

DEC/VIA/5384



Il Ministro dell' Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

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

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del collegamento stradale S.S. 527 "Bustese" alla S.S. 11"Padana Superiore" con raccordo all'Autostrada A 4 (Boffalora Ticino), da realizzarsi in Comune di Lonate Pozzolo, Castano Primo, Buscate e Cuggiono presentata dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Lombardia con sede in piazza A. Straffa n. 11, 20136 Milano, in data 27 luglio 1998;

VISTO il parere interlocutorio negativo formalizzato con nota n. 6257/VIA del 10 giugno 1999;

VISTA la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'ANAS in data 7 dicembre 1999;

VISTA la nota n. URB-1999-7750 della Regione Lombardia dell'8 marzo 1999, pervenuta il 17 marzo 1999, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni sul progetto integrato con modifiche di tracciato apportate in sede di istruttoria regionale;

VISTA la nota dell'Assessore ai Trasporti 17/03/2000 prot. S1.2000.0006797 con cui si dà riscontro dell'ottemperanza del progetto ripubblicato alle prescrizioni contenute nel proprio parere di cui alla del GR n. VI/41677 del 26/02/1999;

VISTA la nota n. ST/407/12606/00 del Ministero per i beni e le attività culturali del 5 giugno 2000, pervenuta in data 5 giugno 2000, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

BRM
AR

VISTO il parere n. 360 formulato in data 4 maggio 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS, Compartimento della viabilità per la Lombardia;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la realizzazione di un raccordo tra la S.S. 336 dell'aeroporto Malpensa, l'autostrada A4 (all'altezza del casello di Boffalora) e la S.S. 11 (Milano-Novara) ad ovest di Magenta per una estensione complessiva di 18+900 km e caratteristiche tipologiche tipo III CNR (doppia carreggiata a 4 corsie) con caratteristiche geometriche "potenziate"; il tratto terminale del progetto (dallo svincolo di Boffalora alla S.S. 11) è previsto essere realizzato secondo le caratteristiche tipologiche del tipo IV CNR, anche se le fasce di esproprio saranno dimensionate in previsione di un futuro ampliamento;

- il progetto è stato sviluppato nell'ambito di una convenzione tra ANAS - Compartimento della Viabilità per la Lombardia, SEA - Società di Esercizi Aeroportuali e Regione Lombardia, rispondendo prevalentemente, se non esclusivamente, alla necessità di fornire un adeguato collegamento con l'aeroporto intercontinentale di Malpensa alle utenze provenienti dal sud-ovest lombardo, dal territorio piemontese, dall'area metropolitana milanese;
- il tracciato si sviluppa in direzione Nord-Sud nella pianura occidentale lombarda, tra Lonate Pozzolo (VA) e il casello di Boffalora dell'Autostrada A4, interessando per parte consistente il territorio del Parco Lombardo della Valle del Ticino;
- nel primo tratto, dall'inizio dell'intervento fino allo svincolo per Vanzaghello, il tracciato interessa un'ampia fascia boschiva, immersa in una matrice prevalentemente agricola, costituita da un ceduo composto con fustaia quasi esclusivamente di Farnia con ceduo sottoposto di Robinia e Serotina. La copertura boschiva è interrotta dalla presenza di una cava, dal depuratore di Lonate Pozzolo e dall'area di spagliamento del torrente Arno, ed è delimitata ad ovest da un settore di incolto che presenta complessivamente caratteri di brughiera. Quest'area è utilizzata a scopi militari ed è delimitata da una cava e da appezzamenti pianeggianti di tipo agricolo. L'area di spagliamento del torrente Arno è altamente degradata dal punto di vista della qualità delle acque in quanto raccoglie liquami civili ed industriali. Ciò nonostante tale zona dà rifugio, sia per la riproduzione, che per le attività trofiche, ad una fauna vertebrata piuttosto ricca ed interessante. Le zone umide sono costituite soprattutto da Fragmiteti e Tifeti intervallati da piccoli specchi d'acqua tendenti all'interramento;
- dallo svincolo per Vanzaghello a quello per Buscate, il tracciato attraversa l'area compresa tra i paesi di Castano Primo e Vanzaghello. La copertura arborea è sempre presente anche se, nella porzione terminale di questo secondo tratto, dirada alternandosi ad appezzamenti agricoli e ad aree libere a prato e incolto. Si tratta di una fitta boscaglia di Robinia governata a ceduo. La Farnia è presente sporadicamente con soggetti superstiti di grandi dimensioni. Nelle radure, costituite da ex coltivi abbandonati in corso di colonizzazione dalla Serotina, è presente la Ginestra. Il tracciato costeggia il complesso agricolo-produttivo di cascina Saronna. L'area agricola è attraversata dal canale Villoresi, un canale artificiale utilizzato prevalentemente per scopi irrigui;
- nel terzo tratto, dallo svincolo per Buscate a quello per Inveruno, la componente agricola domina il paesaggio. Si distingue l'alternarsi di appezzamenti agricoli di conformazione regolare attraversati da una fitta rete di canali irrigui. L'area è interessata dal passaggio di diversi elettrodotti. La zona compresa tra i nuclei di Buscate e di Cuggiono è caratterizzata dalla presenza di insediamenti di tipo produttivo e dalle vasche di sedimentazione del depuratore in condizioni di degrado e con



Il Ministro dell'Ambiente

- necessità di recupero. È presente un importante nucleo agricolo rappresentato dalla cascina Caragiola che ha mantenuto molte delle sue caratteristiche di antico complesso agricolo;
- anche il quarto tratto, compreso tra lo svincolo per Inveruno e l'intersezione con l'autostrada A4 Torino-Milano, è dominato dalla componente agricola. La rete di canali irrigui è sempre molto sviluppata. Sono presenti alcuni elettrodotti a traliccio e un'area adibita a discarica da bonificare. Rilevante è la presenza di un complesso agro-zootecnico nei pressi dell'abitato di Mesero. La porzione terminale di questo tratto è caratterizzata dalla presenza di alcuni edificati produttivi, da un'area di cava in prossimità della cascina Americana e dalla cascina Malastalla, un interessante complesso organizzato di tipo agricolo;
 - nell'ultimo tratto, compreso tra l'autostrada A4 e la S.S. 11, la componente urbana condiziona fortemente quella agricola che conserva, tuttavia, le caratteristiche descritte nei tratti precedenti. Le numerose cascine sono inglobate nel tessuto produttivo e residenziale. Sono presenti diversi elettrodotti che convergono alla centrale situata a nord di Magenta;

considerato che:

- sotto il profilo ambientale, nel corso dell'istruttoria relativa al primo progetto pubblicato nel 1997 erano stati evidenziati differenti profili attinenti l'impatto del tracciato con l'ambiente coinvolto. Tali profili, che avevano determinato l'interlocuzione negativa di cui alla nota Ministero dell'Ambiente 10/6/1999 n° 6257, sono così sintetizzabili:
 - lo svilupparsi del tracciato prevalentemente all'interno del Parco Lombardo della Valle del Ticino, la cui salvaguardia deve essere intesa come obiettivo primario;
 - l'attraversamento, da parte del tracciato, del sistema dei boschi del Castanese in corrispondenza dell'area militare, elemento fondamentale di connessione tra la matrice naturale delle fasce di pertinenza del Ticino e qualsiasi ipotesi di riqualificazione ecologica dei territori posti ad est, nell'area metropolitana;
 - l'affiancamento delle aree di spagliamento incontrollato del torrente Arno, per il cui risanamento esiste un progetto della Regione Lombardia che potrebbe essere condizionato dal progetto in istruttoria;
 - i possibili impatti negativi (inquinamento atmosferico, traffico) sui centri abitati affiancati, in particolare quelli di Castano Primo, Vanzaghello, Cuggiono;
 - il passaggio in fregio alla Cascina Garagiola, elemento di interesse paesistico posto tra Cuggiono ed Inveruno;
 - l'interessamento del reticolo superficiale irriguo e, a seconda delle tipologie costruttive adottate, delle falde idriche superficiali;
- sotto il profilo progettuale, inoltre, si evidenziava l'opportunità di meglio definire il raccordo fra tracciato di progetto e svincolo autostradale di Boffalora, nonché di ricalibrare il sovrappasso autostradale e il successivo tratto di raccordo compreso fra A4 e S.S. 11, anche in considerazione dei potenziali livelli di criticità determinati dalla prosecuzione del raccordo in direzione est Milano oltre Magenta, con sezione III CNR. Si poneva a questo proposito un generale problema di sensibilità dell'area vasta compresa fra Magenta e tangenziale est Milano, area contraddistinta da valenze ambientali residue e da elevati livelli di frammentazione e di pressione da parte delle attività antropiche esistenti; e si evidenziava la necessità di valutare preventivamente, e senza determinare ulteriori vincoli sui punti di origine e destinazione, l'impatto dell'eventuale prosecuzione del raccordo sotto il profilo ambientale e territoriale;

valutato che:

- il tracciato si sviluppa parallelamente al corso del canale scolmatore del torrente posto fra le due sezioni di depurazione previste dal piano di risanamento: l'impianto di depurazione destinato al primo trattamento delle acque (in vasche), posto a monte del tracciato, e l'area di fito depurazione, a valle dello stesso. Il progetto prevede la realizzazione di una condotta coperta – in luogo del canale scolmatore – con andamento sub parallelo rispetto al tracciato stradale che su di essa scavalca il corso d'acqua. Nello stesso ambito è prevista la formazione di un settore a totale copertura boschiva nell'area residua compresa fra nuova rotatoria ed opera di scavalcamento dell'Arno, oltre che il ripristino a prato delle ulteriori aree intercluse, e delle fasce a bosco in fregio alle opere stradali;
- il nuovo progetto prevede la realizzazione di una galleria artificiale nel tratto in fregio all'area militare della lunghezza di 490 metri, con sistemazione dell'estradosso a raso mediante rimboschimento. Nello stesso ambito sono previsti due ulteriori tratti in galleria artificiale in corrispondenza dell'attuale accesso all'area militare (L = 150 metri) e in corrispondenza della rotatoria/svincolo n° 1 (L = 110 metri). Sono anche in questo caso previste diverse opere a verde per la sistemazione finale del progetto, fra le quali delle fasce arboree ai bordi delle trincee e delle opere stradali e la formazione di una fascia arborea in prossimità dell'imbocco nord della galleria artificiale maggiore, che dovrebbe garantire la ricucitura di settori boschivi frammentati;
- fra Castano Primo e Vanzaghello il nuovo progetto introduce una galleria artificiale (L = 450 metri) per garantire la continuità fra aree agricole a nord del tracciato ed aree a bosco situate a sud dello stesso. È inoltre prevista la sistemazione a verde (prato e rimboschimento) delle aree intercluse dallo svincolo n 2;
- lo svincolo n. 3 viene riposizionato ad est della S.S. 341, al fine di non danneggiare l'area interclusa tra linea ferroviaria (FNM Milano-Novara), la stessa S.S. 341 ed il tracciato in progetto. Una galleria artificiale (L = 240 metri) dovrebbe garantire la continuità territoriale delle aree boscate interessate dal tracciato, che verranno arricchite di nuove essenze laddove interessate dai lavori di costruzione. Le aree intercluse nello svincolo saranno sistemate a prato;
- il tracciato tra Castano Primo e Buscate svincoli n. 3 e 4 è stato spostato ad ovest dell'azienda agricola Saronna, in coerenza con le previsioni del PRG del Comune di Castano. Una galleria artificiale (L = 860 metri) garantisce il mantenimento della continuità territoriale e paesaggistica, oltre che della rete stradale locale, del canale Villoresi (che viene sottopassato dal tracciato) e dei segni minori caratterizzanti il paesaggio (siepi, filari, perimetro dei campi, ecc.). Un complessivo progetto di adeguamento della rete stradale locale interessata dal nuovo tracciato consentirà di recuperare ad uso agricolo le strutture stradali dismesse;
- un'ultima galleria artificiale (L = 810 metri) è finalizzata a garantire la continuità territoriale delle aree agricole di pertinenza della Cascina Garagiola, ad eliminare l'impatto paesaggistico della nuova infrastruttura, a tutelare dall'inquinamento acustico da traffico le aree urbanizzate limitrofe e l'area ospedaliera di Cuggiono;
- per quanto concerne il reticolo irriguo superficiale, nei tratti in rilevato la continuità viene garantita mediante tombini adeguati alla sezione idraulica dei fossi interferiti; per quanto riguarda i tratti in trincea, le interferenze sono localizzate a sud del canale Villoresi (che viene sottopassato in galleria artificiale) ed in particolare nel tratto compreso tra i comuni di Inveruno e Cuggiono, dove si rende necessario lo spostamento di un tratto del canale Secondario Villoresi, garantendo comunque le derivazioni per i terreni adiacenti secondo la naturale pendenza del piano campagna.

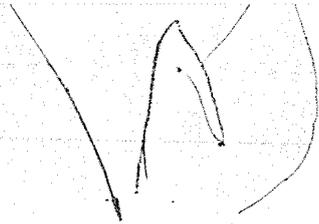
Per quanto riguarda le potenziali interferenze con la falda acquifera, lo studio di impatto ambientale



Il Ministro dell' Ambiente

integrativo contiene in allegato i risultati di una campagna di indagini geognostiche. In particolare, con riferimento al tratto potenzialmente più critico in relazione all'andamento della piezometrica (in corrispondenza dell'abitato di Cuggiono) il monitoraggio condotto ha evidenziato una soggiacenza della falda minima pari a 10,70 metri, che consente a parere del progettista il completo interrimento della galleria artificiale con copertura pari a 2,00 metri, rendendosi peraltro necessaria la previsione di un sistema di sollevamento delle acque da conferire in fognatura o corso idrico superficiale a valle del trattamento di disoleatura;

- il traffico considerato per le stime degli impatti fisici è quello determinato dallo studio di fattibilità, che attribuisce alla nuova direttrice un TGM (Traffico Giornaliero Medio) di 35.000 veicoli/giorno, di cui 25.000 indotti dall'aeroporto e 10.000 deviati dall'autostrada A8. La percentuale di veicoli pesanti è del 10%, comprendendo il traffico di veicoli merci stimato a fronte dell'apertura all'esercizio di Cargocity (TGM complessivo pari a 864 veicoli pesanti/giorno);
- per quanto concerne l'inquinamento atmosferico, lo studio integrativo ha precisato le motivazioni che hanno portato ad assumere le classi di stabilità C ed E, evidenziando, comunque, come i risultati delle simulazioni presentino variazioni contenute entro il 5% laddove vengano ipotizzate classi di stabilità più penalizzanti (D ed F). Secondo quanto affermato nello studio di impatto ambientale, le concentrazioni di inquinanti atmosferici ipotizzabili nelle aree contigue alla nuova infrastruttura dopo la sua apertura al traffico saranno inferiori ai limiti di legge (livelli di attenzione e di allarme);
- l'inquinamento acustico generato dal traffico in transito sulla nuova arteria è stato simulato mediante modello previsionale Stl-86, e rappresentato mediante curve isofoniche a lato della direttrice sovrapposte alla cartografia tecnica e tematica. Secondo quanto evidenziato nello studio di impatto ambientale integrativo, il tracciato stradale, con il recepimento delle varianti definite nel progetto istruttorio (varianti planimetriche e gallerie artificiali), non provoca significativi impatti acustici sulle aree a maggiore sensibilità: nessun recettore sensibile risulta compreso entro le fasce perimetrate dalle isofone, e la galleria artificiale di Cuggiono determina un elevatissimo livello di tutela nei confronti del centro abitato e dell'area ospedaliera. In conclusione, secondo il proponente la tipologia progettuale adottata in corrispondenza delle aree potenzialmente sensibili (trincea e/o galleria artificiale) garantisce un adeguato livello di mitigazione, tale da rendere non necessario il ricorso ad ulteriori misure (barriere fonoassorbenti);
- in sede di progetto definitivo istruttorio sono state adottate le soluzioni atte a garantire continuità al reticolo idrico ed alla viabilità agricola. Lo studio di impatto ambientale integrativo documenta, inoltre, la mosaicatura dei mappali catastali sulla base della quale è stato possibile individuare i singoli lotti interessati dall'infrastruttura e definire la nuova suddivisione del territorio agricolo risultante dall'inserimento della stessa nel territorio. Le analisi effettuate portano il proponente a concludere che i lotti di grande dimensione vengono interferiti dal tracciato lungo il loro confine, risolvendosi l'impatto in una sottrazione diretta di suolo, mentre nelle zone frazionate in lotti di modeste dimensioni l'interferenza risulta più significativa, ragion per cui dovrà prevedersi l'eventuale acquisizione o l'eventuale maggiorazione di indennizzo per le aree residuali e intercluse attraverso un progetto di ricomposizione fondiaria da attuarsi in sede di progettazione esecutiva;
- il quaderno integrativo trasmesso precisa l'entità delle opere a verde previste in sede di integrazione del progetto, riportando nel dettaglio i costi unitari e l'entità degli interventi (superfici interessate da progetti di sistemazione delle aree intercluse, sviluppo lineare e superficie degli interventi di rinfoltimento del margine boscato e di impianto arbustivo sulle scarpate, sviluppo lineare delle barriere vegetali previste in fregio al tracciato; superfici di rimboschimento a titolo di



compensazione, superfici di rimboschimento a copertura delle gallerie artificiali, sistemazione delle scarpate, ecc. L'insieme degli interventi determina un impegno complessivamente valutato in 11,5 miliardi di lire.

Il quaderno contiene inoltre gli schemi generali di intervento sulle scarpate e sulle fasce laterali, i criteri di piantagione delle essenze arboree ed arbustive, le sezioni tipo adottate per le scarpate in trincea (con pendenza minima pari a 3/2), i diversi profili longitudinali adottati.

- la questione posta nel corso dell'istruttoria precedente, circa la soluzione progettuale da dare al collegamento fra tracciato di progetto e casello di Boffalora dell'autostrada A4, ed alla prosecuzione dello stesso tracciato fino alla S.S. 11 in territorio di Magenta, faceva riferimento a differenti aspetti di ordine progettuale:

- in primo luogo, l'accesso dalla nuova direttrice per Malpensa verso l'autostrada (e viceversa) risultava del tutto inadeguato a garantire il transito di traffici medi giornalieri quali quelli ipotizzati dal progetto, e ciò sia in ragione della tortuosità del collegamento, sia in relazione alla capacità dello stesso casello (oltre che, probabilmente, dello stesso tratto autostradale Milano-Boffalora);
- d'altra parte, la prosecuzione del "corretto tracciato" della nuova direttrice oltre l'A4 fino a riconnettersi alla S.S. 11 presso Magenta, mantenendo caratteristiche dimensionali e progettuali del tutto incoerenti con quelle della stessa strada statale, lasciavano presupporre situazioni potenzialmente critiche, ed in questo senso lo stesso Comune di Magenta avanzava diverse perplessità;
- in ogni caso, l'ipotizzata prosecuzione della nuova direttrice in direzione sud - est, fino a riconnettersi con la tangenziale est di Milano, risultava (e risulta tuttora) in fase di studio preliminare, e le perplessità avanzate da alcuni degli enti locali interessati dal tracciato inizialmente proposto per tale collegamento consigliavano di non vincolarne in termini non più modificabili il punto di inizio in corrispondenza del termine del progetto in istruttoria. In questo senso, e in accordo con la Regione Lombardia, al termine della precedente istruttoria si propose la revisione del collegamento fra nuova direttrice e autostrada da un lato, e la ricalibrazione del tracciato dall'A4 a Magenta con una sezione a semplice carreggiata (tipo IV CNR);
- la soluzione progettuale pubblicata in sede di revisione e di integrazione dello studio di impatto ambientale, sotto i diversi profili sopra sintetizzati, si presta alle seguenti considerazioni:
 - la nuova soluzione di collegamento fra nuovo tracciato e casello di Boffalora, ancorchè pensata nuovamente in termini di "deviazione" (essendo il "corretto tracciato" tuttora indirizzato verso Magenta e la S.S. 11) appare comunque più soddisfacente, essendo stato significativamente semplificato il percorso da collegamento aeroportuale a casello autostradale e viceversa. Tra l'altro, la ristrutturazione del casello dell'A4 (che dovrà essere completamente riprogettato) prevista dal progetto della linea AC Torino Milano dovrebbe garantire una dimensione ed un disegno più adeguati in relazione al traffico previsto (così come il prossimo adeguamento della stessa A4 alle norme vigenti dovrebbe garantire, oltre ad un qualche incremento di capacità dell'infrastruttura, condizioni di percorrenza più confortevoli e sicure);
 - il completamento del tracciato in direzione Magenta è stato effettivamente ridimensionato al tipo IV CNR a partire dal viadotto sull'autostrada, e la rotatoria prevista per l'innesto della nuova infrastruttura sulla direttrice statale è prevista, in prima fase, a raso. I progettisti ritengono utile procedere comunque all'esproprio di una fascia dimensionata sulla base del tipo III CNR, scelta questa che può essere considerata opportuna;
 - meno condivisibile appare, viceversa, la scelta progettuale proposta per quanto riguarda



Il Ministro dell' Ambiente

l'attraversamento dell'autostrada (e dell'eventuale nuova linea ferroviaria) mediante un imponente viadotto strallato, con luce libera di oltre 120 metri, retto da un pilone inclinato dell'altezza indicativa di circa 80 metri. Tale scelta (che rappresenta una novità emersa nell'ambito degli ultimissimi elaborati di progetto trasmessi) viene motivata dal progettista in relazione alla incertezza che grava tuttora sugli ingombri planimetrici determinati dall'A4, da suoi eventuali riposizionamenti determinati da scelte progettuali afferenti il tracciato AC, dall'ampliamento ipotizzato della sua sezione fino a dimensioni a norma, nonché dallo stesso tracciato AC;

- d'altra parte, si può ritenere che altre soluzioni progettuali possano garantire la compatibilità fra nuovo attraversamento ed infrastrutture attuali e previste, sia coordinando la progettazione esecutiva dell'opera con la definitiva adozione dei tracciati ferroviario ed autostradale (che sembra ragionevole attendersi a brevissimo termine) sia adottando soluzioni progettuali meno imponenti, che pur limitando i gradi di libertà concessi ai tracciati ferroviario ed autostradale, offrano comunque ragionevoli margini di adattamento ai relativi progetti, che risultano peraltro ormai sufficientemente consolidati.
- tali considerazioni non traggono spunto tanto dal pur significativo impatto visivo che l'opera progettata determinerebbe, impatto la cui valenza può essere considerata quanto meno ambivalente, quanto piuttosto dalla sproporzione fra il tema (attraversamento dell'autostrada e della ferrovia da parte di una strada statale) e lo svolgimento proposto, nonché dalla oggettiva predeterminazione, a valle di tanta opera ingegneristica, di una direttrice di prosecuzione del tracciato, ovvero dell'assunzione di quel vincolo che si voleva evitare ridimensionando al tipo IV CNR la carreggiata stradale fra lo svincolo di Boffalora e la S.S. 11;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota n. URB-1999-7750 della Regione Lombardia del 8 marzo 1999, pervenuta il 17 marzo 1999, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) *relativamente al quadro programmatico si evidenzia che l'intervento, configurandosi come continuazione del tratto esistente della S.S. 336 riqualificata, finalizzata a garantire l'accessibilità alla nuova aerostazione di Malpensa, rientra nella programmazione di livello regionale e nazionale.*

*Il sistema previsto nella programmazione regionale, confermato nel Piano Territoriale d'Area di Malpensa e nella proposta di Piano della viabilità della Provincia di Milano, si prefigge la soluzione dei singoli problemi di viabilità del comparto territoriale esaminato con un disegno di rete che tiene conto anche della necessità di garantire che le singole opere siano disponibili in tempi certi e compatibili con gli impegni internazionali assunti dal Governo**

Conseguentemente le proposte che sono legate alla definizione di scenari complessi, come il collegamento con la Gronda Intermedia o con la nuova tangenziale Nord sostitutivo della A4, possano trovare attuazione solo dopo aver effettuato quelle verifiche tecnico-istituzionali che vengono richieste dagli stessi proponenti.

Pertanto si ritiene che in tale quadro riveste carattere di priorità assoluta la necessità di dotare in tempi brevi l'aerostazione di Malpensa 2000 di un collegamento alternativo all'autostrada

A28 e che, per tutte le considerazioni svolte, la soluzione ottimale sia il percorso Malpensa-Boffalora;

- b) relativamente al quadro progettuale si evidenzia che la Regione intende esprimere il proprio parere sul progetto definitivo depositato ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale come integrato dalle modifiche apportate in sede di istruttoria regionale riportate nell'allegato "Atlante delle modifiche progettuali proposte ("Progetto istruttorio") – Allegato B";
- c) relativamente al quadro ambientale, lo studio pur predisposto secondo i dettami definiti dalla normativa di riferimento non risulta aver approfondito alcuni aspetti di particolare rilevanza che pertanto devono essere ulteriormente indagati da parte del proponente, mediante la predisposizione di:

c1) documentazione integrativa concernente specifici fattori e componenti ambientali di cui al d.p.c.m. 27/12/1988;

c2) studi ulteriori di area e di settore secondo le specifiche di seguito descritte:

- progetto integrato strada/opere di risanamento del torrente Arno (area di fito depurazione, dispersione, canale scolmatore);

studi di area globale concernenti le "aree critiche" individuate al fine di meglio conoscere le interrelazioni tra l'infrastruttura ed il sistema ambientale preesistente, nonché le misure di compensazione e mitigazione necessarie per il miglior inserimento dell'infrastruttura stessa.

Tali studi sono riferiti alle aree geografiche sotto individuate:

- corridoio biologico nel tratto in fregio alla "area militare" e intersezione con la SP 38/32;
- galleria artificiale e corridoio biologico tra Castano Primo e il tratto di accostamento a Vanzaghello;
- localizzazione ottimale dello svincolo n. 3;
- approfondimento progettuale del tratto tra gli svincoli 3 e 4 (Castano Primo-Buscate);
- passaggio tra la Cascina Garagiola e l'abitato di Cuggiono;
- intersezione della strada in progetto con la A4;
- svincolo di Magenta con la S.S.11.

Studi di settore finalizzati alla individuazione delle misure di compensazione e di mitigazione riferiti ad impatti ricorrenti su tutto il tracciato:

- rapporto con l'agricoltura (are marginali), o lotti interclusi, ricomposizione fondiaria, indennizzi, rete irrigua, ecc.);
- difesa dal rumore e dalle vibrazioni;
- inserimento paesistico dell'infrastruttura e qualificazione architettonica dei manufatti;
- fauna e flora;

c3) documentazione relativa alla gestione della fase di costruzione.

In considerazione della necessità di mitigare gli impatti sull'ambiente dovuti all'attivazione dei cantieri relativi alla realizzazione delle opere previste dal progetto, è opportuno che si proceda a quanto di seguito indicato:

- localizzare le aree di cantiere nelle zone più idonee al fine di contenere gli eventuali impatti sugli abitati;



Il Ministro dell'Ambiente

- *inserire nella documentazione di appalto precisi e vincolanti impegni atti a limitare l'attraversamento di aree secche e polverose da parte dei mezzi pesanti;*
- *inserire nella documentazione di appalto precisi e vincolanti impegni relativi al mantenimento a regime umido delle aree particolarmente polverose, alla copertura dei materiali trasportati, al lavaggio delle ruote degli autocarri;*
- *inserire nella documentazione di appalto precisi e vincolanti impegni relativi al contenimento delle immissioni di rumore e vibrazioni originate dall'attività di cantiere, anche la realizzazione di specifiche barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri stessi;*
- *inserire nella documentazione di appalto precisi e vincolanti impegni relativi all'attivazione di tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti di sostanze inquinanti sul suolo e/o nel sottosuolo;*
- *inserire nella documentazione di appalto precisi e vincolanti impegni riguardo il rispetto della legislazione vigente in materia di scavi, movimentazioni, riutilizzo e commercializzazione dei materiali inerti, compreso il terreno humico superficiale;*
- *inserire nella documentazione di appalto precisi e vincolanti impegni relativi alle modalità di emungimento e scarico delle acque provenienti dalla falda sub superficiale in quei cantieri ove sono previste operazioni di aggotamento di tali acque;*
- *sincersarsi, a livello locale, in merito alla eventuale presenza all'intorno delle aree di cantiere di pozzi idrici e/o sorgenti superficiali di acque destinate al consumo umano, applicando tutte le metodologie di gestione del cantiere atte ad escludere qualsiasi interazione tra i lavori e variazioni nei parametri quantitativi e qualitativi delle acque di falda;*

CONSIDERATA, altresì, la nota dell'Assessore ai Trasporti 17/03/2000 prot. S1.2000.0006797 con cui si dà riscontro dell'ottemperanza del progetto ripubblicato alle prescrizioni contenute nel proprio parere di cui alla del GR n.VI /41677 del 26/02/1999;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/12606/00 del 5 giugno 2000, pervenuto in data 5 giugno 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

al riguardo, la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Milano, con nota n. 10460 del 07/09/1998, ha espresso il proprio parere contrario considerando il tracciato proposto per la V.I.A. di "forte impatto paesaggistico".

Successivamente, la Regione Lombardia, con deliberazione n. VI/41677 del 26 febbraio 1999, nell'ambito del parere sullo studio di impatto ambientale, ha espresso il proprio parere favorevole al progetto a condizione che venissero introdotte alcune modifiche, rivelatesi in sede di esame come varianti sostanziali al progetto, e prodotto delle integrazioni progettuali (c.f.r. verbale della riunione Commissione V.I.A. del 17/03/1999).

L'ANAS, con nota n. 12547 del 24/09/1999 comunicava che a seguito dell'incontro con la Regione Lombardia tenuto in data 22/09/1999, si era convenuto, ai fini del recepimento formale

della proposta di modifica formulata dalla Regione Lombardia con la suddetta deliberazione, di ripubblicare il progetto. Successivamente, il medesimo Ente, con nota n. 23783 del 3/12/1999, comunicava di aver provveduto alla rielaborazione del progetto, dello studio di impatto ambientale, ed alla relativa ripubblicazione.

La Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Milano, con nota n. LR/op 6124BBNN del 31/05/2000, a seguito dell'esame del progetto rielaborato ai fini del recepimento del parere regionale, ha comunicato quanto segue:

"In merito all'oggetto, considerate le varianti migliorative apportate, questo Ufficio, per quanto di competenza ritiene il progetto presentato, sotto l'aspetto paesaggistico, compatibile con l'ambito sottoposto a tutela.

Resta esclusa da tale parere la realizzazione delle opere di scavalco di autostrada A4 e ferrovia Torino-Milano, per le quali si rende necessario un approfondimento progettuale che limiti l'impatto visivo della struttura prevista".

La Soprintendenza Archeologica della Lombardia, dopo le segnalazioni di cui alle note n. 10218 del 2/10/1998 e n. 9384 del 28/08/1999, successivamente, a seguito dell'esame del progetto rielaborato ai fini del recepimento del parere regionale, con nota n. 14199 del 11/01/2000 ha comunicato quanto segue:

"Si esprime, per quanto di competenza, valutazione preliminare favorevole alle opere in progetto alle seguenti condizioni:

- in analogia e continuità con il primo tratto, si ritiene necessaria l'esecuzione di interventi preventivi nelle aree di maggior rischio archeologico, consistenti in indagini geofisiche e sondaggi stratigrafici finalizzati alla valutazione della consistenza archeologica dei tratti interessati dai lavori di scortico e scavo;*
- per i restanti tratti si richiede il controllo in corso d'opera per scavi e scortichi, compresi gli interventi collaterali per strade e impiantistica di cantiere. Gli interventi di valutazione preliminare e sorveglianza in corso d'opera saranno affidati a operatori specializzati che operano sotto il diretto controllo della scrivente Soprintendenza.*

La definizione in dettagli delle aree da sottoporre ad indagine preliminare dovrà essere concordata con lo scrivente Ufficio";

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

- Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino: l'obiettivo della strada deve essere quello di sgravare i centri urbani dal traffico di attraversamento già attualmente pesante, a tal fine propone il casello di Arluno come la migliore soluzione;
- arch. Ponti Giulio: la soluzione progettuale non differisce dal tracciato originario, l'esigenza della strada rimane quello del collegamento a sud dell'aeroporto della Malpensa con quello di sgravare i centri urbani dal traffico di attraversamento oggi presente. La funzione di questa strada è quello di alleggerire i Comuni interessati dal traffico in particolare quello pesante, evidenzia che la strada deve essere a semplice corsia per senso di marcia, con un andamento planimetrico che consenta il minor spreco di territorio e che contestualmente possa essere utilizzata come circonvallazione dei Comuni;
- comune di Mesero (MI): Delibera Comunale n. 122 del 24/09/1998: il progetto presentato è simile al tracciato storico originario, il territorio del Comune di Mesero (MI) ha dimensioni estremamente



Il Ministro dell'Ambiente

ridotte, lo studio di VIA non prende in esame nessun altro possibile tracciato, ma considera solo limitate le varianti parziali chieste dai singoli comuni direttamente attraversati o dal Parco del Ticino.

I dati di traffico contenuti nello studio VIA comprendono una serie di erronee semplificazioni, le dimensioni della strada sono estrapolatamente ridotte, il tracciato in funzione della nuova stazione aeroportuale la cui rilevanza é a livello sovra-regionale dovrà subire una grossa infrastrutturazione ed urbanizzazione;

- provincia di Milano: osserva che secondo le indicazioni della regione Lombardia, il tracciato per l'accessibilità viabilistica all'aeroporto di Malpensa ha caratteristiche autostradali, collega Malpensa a Boffalora sull'Autostrada A4 e si sviluppa con un percorso che interferisce con il Parco naturale del fiume Ticino. La provincia già da diverso tempo sostiene, invece, un tracciato che collega Malpensa ad Arluno sull'Autostrada A4, che accoglie sia il traffico destinato a Malpensa che quello della cornubazione centrale dell'asse del Sempione, in quanto si sviluppa tangente alle cornubazioni stesse;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al collegamento stradale S.S. 527 "Bustese" alla S.S. 11 "Padana Superiore" con raccordo all'Autostrada A 4 (Boffalora Ticino) da realizzarsi in Comune di Lonate Pozzolo, Castano Primo, Buscate e Cuggiono presentata dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Lombardia a **condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) per quanto riguarda l'attraversamento in viadotto dell'Autostrada A4 e dell'eventuale nuova ferrovia A.C. si ritiene necessario ridurre la sezione al tipo IV CNR più congruente con la prevista prosecuzione a sud, più adeguata al contesto territoriale ed infrastrutturale e meno impegnativa sotto il profilo tecnologico e finanziario. Tale soluzione progettuale dovrà essere sottoposta al Ministero dell'Ambiente per la verifica di ottemperanza prima dell'inizio dei lavori;
- b) dovrà essere garantita l'integrale realizzazione delle opere di arredo, mitigazione e compensazione descritte negli elaborati progettuali pubblicati;
- c) in particolare, la pendenza delle scarpate di rilevati e trincee non dovrà essere superiore a 32° circa; in ogni caso dovranno essere adottati provvedimenti antiersivi, stabilizzanti e di consolidamento di ingegneria naturalistica atti a garantire la rivegetazione delle scarpate stesse;
- d) dovrà essere elaborato, contestualmente alla progettazione esecutiva, un adeguato progetto di ricomposizione fondiaria;
- e) il proponente dovrà effettuare, all'apertura dell'esercizio della nuova infrastruttura, una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria e del livello sonoro ambientale in corrispondenza di aree sensibili poste in fregio al tracciato stradale; degli esiti di tale campagna, le cui modalità esecutive dovranno essere definite in accordo con l'ARPA della Regione Lombardia, dovranno essere tempestivamente informate le competenti autorità regionali che potranno, se del caso, prescrivere eventuali ulteriori interventi di mitigazione alla cui realizzazione il proponente si impegna fin da ora;
- f) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni

FILE
M. 10
1988

individuata dalla Regione Lombardia e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento della viabilità per la Lombardia, all'ANAS Direzione Centrale, alla Società SEA S.p.A. (Società Esercizi Aeroportuali), al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Lombardia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 11 OTT. 2000

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica Composta di N. fogli è conforme al suo originale.

Roma, li

GB
mw
AR