



# *Il Ministro dell'Ambiente*

## DI CONCERTO CON IL

### MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

**VISTO** il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del IV lotto della S.S. n. 336, relativo al collegamento della nuova aerostazione di Malpensa ed al raccordo alla S.S. n. 527 Bustese, da realizzarsi nei Comuni di Lonate Pozzolo, Somma Lombardo e Vizzola Ticino (VA) presentata da ANAS S.p.A. con sede in Milano, Via Angelo Sraffa 11, in data 13 giugno 1995;

**VISTO** il parere formulato, in data 2 aprile 1996, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS S.p.A.;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha:

**preso atto che** la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la costruzione di una strada del III tipo del CNR a due carreggiate separate con corsie di 3,50 m per ogni senso di marcia, spartitraffico e banchina pavimentata di 1,75 m per senso di marcia;
- la larghezza complessiva della piattaforma è pari a 20,50 m;

116

**osservato che:**

- la previsione dell'infrastruttura è contenuta nel Piano Regolatore Generale (P.R.G.) di Malpensa 2000 approvato dal Ministero Trasporti (D.M. n. 903 del 13.2.1987);
- tale piano prevedeva anche la riqualificazione dell'intero sistema territoriale connesso ed in particolare:
  - il miglioramento dell'accessibilità intervenendo sia sulle infrastrutture viarie e sia su quelle ferroviarie;
  - l'inserimento ambientale delle infrastrutture in relazione alla presenza dei centri abitati ed alla vicinanza con il parco del Ticino;
- il Consiglio regionale delegava per la redazione del Piano esecutivo d'area la Provincia di Varese. La redazione del piano non è stata conclusa;
- gli strumenti di pianificazione regionale in materia di trasporti, antecedenti all'approvazione definitiva del P.R.G. della Malpensa, contengono in termini necessariamente generici il miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto. La Regione Lombardia, con deliberazione n.51484 del 19 aprile 1994, ha adottato uno stralcio attuativo per il triennio 94-96 del Piano decennale della viabilità di grande comunicazione, dove si configura il nuovo assetto della viabilità, indicando esplicitamente la priorità del finanziamento del IV lotto della S.S. n. 336;
- il sedime aeroportuale nonché la infrastruttura viaria sono ricompresi nel perimetro "interessato dalla previsione del piano regolatore di ristrutturazione e ampliamento dell'aeroporto di Malpensa" (art.18, comma 1) del Piano Territoriale Coordinamento (P.T.C.) del Parco del Ticino approvato nel 1980;
- gli obiettivi del progetto sono quelli di costituire un collegamento passante a servizio dell'aeroporto, differenziato tra ingresso passeggeri ed ingresso merci;
- l'intervento rappresenta la continuazione della riqualificazione del tratto esistente della S.S. 336, rivolta a consentire la completa funzionalità e accessibilità dell'aeroporto;
- i comuni direttamente interessati dall'intervento sono quelli di Lonate Pozzolo, Somma Lombardo e Vizzola Ticino tutti in provincia di Varese;
- lo studio d'impatto, per la definizione del tracciato ha preso in considerazione alcune alternative progettuali, nell'ambito dei capisaldi già determinati. E' stato pertanto individuato un solo corridoio, entro il quale sono state valutate modeste varianti di tracciato, individuate con le lettere **a**, **b** e **c**. Tali alternative sono state oggetto, di confronti con gli enti territoriali ed in particolare con l'Ente Parco del Ticino ed i Comuni;
- la variante **a**) prevede il mantenimento del sedime della S.P. 52: tale ipotesi non è stata sviluppata progettualmente per i seguenti motivi:
  - vicinanza dell'attuale sedime rispetto al nucleo abitato ed a importanti insediamenti industriali;
  - impossibilità di mantenere gli attuali accessi con il tipo di viabilità prevista per la S.S. 336; infatti la curva di raccordo necessaria tra il primo ed il secondo tratto e la vicinanza della nuova aerostazione non consentono un efficace interrimento del tratto di attraversamento di Case Nuove; inoltre i costi di realizzazione di tale tratto in galleria artificiale non compensano i benefici che la soluzione adottata fornisce invece rispetto all'abitato di Case Nuove;
  - difficoltà ed impossibilità di realizzazione di accessi regolamentati in situazioni di sicurezza, eventualmente a livelli sfalsati, per carenza di spazio operativo;

AB



# *Il Ministro dell'Ambiente*

- problemi di mantenimento della circolazione sull'attuale S.P. 52 in fase realizzativa;
- parere negativo da parte dell'ANAS su questa ipotesi per motivi di sicurezza della circolazione;
- la variante **b)** prevede un tracciato complanare alla S.P. 52, a distanza sufficiente per poter creare una naturale protezione rispetto al centro abitato esistente (Case Nuove), al di sotto del primo gradone del terrazzo del fiume Ticino. Tale tracciato è stato prescelto dall'ANAS ed ha costituito punto di partenza per l'elaborazione dello studio di impatto ambientale. La strada provinciale esistente mantiene la funzionalità a servizio del traffico locale, senza interferire col traffico di transito della S.S. 336; questa soluzione consente di preservare la zona impianti della Cava Bonini, consentendo, mediante la realizzazione di un sovrappasso, il collegamento con Vizzola, come richiesto dallo stesso Comune;
- la variante **c)** è quella definita a seguito dello studio di impatto oggetto della pronuncia di compatibilità. Il I stralcio è complanare dalla S.P. 52, localizzato al di sopra del gradone ed a sufficiente distanza dal nucleo di Case Nuove. Il II stralcio riguarda un tracciato aderente a quello della S.P. 52;
- il tracciato in progetto si sviluppa per una lunghezza di 8+500 km, suddiviso in due stralci: il I stralcio, 6+100 km in trincea, e il II stralcio, 2+ 400 km in leggero rilevato;
- nell'ambito del I stralcio si possono individuare tre tratti distinti, sia nel senso della caratterizzazione funzionale che di quella planimetrica e della morfologia del terreno;
- il primo tratto conduce dall'attuale svincolo dell'aerostazione di Malpensa nord allo svincolo con la S.P. 52; si stacca pertanto dal sedime dell'attuale S.S. 336 con livelletta iniziale del 3,2 % per passare ad una pendenza dello 0,7 %. Lo svincolo con la S.P. 52 è del tipo a due livelli ed, oltre a servire la frazione di Case Nuove, consente la connessione con la S.P. 52 verso l'abitato di Somma Lombardo. La viabilità locale mantiene la sua continuità in questo primo tratto, mediante due sottopassi a due campate di 22 m di luce ciascuna;
- il secondo tratto aggira l'abitato di Case Nuove, piegando verso sud con un'ampia curva, discostandosi dalla S.P. 52 ed avvicinandosi alla prima balza che il terreno ha verso il fiume Ticino; dopo aver attraversato la cava Bonini termina in corrispondenza dello svincolo per la nuova aerostazione della Malpensa 2000. Una prima parte è in rettilineo con pendenza longitudinale dello 0,78 %, dopo la curva la pendenza passa ad una pendenza 2,99 %. Proseguendo verso sud, parallelamente al sedime aeroportuale, si incontra un tratto in trincea di modesta profondità da 2,00 a 4,00 m, costituito da due rettilinei collegati da una curva verso sinistra. Altimetricamente si passa da una livelletta a pendenza nulla ad una dell'1,8 % per poi ridiscendere a - 2,3%. Lo svincolo per l'aerostazione di Malpensa 2000 è costituito da una rotatoria a due livelli e consente altresì il collegamento con l'abitato di Vizzola Ticino; questo tratto si trova in trincea profonda, mediamente a - 6,0 m dal piano campagna, con livelletta allo 0,00 %;
- il terzo tratto conduce alla fine del primo stralcio con un tracciato complanare ed in adiacenza alla S.P. 52, con minimo utilizzo di spazio rispetto alla situazione attuale. Planimetricamente il tracciato è costituito da tre rettilinei collegati da due curve; anche in questo tratto la strada è in trincea con una livelletta pari a - 1,39 %, fino alla progressiva 4+876 dove si presenta un tratto in galleria artificiale. Quindi si ha lo svincolo a servizio dello scalo merci, costituito da una rotatoria a due livelli, in corrispondenza della quale il profilo riporta gradualmente la strada a piano campagna;

- successivamente la strada prosegue con due curve successive con un rettilineo finale, mantenendosi in leggero rilevato con livelletta costante;
- il II stralcio, per il quale è stato sviluppato esclusivamente il progetto a livello di massima, si discosta dalla S.P. 52 e va ad innestarsi sulla S.S. 527 in corrispondenza dell'incrocio con la S.P. 38 proveniente da sud;
- il tracciato è costituito in leggero rilevato in corrispondenza dello svincolo con la S.P. 14 e mantenendosi al piano campagna si discosta dalla attuale S.P. 52 con una curva planimetrica verso sinistra; il tracciato prosegue in rettilineo fino a raggiungere la S.S. 527 in corrispondenza con l'incrocio con la S.P. 38, con livelletta costante avente pendenza - 0,49 %;
- lo svincolo di fine stralcio è previsto a raso;
- il quadro ambientale affronta e descrive con sufficiente dettaglio le componenti ambientali interessate dal progetto;
- dal punto di vista ambientale il tema di maggiore attenzione riguarda la presenza del fiume Ticino e la localizzazione della strada nel parco regionale del Ticino. Comunque, le opere progettate rappresentano un elemento marginale in termini di impatto ambientale in relazione alla complessità dell'intero progetto "Malpensa 2000" peraltro già in fase avanzata di realizzazione;
- l'area è attraversata dal fiume Ticino, che forma una valle incassata che alterna un percorso a unico canale con quello a più corsi, come vicino a Vizzola che costituisce il limite occidentale dell'intervento. Oltre al corso d'acqua principale sono presenti una serie di canali ad andamento subparallelo alimentati dalle acque fluviali;
- nell'area sono presenti numerose aree di cava con presenza di terreni seminativi;
- il sistema insediativo è riconducibile ai tre comuni interessati dall'opera;
- l'assetto vegetazionale dell'area è quello tipico della fascia fitoclimatica del Castanetum, con presenza di due unità una caratterizzata da boschi di latifolia e da boschi mesofili a farnia, la seconda è rappresentata dalla brughiera;
- l'elemento vegetazionale più importante è rappresentato dalla fascia boscata di bosco ceduo ad alto fusto che si trova tra la S.P. 52 e la nuova strada;
- per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico e acustico lo studio analizza il traffico veicolare sulla rete esistente e l'aerostazione di Malpensa. Lo studio non evidenzia situazioni di rischio se si toglie un livello di attenzione intorno ai bordi dell'infrastruttura.

**valutato che:**

- il progetto presentato e lo studio di impatto ambientale sono stati adeguatamente sviluppati;
- i punti critici del progetto riguardano:
  - lo svincolo di Case Nuove per la notevole occupazione di suolo;
  - la trincea della cava Bonini che spezza la continuità dell'area boschiva creando un'ampia zona interclusa;
  - non individuazione delle aree di cantiere;
  - non vengono delineate azioni di recupero dei siti interessati dai cantieri;
  - la realizzazione dell'infrastruttura nel parco ed a breve distanza da nuclei abitati richiede interventi di protezione delle aree, di "ricucitura" delle parti intercluse e particolare cura nella conduzione dei cantieri;

GR



# *Il Ministro dell'Ambiente*

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

**VISTA** la nota del 18.12.95 della Regione Lombardia con cui viene trasmessa la deliberazione del 24 novembre 1995 n. 5220 e si esprime un parere positivo a condizione che vengano rispettate le condizioni di seguito riportate:

- a) relativamente al quadro progettuale si evidenzia che la Regione intende esprimere il proprio parere sul progetto definito "ipotesi C", su tale progetto ritiene che debbano essere effettuati i necessari approfondimenti di livello esecutivo prima della convocazione della Conferenza dei Servizi, e chiede che la pronuncia di compatibilità da parte del Ministero dell'Ambiente avvenga in quella sede e su tale progetto; il progetto deve essere modificato ed integrato con le seguenti irrinunciabili prescrizioni:
- 1) studio di una soluzione progettuale che comporti un minor ingombro territoriale per lo svincolo di Case Nuove, in accoglimento delle indicazioni emerse dalla Conferenza di Concertazione;
  - 2) estensione della galleria artificiale di circa 500 metri, e precisamente tra il sovrappasso ciclabile e la galleria artificiale già prevista, in modo da ottenere un'unica galleria di circa 1000 m., ciò al fine di garantire la continuità dell'area boschiva e di salvaguardare maggiormente il centro abitato;
  - 3) realizzazione di una strada locale (al fine di garantire la continuità della viabilità tra Vizzola Ticino e la S.P. 52) sul tracciato della pista ciclopedonale prevista dal progetto verso sud, secondo le richieste del Comune. La pista ciclopedonale dovrà comunque essere realizzata in affiancamento, più a ovest;
  - 4) realizzazione delle piste ciclabili tra Malpensa Nord - Case Nuove - Malpensa Ovest e Vizzola Ticino;
- b) relativamente al quadro ambientale si ritiene che la parte analitica dello studio sia complessivamente corretta, anche se si riscontrano carenze in alcuni settori dello studio che vengono evidenziate di seguito e per le quali si suggeriscono prescrizioni:
- 1) fase di cantiere: individuazione delle aree di cantiere, da definirsi con precisione per tutto il tracciato e per le quali si devono valutare i potenziali effetti sull'ambiente e si devono prevedere gli interventi di sistemazione a lavori conclusi;
  - 2) scavi e sbancamenti: definizione della destinazione finale di tutto il materiale scavato e suddivisione della terra scavata in tre orizzonti, in base alle caratteristiche pedologiche: orizzonte A (terreno vegetale, da reimpiegare in sito come strato più superficiale adatto all'insediamento della vegetazione), orizzonte B (da reimpiegare in sito come base per l'orizzonte A), orizzonte C (da usare per scopi diversi anche non in sito) e comunque non per i ripristini vegetazionali;
  - 3) conduzione dei lavori: attuazione del ripristino ambientale in contemporanea con l'esecuzione delle opere al fine di riutilizzare subito il terreno prelevato in loco e favorire, con interventi di idrosemina, la diffusione di una copertura vegetale preparatoria alla successiva piantumazione delle specie previste per i rinverdimenti;

4) nella documentazione di appalto dovranno essere previsti precisi e vincolanti impegni, atti:

- a limitare l'attraversamento di aree secche e polverose da parte di mezzi pesanti;
- al mantenimento a regime umido delle aree particolarmente polverose, alla copertura dei materiali trasportati, al lavaggio delle ruote degli autocarri;
- alla realizzazione di barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri;
- all'attivazione di tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti sul suolo e/o nel sottosuolo di sostanze inquinanti;
- al rispetto della legislazione vigente in materia di scavi, movimentazioni, riutilizzo e commercializzazione dei materiali inerti compreso il terreno humico superficiale;
- alla definizione delle modalità di emungimento e scarico delle acque provenienti dalla falda subsuperficiale in quei cantieri ove sono previste operazioni di aggettamento di tali acque;

il progetto di livello esecutivo richiesto nella precedente lettera a) dovrà essere accompagnato da uno studio di inserimento ambientale dell'infrastruttura, che fornisca risposte progettuali per i punti di seguito evidenziati:

1) misure di mitigazione degli impatti:

- recinzione di tutta la strada con opportuna rete che impedisca transito della fauna;
- semplificazione dello svincolo a nord del collegamento con la S.P. 52 e realizzazione di sottopassi per la fauna nella porzione a nord di tale svincolo;
- nei tratti in trincea, costruzione di sovrappassi per la fauna;
- costruzione di barriere verdi antirumore sulle scarpate con uno schema di impianto diverso da quello prospettato. E' più efficace infatti che le barriere longitudinali siano costruite molto fitte, di elevato spessore e mediante una brusca alternanza tra prato e alberi o arbusti, che possano bloccare il suono, invece di piantare in successione erbe, arbusti e alberi, che costituiscono una superficie uniformemente inclinata, lungo la quale il suono si muove, scavalcando le piante;

2) misure di compensazione oltre a quelle previste dalla circolare 23.06.1993 del Settore Territorio, Trasporti e Mobilità della Regione Lombardia "punto 1. 2.2 obiettivi per le aree forestali", il progetto dovrà:

- individuare le aree nelle quali operare interventi di rimboschimento e/o di miglioramento forestale in modo da ricostituire quantitativamente e qualitativamente il patrimonio boschivo perduto a causa dell'intervento in progetto, quali:
  - le aree intercluse tra la nuova S.S. 336 e la viabilità esistente;
  - l'area posta a ovest del tratto 4, tra lo svincolo per la nuova aerostazione, la strada e l'abitato di Vizzola Ticino;
- individuare i rinverdimenti utilizzando esclusivamente specie autoctone, già presenti nel biocenosi della zona. Inoltre si ritiene che non abbia senso usare anche specie erbacee o lianose quali quelle previste dagli estensori dello SIA, in quanto si tratta di specie che in breve tempo e spontaneamente tenderanno a colonizzare la zona. Piuttosto sarà opportuno effettuare una semina di miscugli erbacei autoctoni sulle scarpate in modo da evitare il dilavamento e i fenomeni erosivi prima dell'attecchimento delle specie legnose;
- definire precise modalità di ripristino ambientale per quanto riguarda il rinverdimento delle scarpate stradali e la copertura della galleria;

GR



# *Il Ministro dell' Ambiente*

- 3) di richiedere stipula di apposito protocollo di intesa che regolamenti gli impegni relativi alla attuazione degli interventi di cui ai precedenti punti, e la costituzione di un apposito osservatorio per gestire e garantire la corrispondenza tra progetto e attuazione dello stesso;

**VISTO** il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali dell'11 aprile 1996, pervenuto in data 17/04/96, e il successivo parere del 29 maggio 1996 pervenuto il 7 giugno 1996, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che:

- il tracciato della nuova strada venga ulteriormente studiato, sia nei previsti tratti di raccordo con l'autostrada dei Laghi verso Nord, sia nella sua porzione meridionale, in relazione soprattutto al previsto prolungamento verso l'A4-Autostrada Milano-Torino;
- la Soprintendenza Archeologica della Lombardia, con nota n. 3045 del 26.03.1996, ha precisato che buona parte dell' intervento interessa un'area di "rischio" archeologico su cui insiste un'importante necropoli dell'Età del Bronzo e un insediamento romano imperiale, e che pertanto:
  - è necessaria un'indagine preventiva sistematica ai fini della tutela mediante:
    - ricognizione sistematica di superficie nell'area oggetto dell'intervento;
    - indagini geofisiche con metodi integrati finalizzati alla valutazione della consistenza archeologica;
    - scavo archeologico di verifica nell'area individuata con sondaggi stratigrafici e se necessario in estensione finalizzati alla messa in luce dei depositi antropici (insediamenti o necropoli);
  - la medesima Soprintendenza ha segnalato altresì che, limitrofo all'area di intervento esiste un vincolo ai sensi della legge 1089/39 (D.M. 21.01.1985) di cui potrebbe essere richiesta l'estensione a seguito delle predette indagini;
  - soltanto dopo l'esame dei risultati delle ricerche archeologiche preventive potrà essere rilasciato dalla Soprintendenza Archeologica un parere circa la fattibilità del progetto;

**preso atto che** non 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;

**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 alla S.S. 336 dell'Aeroporto di Malpensa, IV lotto da realizzarsi nei Comuni di Lonate Pozzolo, Somma Lombardo e Vizzola Ticino (VA) presentato dall'ANAS S.p.A. a condizioni che:

**si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) il progetto esecutivo sia elaborato tenendo conto delle modifiche ed integrazioni individuate nella delibera della Giunta Regionale della Lombardia del 24 novembre 95 n. 5220 e delle condizioni del Ministero per i beni culturali e ambientali;
- b) il predetto progetto esecutivo prima dell'autorizzazione finale sia inoltrato alla Regione Lombardia e al Ministero per i beni culturali e ambientali per la necessaria verifica di ottemperanza alle suddette prescrizioni;
- c) il proponente trasmetta al Ministero dell'ambiente l'atto approvativo finale e la comunicazione dell'inizio dei lavori;

**DISPONE**

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS della Lombardia, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici 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 18 LUG. 1996



**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE**

**IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI**







# Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

## GABINETTO

Al Ministero dell' Ambiente  
Servizio Valutazione Impatto Ambientale  
Via della Ferratella in Laterano, 33  
R O M A

Prot. n. 9884 del 18 LUG. 1996

OGGETTO: Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del IV lotto della strada Statale n. 336, relativo al collegamento delle nuova aerostazione di Malpensa ed al raccordo alla S.S. 527 "Bustese".

Si restituisce, debitamente firmato dall'On.le Ministro, il Decreto Interministeriale riguardante l'oggetto.

IL CAPO DI GABINETTO

MINISTERO DELL' AMBIENTE Servizio valutazione impatto ambientale Informazione ai cittadini e per la relazione sullo stato dell'ambiente
18 LUG. 1996
Prot. N. 6262/VI/4.0.15.9

SP/df  
Bustese