



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Parere

espresso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190 ai fini dell'emissione della
valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:

**ACCESSIBILITÀ MALPENSA: COLLEGAMENTO TRA LA SS. N. 11
"PADANA SUPERIORE" A MAGENTA E LA TANGENZIALE OVEST DI
MILANO, COMPRESA LA VARIANTE DI ABBIATEGRASSO CON
ADEGUAMENTO IN SEDE DEL TRATTO DI STATALE 494 DA
ABBIATEGRASSO FINO AL NUOVO PONTE SUL TICINO**

Proponente: ANAS SpA – Direzione Generale

La Commissione

visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le
infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse
nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

visto l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 che contempla tra gli
interventi strategici e di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001,
l'opera denominata "Accessibilità Malpensa: Milano - Abbiategrasso - Magenta - Malpensa";

visti gli artt. 17 e ss. del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che regolano la
procedura per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere;

visto l'art. 18, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che stabilisce che il
Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla

compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale;

visti in particolare l'art. 18 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 19 dello stesso decreto che individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale nonché l'art. 20 secondo il quale alla Commissione spetta di svolgere l'istruttoria tecnica e di esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione dell'impatto ambientale;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 2002 costitutivo della Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale;

visto il Decreto Legge 14 novembre 2003 n. 315, convertito con Legge n. 5 del 16 gennaio 2004, che all'art. 3 comma 2 sopprime la Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale istituita con DPCM del 14 novembre 2002;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 dicembre 2003 di istituzione della Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale;

vista la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del Progetto Preliminare "Accessibilità Malpensa: Collegamento tra la SS. N. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, compresa la variante di Abbiategrasso con adeguamento in sede del tratto di statale 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino", presentata dalla ANAS SpA - Direzione Generale con nota prot. n. 6960 del 09/04/2003, assunta al protocollo n. 5403/VIA del 14/05/2003 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio a corredo della quale il Proponente ha trasmesso copia degli elaborati progettuali e dello studio di impatto Ambientale e copia degli avvisi al pubblico;

vista la successiva riformulazione dell'istanza e ripubblicazione degli avvisi al pubblico nonché la documentazione inviata dal proponente per il perfezionamento atti;

vista la nota n. prot. DSA/2004/17273 del 26/07/2004, acquisita alla Commissione con prot. n. CSVIA/1217 del 29/07/2004 con la quale la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale ha trasmesso alla Commissione Speciale VIA la documentazione relativa al progetto preliminare attestandone la completezza;

considerato che la corrispondenza al vero degli allegati relativi allo Studio di Impatto Ambientale è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

vista la comunicazione di apertura del procedimento effettuata il 25/11/2004 con lettera prot. n. CSVIA/2004/1597 dal Presidente della Commissione Speciale VIA ai sensi dell'art. 2 del D.P.C.M. 14 Novembre 2002;

vista la richiesta di integrazioni formulata dal Presidente della Commissione Speciale VIA, ai sensi dell'art. 20, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, con nota prot. CSVIA/2005/01681 del 24/12/2004;

vista la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota assunta dalla Commissione Speciale VIA al prot. n. CSVIA/0390 del 04/04/2005;

vista gli ulteriori elaborati di completamento delle integrazioni trasmessi dal Proponente con nota assunta dalla Commissione Speciale VIA al prot. n. CSVIA/590 del 31.05.2005 ;

viste e considerate le osservazioni espresse dal pubblico risultanti dalle lettere del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio così come trasmesse dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale con nota acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. n. CSVIA/1217 del 29/07/2004 e riportate in dettaglio nella Relazione Istruttoria;

esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

espletata l'istruttoria di cui all'art. 19, comma 1, del D. Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria", e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

considerata la Relazione Istruttoria che costituisce parte integrante e sostanziale del presente parere;

visto il parere espresso dalla Regione Lombardia - Deliberazione n. VII/14403 del 30.09.03, acquisito con nota prot. n. CSVIA/1217 del 29.07.2004 dalla Commissione SVIA.

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

1. Aspetti programmatici

1.1 *Strumenti di pianificazione e programmazione*

Lo studio di impatto ambientale riguarda il progetto preliminare "Accessibilità Malpensa: Collegamento tra la SS. N. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, compresa la variante di Abbiategrasso con adeguamento in sede del tratto SS 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino (questo escluso).

Nella trattazione degli argomenti sono esplicitati i rapporti esistenti, in termini di verifica di coerenza, tra l'opera in progetto e gli atti pianificatori a livello regionale, provinciale e comunale .

1.2 *Motivazioni dell'opera e tempistiche di attuazione intervento*

L'opera in oggetto si pone come opera strategica, nell'itinerario Malpensa - Tangenziale Ovest di Milano e si inserisce in un ampio quadro di interventi di adeguamento e potenziamento della

viabilità di collegamento all'aerostazione Malpensa, comprendendo in essi la realizzazione di infrastrutture stradali già in atto per potenziare la mobilità nel comparto sud ovest milanese:

- collegamento S.S. n°527 (Malpensa) – A4 Torino Milano (Boffalora s. T.) - S.S. n°11 (Magenta);
- nuovo ponte stradale sul Ticino a Vigevano con raccordo alla viabilità ordinaria.

Le motivazioni per l'opera possono quindi essere sintetizzate:

- il soddisfacimento della domanda di una migliore accessibilità aeroportuale, al fine di garantire una ottimizzazione dei tempi di accesso a Malpensa dalla zona Sud Ovest di Milano
- il raggiungimento di un incremento della potenzialità della viabilità/mobilità ordinaria.
- una rideterminazione dell'equilibrio delle reti stradali e il decongestionamento dei volumi di traffico attualmente esistenti

Il cronoprogramma riporta la durata delle attività: ipotizzando l'inizio lavori a gennaio 2007 la fine è prevista a dicembre 2011.

1.3 Valore dell'opera

La stima dei lavori prodotta corrispondente all'effettivo importo dell'opera comprendente tutte le opere di mitigazione individuate è di **€ 235.051.020,00** così come risulta dallo specifico computo trasmesso dal Proponente e assunto con prot. CSVIA/590 del 31/05/2005.

2. Aspetti progettuali

2.1 Descrizione dell'opera

Il progetto di adeguamento, potenziamento della viabilità e di collegamento all'aeroporto di Malpensa 2000 può essere suddiviso in tre tratte:

- Collegamento tra il casello di Boffalora e la S.S. 11 in corso di esecuzione a semplice carreggiata con predisposizione del sedime di occupazione e delle opere d'arte previste per la doppia carreggiata (Decreto Compatibilità Ambientale 5384 dell'11 ottobre 2000)
- Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano, strada a doppia carreggiata, nuova sede;
- Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso – Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino. Strada a semplice carreggiata, adeguamento in sede.

Il tracciato analizzato nel SIA si riferisce al corridoio individuato nel progetto preliminare, modificato con le varianti locali.

Caratteristiche tecniche del tracciato

Percorso con varianti analizzato nel SIA

Il tracciato con le varianti è così suddiviso:

- A) Collegamento Km. 1.8 tra il casello di Boffalora e la S.S. 11 in corso di esecuzione a semplice carreggiata con predisposizione del sedime di occupazione e delle opere d'arte

previste per la doppia carreggiata (Decreto Compatibilità Ambientale 5384 dell'11 ottobre 2000)

- B) Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.
- Collegamento Magenta-Milano dalla progr. Km. 0+000 alla progr. Km. 19+400 (**L=19.400m**): sezione riconducibile alla tipologia A del Decreto 05/11/2001.
 - Adeguamento altimetrico del tratto in comune di Milano dalla progr. Km.19+400 (rotatoria in comune di Cusago) fino alla progr. Km.22+047 (svincolo della tangenziale Ovest in comune di Milano) (**L=2.647m**): sezione riconducibile alla tipologia A del Decreto 05/11/2001;
 - Raccordo funzionale con la S.S. 494 dalla progr. 0+000 (svincolo n.4 tratto precedente) alla progr. 1+440 (svincolo sulla S.S. 494) (**L=1.440m**): sezione riconducibile alla tipologia C1 del Decreto 05/11/2001.
- C) Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso - Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino
- Variante di Abbiategrasso dalla progr. 0+000 (svincolo sulla S.S. 494) alla progr. 8+756 (inizio intervento nuovo ponte sul Ticino) (**L=8.756m**): sezione riconducibile alla tipologia C1 del Decreto 05/11/2001.

2.2 Alternative progettuali

Nell'ambito del progetto preliminare sono state analizzate a livello di prefattibilità ambientale varianti di tracciato che non sono risultate accettabili da parte degli Enti territoriali competenti (Regione Lombardia, Provincia di Milano, Parco del Ticino e Comuni), in quanto a maggior impatto ambientale.

Nel SIA sono descritte le seguenti alternative locali che dopo analisi e valutazione sono state inserite nel progetto preliminare e ne fanno parte integrante. Tale "**Progetto preliminare con varianti**" è l'oggetto del presente parere.

Variante di Albairate

Prevede lo spostamento planimetrico del tracciato verso sud ed, altimetricamente, l'interramento della carreggiata con trincea coperta in galleria artificiale.

Variante di Abbiategrasso

Si sviluppa più a est nel primo tratto e, successivamente, più a sud del tracciato del progetto preliminare. Ha inizio sulla S.S. 494 in località Bruciata nel Comune di Albairate, in coincidenza dello svincolo n.1.

Variante di Cusago

Il tratto in variante costituisce un itinerario in nuova sede, per il superamento della località Cascina S.Maria Rossa. Il tratto si sviluppa a livello di piano di campagna con uno svincolo a trombetta sulla SP 114 e prevede gli adeguamenti delle connessioni locali e di raccordo alla S.P. 162.

Variante di Ozzero

La variante di Ozzero in località Soria Nuova si sviluppa dallo svincolo n.4 sulla S.S. 494 a nord dello svincolo previsto nel progetto preliminare.

Volumi di traffico attuali e scenari di previsione

L'analisi del traffico è stata condotta sulla base dei dati rilevati negli anni 1999 e 2000 e 2003. I dati sono relativi all'ora di punta, in diverse sezioni stradali, con distinzione fra veicoli leggeri e pesanti.

L'analisi riporta, inoltre, dati relativi ai volumi di traffico rilevati su diverse sezioni del tratto in esame, da ANAS e Provincia di Milano, sempre distinguendo veicoli leggeri e pesanti.

Gli scenari futuri si riferiscono all'entrata in esercizio dell'infrastruttura di progetto ed, in particolare, all'anno 2007, quando si prevedono in funzione sia la tratta nord da Boffalora a Malpensa, sia la tratta sud da Boffalora a Milano e Abbiategrasso-Vigevano e all'anno 2015 quando si prevede che la domanda non cresca ulteriormente.

2.3 Fase di realizzazione dell'opera

Il cronoprogramma delle fasi attuative prevede l'inizio lavori a gennaio 2007 contemporaneamente per il collegamento SS11-tangenziale Milano e per la variante di Abbiategrasso e adeguamento del tratto Abbiategrasso-Vigevano e la fine lavori a dicembre 2011.

2.4 Mitigazioni e compensazioni

Il Proponente individua gli interventi di mitigazione in relazione alle componenti ambiente idrico suolo, sottosuolo, vegetazione ecosistemi e paesaggio e inquinamento acustico.

Si sono generate apposite prescrizioni.

3. Aspetti ambientali: effetti diretti ed indiretti del progetto.

3.1 Atmosfera

Il calcolo delle emissioni è stato eseguito secondo la metodologia CORINAIR - COPERT versione III e gli inquinanti valutati dal Proponente sono CO, NOX, COV, SO2, C6H6, PTS.

I comuni maggiormente interessati da un'esposizione permanente della popolazione residente sono quelli di Cusago, Cisliano e Castellazzo dei Barzi, mentre nelle altre situazioni evidenziate l'impatto è relativo a situazioni di edificazione non estensiva.

L'infrastruttura in esame, si inserisce in un contesto territoriale ove, in alcuni tratti, già sono superati i limiti di legge, ma l'apporto emissivo della nuova viabilità prevista dall'intervento, secondo il Proponente, produce quantità di inquinanti inferiori a quanto stimato per l'area dal progetto INEMAR della Regione Lombardia per il settore trasporti; i valori che il Proponente ha previsto sono entro i limiti di protezione della salute umana.

Il Proponente dichiara che "l'inserimento di una infrastruttura quale quella in esame non porterà significative variazioni della qualità dell'aria in tutta l'area, anche se potrebbero essere possibili locali incrementi dell'inquinamento relativamente ai recettori più prossimi".

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni.

3.2 Ambiente idrico Suolo e Sottosuolo

L'opera interessa una rete idrografica superficiale costituita da tre canali principali (Naviglio Grande, Naviglio di Bereguardo e Canale Scolmatore delle piene nord-ovest di Milano) e da una fitta rete di canali minori, di rogge e fontanili, utilizzati a scopi irrigui e di deflusso delle acque che costituiscono elementi tipici del paesaggio agricolo della pianura Padana a ovest di Milano.

Il tracciato si sviluppa prevalentemente su suoli a bassa capacità protettiva delle acque, rappresentate da falde freatiche con bassi valori di soggiacenza (da -3 a -10 m circa) rispetto al piano di campagna.

La scelta del tracciato ha cercato, secondo il Proponente, di rispettare la geometria delle rogge procedendo parallelo a queste quando possibile, compatibilmente con raggi di curvatura tecnicamente accettabili.

L'impatto nelle zone di intersezione, viene ridotto comunque, secondo il Proponente, dall'inserimento di elementi scatolari e tubazioni per il convogliamento delle acque a pelo libero.

La rete idrica superficiale viene inoltre preservata mediante la realizzazione di opere di scavalco.

Per la salvaguardia delle acque sotterranee il Proponente prevede impianti di collettamento e di trattamento delle acque di prima pioggia per lo sviluppo della strada nei tratti in trincea.

In conclusione il Proponente ritiene che per gli aspetti analizzati l'opera in esame non introduca azioni impattanti tali da rendere necessarie specifiche opere di mitigazione, fatto salvo quanto concerne la tutela della risorsa idrica superficiale e sotterranea per le quali il progetto in esame prevede comunque specifiche opere.

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni.

3.3 Vegetazione, flora e fauna ed Ecosistemi

Il sistema ambientale interessato dall'opera può essere considerato un paesaggio ecosistemico in cui prevale la matrice agricola, con presenza di elementi di elevato valore naturalistico (boschi, fontanili, rogge, ambiti e fasce boscate, filari e siepi, canali) e di particolare sensibilità e vulnerabilità dovute alla frammentazione del territorio.

Nell'area di studio sono identificate due ambiti vegetazionali principali:

- *Vegetazione diffusa*: comprendente formazioni lineari (siepi, filari, bordure di campi), la vegetazione riparia di fossi e rogge, le formazioni boschive frammentarie e discontinue, la vegetazione igrofila tipica della testa dei fontanili.
- *Boschi e fitocenosi forestali*: piuttosto rari nell'ambito in esame, si distinguono quelli inseriti nell'agroecosistema e quelli rientranti nell'ecosistema fluviale della valle del Ticino. I primi coincidono con due formazioni boschive di particolare pregio naturalistico (*Bosco del Riazzolo* e *Bosco di Cusago*) mentre le fitocenosi dell'ecosistema fluviale coincidono con i boschi della valle del Ticino.

Il tracciato in progetto attraversa ambienti agricoli ed urbanizzati, di scarso valore faunistico, ad eccezione del passaggio in corrispondenza dell'Oasi di protezione della fauna di Cusago e della zona tra Soria Vecchia e Vigevano, in cui è interessata marginalmente la fascia ripariale del Ticino.

All'interno dell'area in esame ricadono tre SIC, "Bosco di Cusago", "Fontanile Nuovo" e "Basso corso e sponde del Ticino", i primi due non direttamente attraversati dal tracciato.

Le Relazioni di Incidenza fornite dal Proponente riguardanti i tre SIC ricadenti nell'area di studio hanno evidenziato una lieve incidenza solo per il SIC "Basso corso e sponde del Ticino":

un tratto di 1 Km della SS 494, con adeguamento in sede e mantenimento di singola carreggiata, si inserisce nell'area del SIC in località Soria Nuova e scende verso SO fino al ponte sul Canale Don Antonio.

Struttura agricola dell'area di studio

Le colture maggiormente diffuse sono il mais e il riso; notevole la percentuale di prati permanenti e avvicendati presenti nel territorio in esame.

Il danno da sottrazione diretta di suolo agricolo è di tipo diffuso e si manifesta sull'intero comparto agricolo comunale. I danni maggiori da sottrazione di suolo agrario si registrano nei comuni di Cusago, Albairate, Cassinetta e Cisliano.

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni

3.4 Rumore e vibrazioni

Le simulazioni effettuate hanno riguardato il corridoio di interferenza acustica del tracciato in esame ed hanno permesso di calcolare i livelli di pressione sonora per il periodo diurno (6-22) e notturno (22-6), nelle tre configurazioni prospettate: ante operam, post operam e post mitigazione.

Il confronto tra i livelli di rumore previsti e i limiti di legge vigenti ha permesso di identificare la presenza di situazioni critiche per le quali sono state ipotizzate opere di mitigazione.

Nella configurazione post mitigazione per iterazioni successive si è raggiunta la configurazione che permette l'ottimizzazione degli interventi.

Le opere di mitigazione previste sono di varie tipologie: tratti in galleria artificiale, in trincea, barriere antirumore.

Il Proponente mostra il rispetto dei limiti normativi nei tratti del progetto

Secondo il Proponente per quanto riguarda le vibrazioni della strada in esercizio, nella zona che interessa i tracciati stradali in progetto *"l'assenza di rocce e le caratteristiche smorzanti degli strati, la presenza di un solo strato argilloso a profondità variabile portano a concludere per un scarsa capacità del terreno di trasmissione delle vibrazioni.*

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni

3.5 Paesaggio

Il tracciato in progetto e le opere connesse necessarie (svincoli, sopra/sottopassaggi, etc.) interessano un'area, compresa, in parte, nel Parco del Ticino e, in parte, nel Parco Agricolo Sud Milano. L'area è prevalentemente costituita da appezzamenti agricoli attraversati dai Navigli Grande e di Bereguardo e da una fitta rete di rogge e canali irrigui, tipica del paesaggio rurale, che possono essere considerati quale ultimo baluardo di tutela dell'equilibrio ecosistemico di una parte del territorio agricolo milanese.

Tale tessuto di fondo agricolo, costituito da una maglia geometrica fitta data dall'orditura dei campi e dalla rete dei canali, si viene a trovare in un interessante equilibrio nel rapporto con i nuclei residenziali e industriali-artigianali che evita il formarsi di grandi aree.

Questo delicato equilibrio è affidato non solo alla presenza di vaste aree agricole, ma anche ai criteri che sottendono all'espansione dei centri abitati. E' questo interspersi di aree libere in mezzo ad aree anche densamente abitate che crea il valore di questo paesaggio fortemente antropizzato, completamente ridisegnato dal secolare intervento dell'uomo.

E' necessario tutelare tale conformazione del paesaggio, il cui equilibrio dipende strettamente dall'attività umana.

Oltre a manufatti idraulici Naviglio Grande, al Naviglio Bereguardo e alla Conca Leonardesca il territorio presenta altri elementi di notevole pregio quali il Castello di Cusago, la Cascina Cusago di sotto, il piccolo nucleo agricolo di Castellazzo dei Barzi, etc.

Il tracciato attraversa un'area ad elevato rischio archeologico.

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni.

3.6 Salute pubblica

La salute pubblica viene trattata con il rimandare alle singole componenti (atmosfera, suolo e sottosuolo, rumore; vibrazioni) studiate nel SIA.

LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI SUGLI ARGOMENTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Il presente parere tiene conto anche delle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 394. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere, e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni, come descritto in dettaglio nella Relazione Istruttoria che forma parte integrante del presente parere.

LA COMMISSIONE, IN CONCLUSIONE, RILEVA CHE:

Le criticità ambientali di maggiore rilevanza sono le seguenti:

- a) dal punto di vista trasportistico la logica progettuale assunta dal Proponente è quella di realizzare un'infrastruttura che consenta una velocizzazione del traffico stradale tenendo in seconda importanza il volume di traffico servito dall'infrastruttura lineare
- b) l'impatto ambientale di maggior rilevanza è quello di natura paesaggistica per tutti motivi descritti nella relazione istruttoria;
- c) l'importanza del paesaggio è determinata sia dalla sua componente naturalistica sia dalla testimonianza dell'impronta antropica secolare.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMessa,

PARERE POSITIVO CON CONDIZIONI

circa la compatibilità ambientale del progetto **Accessibilità Malpensa: Collegamento tra la SS. N. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, compresa la variante di Abbiategrasso con adeguamento in sede del tratto di statale 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino**, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla

normativa vigente. Il parere positivo è condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate.

Il progetto definitivo deve:

1. sviluppare gli interventi di mitigazione e di compensazione, così come proposti nello studio d'impatto ambientale esaminato e sue integrazioni, e completarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici. Deve destinare un importo non inferiore al 5% dell'importo complessivo dell'opera alla realizzazione di interventi di compensazione ambientale, comprendenti anche la riqualificazione delle aree intercluse, da definire e concordare con i comuni, gli enti Parco e le aziende agricole interessati dall'opera.
2. corredare il progetto delle opere di mitigazione e compensazione naturalistiche con uno specifico piano per la manutenzione delle opere a verde e di ingegneria naturalistica
3. anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura
4. predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO14001 o al sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
5. sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento:
 - *"Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde"* del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Servizio VIA, aggiornamento 2005e altri manuali qualificati quali, ad esempio:
 - *"Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica"* della Regione Lombardia, 2000
 - *"Manuali di ingegneria naturalistica"* della Regione Lazio, 2001 e 2003
 - *"Atlante delle opere di sistemazione dei versanti"* dell'APAT, 2002

6. comprendere un progetto di monitoraggio ambientale redatto secondo le linee guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA e inserirne il relativo costo nel quadro economico generale.
7. redigere gli elaborati in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento.
8. approfondire il bilancio delle terre e dei materiali in genere con riferimento agli altri progetti in realizzazione nell'area milanese, precisando le forme di utilizzo delle eventuali cave di prestito e discariche
9. contenere un piano particolareggiato di cantierizzazione, che preveda per tutte le componenti ambientali idonee misure di contenimento degli impatti e che contenga un dettagliato progetto di ripristino e riqualificazione delle aree di cantiere alla fine dei lavori indicandone anche la tempistica
10. prevedere, al fine di tutelare il bene storico artistico della Cascina Scanna in Comune di Cisliano, la eliminazione dello svincolo n.6
11. prevedere le azioni correttive o compensative atte a rispettare i limiti normativi e comunque a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del PRQA della Regione Lombardia
12. prevedere la raccolta e il trattamento delle acque di piattaforma di prima pioggia lungo tutto lo sviluppo del tracciato mediante vasche e disoleatori; in ogni caso prevedere la salvaguardia dei pozzi di attingimento idropotabile e dei fontanili in modo da garantire le condizioni di sicurezza dall'infiltrazione di sostanze inquinanti e/o pericolose, anche nel caso di incidente rilevante
13. dettagliare le opere di mitigazione per quanto riguarda l'interferenza con l'ambiente idrico (Fontanile Porcile) nel tratto lungo la SP 114 in corrispondenza della sezione n. 181, tra Cisliano e Cusago
14. prevedere per i tratti di interferenza tra la quota di progetto e l'escursione della falda opportuni accorgimenti che garantiscano nel tempo la continuità della falda e l'ambiente idrico sotterraneo

15. garantire e documentare in modo adeguato la continuità della rete idraulica sia nel merito delle portate di progetto sia del rischio idraulico, dopo aver tenuto conto delle effettive caratteristiche dei bacini imbriferi afferenti alle zone interessate
16. prevedere per l'attraversamento del Naviglio di Bereguardo l'abbassamento massimo compatibile con il franco idraulico per la navigazione
17. approfondire la caratterizzazione della componente vegetazionale e faunistica e contenere una carta della vegetazione reale che evidenzi le interferenze del tracciato ai fini della progettazione delle opere di mitigazione
18. fare riferimento, per il monitoraggio del patrimonio avi-faunistico ante operam alle linee guida IBA, previo accordo con gli Enti Parco.
19. prevedere la realizzazione di adeguati interventi mitigativi e compensativi per le aree di maggior sensibilità ambientale in accordo con il progetto "Rete Ecologica della Provincia di Milano", tali da essere anche funzionali all'eliminazione dell'effetto barriera per la fauna vertebrata
20. approfondire lo studio dei sovrappassi o dei sottopassi finalizzato alla limitazione della frammentazione del territorio agricolo
21. prevedere una gestione specifica del monitoraggio ambientale di cui alla prescrizione n.6 tale che nella fase post operam per tutti i ricettori, entro la fascia dei 250 m, sia verificata l'efficacia delle barriere antirumore
22. prevedere che le barriere fonoassorbenti siano realizzate con tecniche e materiali che garantiscano, anche nella fase di cantiere, un buon inserimento paesaggistico, impiegando, per quanto possibile, le tecniche di ingegneria naturalistica
23. contenere la documentazione di verifica elaborata secondo le specifiche norme tecniche della dichiarata inesistenza dell'impatto dovuto a vibrazioni.
24. prevedere l'illuminazione stradale artificiale tale da avere la più alta efficienza energetica e il più basso inquinamento luminoso previsti dalla normativa vigente

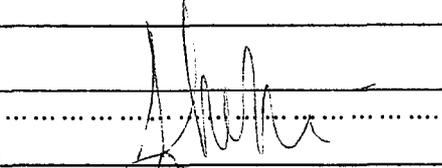
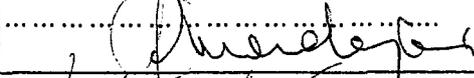
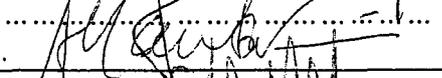
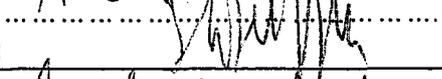
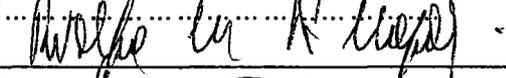
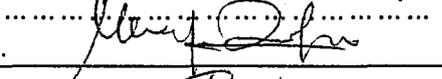
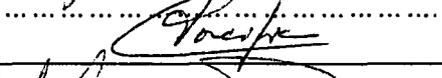
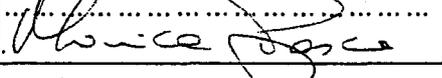
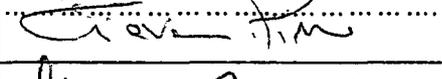
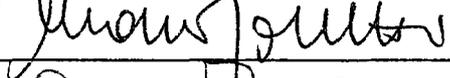
25. contenere lo studio approfondito dei singoli beni di valore storico-archeologico e del loro stato di conservazione, corredato da un progetto specifico e puntuale delle relative opere mitigative
26. modificare lo svincolo n° 5 in modo da lasciare integro il bosco di querce esistente
27. prevedere nella tratta compresa tra Albairate e Robecco sul Naviglio una riduzione della cesura della maglia dell'area agricola, con eventuali spostamenti di tracciato nell'ambito delle aree interessate dal tracciato stesso, accompagnati da provvedimenti di mitigazione specifici.

Si esprime inoltre la seguente **raccomandazione**:

- a) assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS)

Roma, li 26/07/2005

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)	<i>Bogore</i>
Prof. Ing. Alberto FANTINI	<i>Alberto Fantini</i>
Ing. Claudio LAMBERTI	<i>Claudio Lamberti</i>
Dott. Vittorio AMADIO	<i>Vittorio Amadio</i>
Ing. Pietro BERNA	<i>Pietro Berna</i>
Arch. Eduardo BRUNO	<i>Eduardo Bruno</i>
Dott. Massimo BUONERBA	ASSENTE
Ing. Giuseppe CARLINO	<i>Giuseppe Carlino</i>
Avv. Flavio FASANO	<i>Flavio Fasano</i>

Arch. Franco LUCCICHENTI	
Dott. Giuseppe MANDAGLIO	
Prof. Antonio MANTOVANI	
Avv. Stefano MARGIOTTA	
Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI	
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO	
Ing. Alberto PACIFICO	
Prof. Ing. Monica PASCA	
Ing. Giovanni PIZZO	
Ing. Mario Rossetti	
Ing. Pier Lodovico RUPI	