della emanazione del pertinente decreto ministeriale.

> 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 / Arese 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 svincolo, 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 svincolo 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 svincoli 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, coordinare - con ANAS e la Provincia di Milano - la realizzazione dell'opera in progetto con gli interventi programmati a N del nuovo svincolo autostradale nell'ambito dell'accordo di programma "ex Alfa Romeo";
 - limitare al massimo le chiusure dei tre varchi di attraversamento dell'autostrada 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;

[le prescrizioni per la tutela delle diverse componenti in fase di costruzione sono riportate per esteso nello specifico punto dedicato alla cantierizzazione, quelle relative al piano di monitoraggio nella rispettiva sezione]

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 Villaresi 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 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 PLIS 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 interpodere, 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 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'oggettivo 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;
- j. 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'Al. 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 del cantiere [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 regolamento regionale 4/2006, e la caratterizzazione eseguita ogni 5000 m³ con le modalità previste dalle norme UNI 10802;

> Cantierizzazione e ripristini

[Le prescrizioni relative al piano di monitoraggio in corso d'opera sono riportate nella successiva sezione dedicata al piano di monitoraggio].

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



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N° IX / 2947

Seduta del 25/01/2012

Presidente

ROBERTO FORMIGONI

Assessori regionali

ANDREA GIBELLI *Vice Presidente*

DANIELE BELOTTI

GIULIO BOSCAGLI

LUCIANO BRESCIANI

MASSIMO BUSCEMI

RAFFAELE CATTANEO

ROMANO COLOZZI

ALESSANDRO COLUCCI

GIULIO DE CAPITANI

ROMANO LA RUSSA

CARLO MACCARI

STEFANO MAULLU

MARCELLO RAIMONDI

MONICA RIZZI

GIOVANNI ROSSONI

DOMENICO ZAMBETTI

Con l'assistenza del Segretario Marco Pilloni

Su proposta dell'Assessore Marcello Raimondi

Oggetto

ESPRESSIONE DEL PARERE AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE IN MERITO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO ALLA QUINTA CORSIA DELL'AUTOSTRADA A8 "MILANO - LAGHI", NEL TRATTO DALLA BARRIERA DI MILANO NORD ALL'INTERCONNESSIONE DI LAINATE. PROPONENTE: AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A. - ROMA

Il Dirigente

Filippo Dadone

Il Direttore Generale

Franco Picco

L'atto si compone di 37 pagine

di cui 30 pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia

LA GIUNTA

VISTI:

- il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" (nel seguito richiamato come "codice ambientale"), con riguardo segnatamente alla parte seconda recante "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)";
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 "Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale", nonché i provvedimenti organizzativi della IX legislatura;
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5 "Norme in materia di valutazione d'impatto ambientale";
- il regolamento regionale 21 novembre 2011, n. 5 di attuazione della l.r. 5/2010;

CONSIDERATO che il codice ambientale prevede:

- all'art. 7, comma 5 che "in sede statale, l'autorità competente è il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare" e che il provvedimento di v.i.a. venga espresso "di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, che collabora alla relativa attività istruttoria";
- all'art. 25, comma 2 che, nel caso dei progetti sottoposti a v.i.a. Statale, l'autorità competente acquisisce il parere delle Regioni interessate;

PRESO ATTO che il Dirigente della Unità Organizzativa Sviluppo sostenibile e valutazioni ambientali della D.G. Ambiente, energia e reti riferisce che:

- in data 15.11.2010 è stato depositato [in atti regionali prot. T1.2010.24080] – da parte di Autostrade per l'Italia S.p.a., con sede in Roma (nel seguito "il proponente") - lo studio d'impatto ambientale (s.i.a.) relativo al progetto di ampliamento alla quinta corsia dell'autostrada A8 "Milano – Laghi", nel tratto dalla barriera di Milano Nord all'interconnessione di Lainate; tale opera rientra nella categoria di cui al punto 18 dell'all. II alla parte seconda del codice ambientale, in quanto trattasi di "modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato" e, in particolare di un progetto elencato al punto 10 del succitato allegato;
- l'avviso del deposito è stato pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 24 del codice ambientale, sui quotidiani "Corriere della Sera" e "QN – il Giorno" in data



Regione Lombardia

LA GIUNTA

-
- 15.11.2010; è stata pertanto avviata la procedura regionale per l'espressione del parere al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio in relazione alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale;
- in data 09.03.2011 è stato effettuato il sopralluogo istruttorio lungo il tracciato autostradale interessato dal progetto; vi hanno partecipato i rappresentanti di Regione Lombardia, il referente della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente (CTVA), il rappresentante del Ministero per i beni e le attività culturali;
 - sulla base di quanto emerso dal sopralluogo, dalle osservazioni pervenute, e dall'istruttoria regionale, la CTVA ha chiesto al proponente – con nota prot. DVA-2011-0013640 del 07.06.2011 - integrazioni e chiarimenti; il Proponente ha trasmesso le integrazioni richieste con nota del 13.06.2011 [in atti regionali prot. T1.2011.13204]; tale documentazione ha riguardato sia il quadro progettuale e lo studio di traffico, sia il quadro ambientale;
 - il 02.08.2011 gli Enti territoriali interessati [Provincia di Milano, Comuni di Arese, Lainate e Rho, oltre agli Enti gestori del Parco regionale delle Groane, del PLIS del Lura, del PLIS del Roccolo e della ZPS Bosco di Vanzago, all'Agenzia interregionale per il fiume Po (AIPO) e al Consorzio di bonifica Est Ticino-Villoresi] sono stati convocati alla "Conferenza di concertazione dei pareri"; le posizioni degli Enti ivi espresse confermano ed integrano i pareri - i cui originali sono agli atti dell'istruttoria – che vengono riassunti nel par. 4.2 della Relazione istruttoria allegata parte integrante del presente atto; in linea generale, da parte degli Enti si comprende la necessità e l'adeguatezza sul piano progettuale dell'ampliamento alla quinta corsia, ma si sollevano osservazioni e critiche circa le opere complementari - segnatamente la viabilità di adduzione all'autostrada, il coordinamento tra il livello provinciale e comunale e i tracciati ciclopedonali - e l'entità delle opere di mitigazione, auspicando inoltre un ampio coinvolgimento e condivisione delle scelte progettuali;
 - ai sensi dell'art. 24, comma 4 del codice ambientale, in merito allo s.i.a. depositato sono pervenute le osservazioni di undici soggetti privati, che si riferiscono prevalentemente all'interferenza fisica dell'ampliamento delle carreggiate autostradali con le aree di proprietà e agli impatti diretti su tali aree, localizzate a ridosso del sedime autostradale; tali osservazioni sono agli atti dell'istruttoria ed i loro contenuti sono riassunti nel par. 4.1 della Relazione istruttoria allegata parte integrante del presente atto;



Regione Lombardia

LA GIUNTA

RILEVATO che:

- la documentazione depositata ed esaminata nell'ambito dell'istruttoria per l'espressione del parere al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è comprensiva dello studio di impatto ambientale, degli allegati relativi alle diverse componenti ambientali considerate, e degli elaborati progetto;
- il progetto interessa un tratto di circa 4,4 km dell'autostrada A8 "Milano - Lagni" compreso tra la barriera di esazione di Milano Nord (che coincide con l'innesto della tangenziale ovest) e la diramazione A8/A9 (interconnessione di Lainate); in tale tratto si registrano flussi di traffico molto elevati in entrambe le direzioni ed anche al di fuori delle ore di punta, nonostante la presenza di quattro corsie per senso di marcia, data anche la commistione tra i flussi di attraversamento di lunga percorrenza e quelli di carattere urbano e metropolitano; infatti, nella direzione in uscita da Milano vi confluiscono i flussi provenienti dalla città, dalla tangenziale ovest, dal raccordo che serve il Polo Fieristico di Rho - Pero, dalla A4; nella direzione opposta i flussi da Varese su tre corsie per senso di marcia, e da Como / Svizzera, con la terza corsia in corso di realizzazione, confluiscono sulle attuali quattro corsie;
- il progetto prevede l'allargamento alla quinta corsia, configurando una piattaforma con larghezza di 45,70 m, organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico; gli attuali svincoli di Lainate e di Arese (che ha solo uscita e ingresso da/per Milano) verranno sostituiti da un unico svincolo completo in posizione intermedia; le scelte progettuali sono state fortemente orientate dalle caratteristiche del tracciato attuale, contraddistinto da un unico rettilo, in un territorio particolarmente antropizzato a ridosso dell'autostrada; del progetto fanno parte gli adeguamenti della viabilità ordinaria, che assumono la duplice funzione di adduzione al sistema autostradale e di variante al sistema costituito dalla SP101 e dalla SP119, che attualmente attraversano ambiti urbanizzati;

VISTA la relazione istruttoria - allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, qui richiamata ai sensi e per l'effetto dell'art. 3 della legge 241/1990 ai fini della motivazione del presente atto - approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la VIA di cui all'art. 5 del r.r. 5/2011, nella seduta del 20.01.2012;

PRESO ATTO che la suddetta relazione istruttoria rassegna in particolare le seguenti



Regione Lombardia

LA GIUNTA

conclusioni:

- relativamente al quadro programmatico, il progetto trova coerenza generale nel quadro pianificatorio e programmatico regionale; esso è stato inserito tra le prescrizioni relative al progetto della terza corsia dell'autostrada A9 Lainate - Como ed è nell'elenco delle opere necessarie all'accessibilità al sito di Expo 2015; inoltre, è congruente con il quadro infrastrutturale definito dall'accordo di programma per la riperimetrazione, la riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area ex Fiat - Alfa Romeo [v. d.g.r. IX/1156 del 29.12.2010];
- circa il quadro progettuale:
 - le caratteristiche del progetto risultano coerenti con le finalità dell'intervento e con la funzione dell'itinerario in ambito regionale e nazionale, consentendo di migliorare le condizioni di deflusso e, attraverso le connesse opere di mitigazione degli impatti, perseguendo un ragionevole inserimento ambientale dell'opera;
 - alcuni elementi del progetto - come evidenziato nel cap. 5 della Relazione istruttoria allegata al presente atto - possono e debbono essere verificati nelle successive fasi dell'iter approvativo e in sede di progettazione esecutiva, anche in riferimento a richieste e suggerimenti specifici avanzati dagli Enti territoriali;
- nel merito del quadro ambientale, lo s.i.a. ha affrontato tutte le componenti ambientali significativamente interessate dalle opere in progetto; il contesto territoriale ed ambientale di riferimento appare indagato con sufficiente approfondimento; sono state inoltre proposte specifiche misure di mitigazione ambientale; tuttavia, si evidenziano criticità legate alle caratteristiche del progetto in relazione allo specifico contesto territoriale di riferimento, con riguardo segnatamente al consumo di suolo, ai sistemi verdi, agli ambiti destinati all'agricoltura, alle compensazioni ambientali, all'assetto paesaggistico; l'obiettivo rilevante consumo di suolo configurato dal progetto in esame deve essere quindi compensato attraverso l'implementazione nel massimo grado possibile 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; sono pertanto necessari approfondimenti da sviluppare in sede di Conferenza di Servizi approvativa, ovvero di progetto esecutivo, nonché azioni da attivare nella fase di realizzazione ed esercizio dell'infrastruttura (monitoraggio);



Regione Lombardia

LA GIUNTA

RITENUTO di condividere i contenuti della citata relazione istruttoria - allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione - e in particolare le prescrizioni cui è subordinata la compatibilità ambientale del progetto, riportate al capitolo 5;

RITENUTO pertanto, alla luce di quanto sopra esposto ed in forza della valenza programmatica delle azioni di sviluppo del sistema infrastrutturale nel quale si inserisce l'intervento in argomento, che sussistano i presupposti per esprimersi favorevolmente in ordine alla compatibilità ambientale del progetto, a condizione che siano ottemperate le condizioni e prescrizioni di cui al paragrafo 5.3 - "Quadro delle prescrizioni" della suddetta relazione istruttoria;

DATO ATTO che il presente provvedimento concorre all'obiettivo operativo 15.5.2 "Attuazione della normativa sulla valutazione ambientale in sinergia con gli Enti locali" del vigente PRS;

AD UNANIMITA' di voti, resi nei modi e termini di legge;

DELIBERA

1. di esprimere al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'art. 25 del d.lgs. 152/2006, parere favorevole in ordine alla compatibilità ambientale del progetto di ampliamento alla quinta corsia dell'autostrada A8 "Milano - Lagni", nel tratto dalla barriera di Milano Nord all'interconnessione di Lainate, proposto da Autostrade per l'Italia S.p.a., a condizione che siano ottemperate le prescrizioni riportate al punto 5.3 "Quadro delle prescrizioni" della Relazione istruttoria allegata sotto "A" quale parte integrante e sostanziale del presente atto, in ordine:

- allo sviluppo del quadro progettuale;
- al quadro ambientale ed allo sviluppo degli interventi di compensazione;
- alle attività di cantierizzazione;
- al piano di monitoraggio ambientale;



Regione Lombardia
LA GIUNTA

2. di disporre la trasmissione al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare della presente deliberazione nonché della Relazione istruttoria allegata (all. A);
3. di disporre la pubblicazione sul BURL della presente deliberazione;
4. di disporre altresì la pubblicazione della presente deliberazione e della Relazione istruttoria allegata (all.A) sul sito web www.cartografia.regione.lombardia.it/silvia/.

IL SEGRETARIO
MARCO PILLONI

Perrone Raffaele

Da: ambiente@pec.regione.lombardia.it
Inviato: lunedì 30 gennaio 2012 12.30
A: DGSalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: TRASMISSIONE DEL PARERE REGIONALE IN AMBITO DI PROCEDURA DI V.I.A. RELATIVA AL PROGETTO DI "POTENZIAMENTO ALLA QUINTA CORSIA DELL'AUTOSTRADA A8, DALLA BARRIERA DI MILANO NORD ALL'INTERCONNESSIONE DI LAINATE".

Allegati: Segnatura.xml; Comunicazione Elettronica Firmata.pdf.p7m; N162-Rel.istr-all.dgr-IX-2947.pdf; N162-dgrIX-2947.pdf



Segnatura.xml



Comunicazione Elettronica Firm...



N162-Rel.istr-all.dg r-IX-2947....



N162-dgrIX-2947.p df

GIUNTA REGIONALE

AMBIENTE, ENERGIA E RETI

Nostri riferimenti interni:

Protocollo numero T1.2012.0002127 del 30/01/2012 12:29 Firmato digitalmente da FILIPPO DADONE

Elenco allegati:

Comunicazione Elettronica Firmata.pdf.p7m N162-Rel.istr-all.dgr-IX-2947.pdf N162-dgrIX-2947.pdf

I documenti allegati alla presente e-mail con estensione .p7m (formato PKCS#7) sono firmati digitalmente in conformità al DPCM 13/01/2004 e Delib. CNIPA 4/2005.

Per visualizzare, stampare, esportarne il contenuto e per verificarne la firma è necessario disporre di uno specifico software.

Un elenco dei software di verifica disponibili gratuitamente per uso personale è presente al seguente indirizzo:

<http://www.digitpa.gov.it/principali-attivita%3A0/software-di-verifica-della-firma-digitale>

