

# COMUNI DI ARESE E LAINATE

## ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RIPERIMETRAZIONE, RIQUALIFICAZIONE E LA REINDUSTRIALIZZAZIONE DELL'AREA EX FIAT ALFA ROMEO



Responsabile  
Area Territorio e Sviluppo  
(geom. Sergio Milani)

Il Responsabile del Settore  
Pianificazione Urbanistica, Edilizia  
Privata, Suap, Ecologia ed Ambiente  
Ing. Giorgio Favarato



Titolo elaborato :

Decreto V.I.A. n. 9935 del 7 novembre 2012

All.to n.

**ALLEGATO**

**XI**



Novembre 2012

9935

07/11/2012

Identificativo Atto n. 813

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE, ENERGIA E RETI

INTERVENTI DI REALIZZAZIONE DI UN CENTRO COMMERCIALE LOCALIZZATO NELL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE DENOMINATO C1/B E DI INTERVENTI SULLA RETE VIARIA, NELL'AMBITO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RIPERIMETRAZIONE, RIQUALIFICAZIONE E LA REINDUSTRIALIZZAZIONE DELL'AREA FIAT ALFA ROMEO, PROMOSSO CON D.G.R. N. 9/1156 DEL 29 DICEMBRE 2010

S

IN

↳ B per

SS

## IL DIRIGENTE DELLA U.O. SVILUPPO SOSTENIBILE E VALUTAZIONI AMBIENTALI

### VISTI:

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

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

- in data 17.05.2012 [in atti regionali prot. T1.2012.9995] è pervenuta al Protocollo Generale della Giunta Regionale, da parte di A.G.La.R s.p.a. e TEA s.r.l. (Proponente), la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 6 e 23 del D.Lgs. 152/2006 e degli artt. 4 e 5 della l.r. 5/2010 per "interventi di realizzazione di un centro commerciale localizzato nell'Ambito di Trasformazione denominato C1/B e di interventi sulla Rete Viaria, nell'ambito dell'Accordo di Programma per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo, Promosso con D.G.R. n. 9/1156 del 29 dicembre 2010";
- la tipologia progettuale in argomento è sottoposta a verifica di assoggettabilità a v.i.a. ai sensi della l.r. 5/2010 Allegato B, punto 7, lettera b3), b4) e g2);
- il Proponente ha scelto di richiedere direttamente la pronuncia di compatibilità ambientale prescindendo dalla procedura di verifica di assoggettabilità alla quale la normativa sottopone tale tipologia progettuale, pertanto le opere in progetto sono state assoggettate alla procedura di valutazione di impatto ambientale;



- in data 18.05.2012 è avvenuta la pubblicazione, ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 152/2006, dell'annuncio del deposito del progetto e dello studio d'impatto ambientale sul quotidiano "Corriere della Sera";
- il Proponente ha provveduto al versamento degli oneri istruttori in data 28.06.2012, secondo le disposizioni di cui all'art. 3 comma 5 della l.r. 5/2010 e del D.D.U.O. n. 7600 del 4.12.2012;
- la procedura di VIA è stata caratterizzata dai seguenti principali adempimenti amministrativi:
  - o 20.06.2012 - Presentazione dell'istanza in Commissione VIA;
  - o 02.07.2012 - Prima Conferenza di Servizi Istruttoria e sopralluogo presso i luoghi d'intervento ex l.r. 5/2010;
  - o 25.07.2012 - Esame della richiesta di integrazioni da parte della Commissione VIA;
  - o 26.07.2012 - Richiesta integrazioni;
  - o 05.09.2012 - Richiesta di proroga per il deposito delle integrazioni;
  - o 03.10.2012 - Deposito integrazioni;
  - o 10.10.2012 - Esame delle integrazioni depositate da parte della Commissione VIA;
  - o 18.10.2012 - Seconda Riunione di Conferenza di Servizi Istruttoria ex l.r. 5/2010;
  - o 05.11.2012 / 06.11.2012 - Esame della relazione istruttoria finale da parte della Commissione VIA al fine di approvare la relazione istruttoria finale da rendere all'Autorità competente;
- durante l'iter istruttorio relativo alla pronuncia di compatibilità ambientale, sono pervenute, ai sensi dell'art. 24, comma 4 del d.lgs. 152/06, osservazioni da parte del Comitato Difendiamo Arese (prot. T1.2012.14747 del 18.07.2012) e della Società Laigolf s.r.l. (prot. T1.2012.18458 del 21.09.2012), delle quali si dà conto nell'Allegato A parte integrante e sostanziale del presente decreto;

**VISTA** la relazione istruttoria - Allegato A parte integrante e sostanziale del presente decreto, qui





richiamata ai sensi e per l'effetto dell'art. 3 della legge 241/1990 ai fini della motivazione del presente atto - approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la VIA, di cui all'art. 5 del r.r. 5/2011, nella seduta del 05.11.2012;

**VISTI** i contenuti della relazione istruttoria e in particolare:

- la descrizione delle progetto e la sintesi dei contenuti dello studio di impatto ambientale;
- le considerazioni istruttorie relative al quadro programmatico, progettuale ed ambientale;
- le prescrizioni cui è subordinata la compatibilità ambientale del progetto;

**RITENUTO** di condividere i contenuti della citata relazione istruttoria - Allegato A parte integrante e sostanziale del presente decreto - e in particolare le prescrizioni cui è subordinata la compatibilità ambientale del progetto, riportate al capitolo 9 della stessa;

**DATO ATTO** che il presente provvedimento concorre all'obiettivo operativo all'Azione 15.5.2 "Attuazione della normativa sulla Valutazione di Impatto Ambientale in sinergia con gli Enti locali" del vigente P.R.S.;

**DATO ATTO** che il presente provvedimento conclude il relativo procedimento nei termini previsti ai sensi di legge;

## DECRETA

1. di esprimere - ai sensi dell'art. 26 del d.lgs. 152/2006 - giudizio positivo in ordine alla compatibilità ambientale relativamente agli "Interventi di realizzazione di un centro commerciale localizzato nell'Ambito di Trasformazione denominato C1/B e di interventi sulla Rete Viaria, nell'ambito dell'Accordo di Programma per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo, Promosso con D.G.R. n. 9/1156 del 29 dicembre 2010", secondo la soluzione progettuale prospettata negli elaborati depositati dal Proponente A.G.La.R s.p.a. e TEA s.r.l. a condizione che siano ottemperate le prescrizioni - che dovranno essere espressamente recepite nei successivi iter e provvedimenti di autorizzazione e approvazione del progetto stesso - contenute nel

capitolo 9 dell'Allegato A, parte integrante e sostanziale del presente decreto;

2. di trasmettere copia del presente decreto a A.G.La.R s.p.a. e TEA s.r.l.;
3. di informare contestualmente i seguenti soggetti dell'avvenuta decisione finale e delle modalità di reperimento della stessa:
  - o Provincia di Milano;
  - o Comune di Arese (MI);
  - o Comune di Lainate (MI);
  - o Parco delle Groane;
  - o Consorzio Parco del Lura;
  - o ARPA Lombardia;
  - o Regione Lombardia - D.G. Commercio, Turismo e Servizi;
4. di provvedere alla pubblicazione sul B.U.R.L. della sola parte dispositiva del presente decreto;
5. di provvedere altresì alla pubblicazione del testo integrale del decreto e della relazione istruttoria Allegato A, parte integrante e sostanziale, sul sito web della Regione Lombardia <http://silvia.regione.lombardia.it>;
6. contro il presente decreto è proponibile ricorso giurisdizionale presso il T.A.R della Lombardia secondo le modalità di cui al d.lgs. 2 luglio 2010, n. 104, ovvero è ammesso ricorso straordinario al capo dello Stato, rispettivamente entro 60 o 120 giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente atto.

Il Dirigente

Ing. Filippo Dadone

# Regione Lombardia

Giunta Regionale  
Direzione Generale Ambiente Energia e Reti  
U.O. Sviluppo Sostenibile e Valutazioni Ambientali

Interventi di realizzazione di un centro commerciale localizzato nell'Ambito di Trasformazione denominato C1/B e di interventi sulla Rete Viaria, nell'ambito dell'Accordo di Programma per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo, Promosso con D.G.R. n. 9/1156 del 29 dicembre 2010

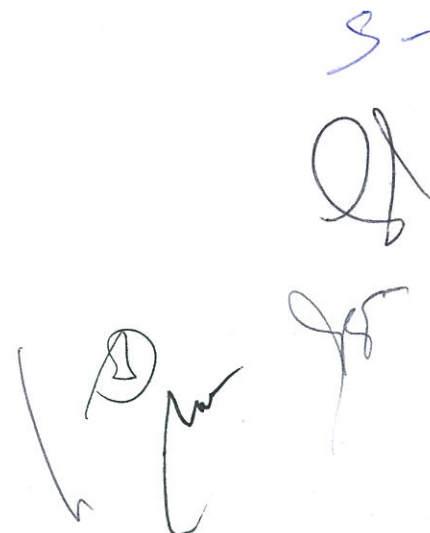
Proponente  
A.G.L.A.R s.p.a. - T.E.A. s.r.l.

## Relazione istruttoria

Approvata in data 06/11/2012 dalla Commissione VIA Regionale  
(istituita ai sensi dell'art. 3 comma 2 della l.r. 5/2010)

ALLEGATO A al Decreto Dirigente U.O. n. del

Milano, 2012





## INDICE

1	Premessa.....	4
1.1	Elementi di carattere generale.....	4
1.2	Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.....	4
1.3	Documentazione depositata .....	4
2	Localizzazione dell'intervento .....	5
3	Il quadro di riferimento programmatico.....	5
3.1	Atti di programmazione e pianificazione.....	5
3.2	Sistema dei vincoli.....	7
4	Il quadro di riferimento progettuale .....	7
4.1	Scenario di riferimento attuale.....	7
4.2	Descrizione della proposta .....	8
4.3	Il cantiere.....	9
4.4	Le opere di mitigazione e compensazione .....	9
5	Il quadro di riferimento ambientale .....	11
6	Valutazione ambientale strategica .....	11
7	Partecipazione al procedimento .....	11
7.1	Osservazioni pervenute in sede di VIA.....	12
7.2	Il parere degli Enti Territoriali interessati.....	12
8	Considerazioni per la pronuncia di compatibilità ambientale.....	13
8.1	Quadro programmatico .....	13
8.2	Quadro progettuale.....	13
8.3	Quadro ambientale .....	13
8.3.1	Aspetti ecologici e naturalistici.....	13
8.3.2	Suolo, sottosuolo.....	15
8.3.3	Agricoltura .....	16
8.3.4	Viabilità.....	16
8.3.5	Atmosfera.....	17
8.3.6	Energia .....	18
8.3.7	Paesaggio .....	19
8.3.8	Rumore e vibrazioni.....	19
8.3.9	Ambiente idrico.....	20
8.3.10	Rischi industriali .....	21
8.3.11	Monitoraggio.....	21
8.4	Osservatorio Ambientale.....	21

9	Quadro delle prescrizioni, condizioni e azioni di monitoraggio .....	22
9.1	Cumulo degli impatti .....	22
9.2	Aspetti ecologici e naturalistici.....	22
9.3	Suolo, sottosuolo.....	23
9.4	Viabilità.....	25
9.5	Atmosfera.....	26
9.6	Energia .....	27
9.7	Paesaggio .....	28
9.8	Rumore e vibrazioni.....	28
9.9	Ambiente idrico.....	29
9.10	Campi elettromagnetici .....	30
9.11	Inquinamento luminoso.....	30
9.12	Compensazioni.....	30

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large stylized signature, a circled 'D', and the initials '993'.

# 1 Premessa

## 1.1 Elementi di carattere generale

Si fa presente che la tipologia progettuale in argomento è sottoposta a verifica di assoggettabilità a v.i.a. ai sensi della l.r. 5/2010 e del d.lgs. 152/2006 (Allegato B, punto 7, lettera b3, lettera b4, lettera g2).

Considerata la rilevanza dell'intervento in oggetto il Proponente ha optato a procedere direttamente con la procedura di valutazione d'impatto ambientale.

## 1.2 Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale

Titolo	Interventi di realizzazione di un centro commerciale localizzato nell'Ambito di Trasformazione denominato C1/B e di interventi sulla Rete Viaria, nell'ambito dell'Accordo di Programma per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo, Deliberato con D.G.R. n. 9/1156 del 29 dicembre 2010
Proponente	A.G.L.A.R s.p.a. - T.E.A. s.r.l.
Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale	17.05.2012
Pubblicazione dell'avviso di deposito	18.05.2012 sul quotidiano "Corriere della Sera"
Prima Conferenza di Servizi Istruttoria	02.07.2011
Esame della richiesta di integrazioni da parte della Commissione VIA ai sensi dell'art. 5 del R.r. 5/2011	25.07.2012
Richiesta integrazioni	26.07.2012
Deposito integrazioni	03/10/2012
Esame delle integrazioni depositate da parte della Commissione VIA	10/10/2012
Seconda Conferenza di Servizi Istruttoria	18/10/2012
Esame della relazione istruttoria finale da parte della Commissione VIA	05/11/2012-06/11/2012

## 1.3 Documentazione depositata

E' stata esaminata la documentazione depositata costituita da:

- Progetto Definitivo Sistema della Viabilità (relazione, tavole, allegati);
- Progetto Ambito C1/B commerciale (relazione geologica e geotecnica, tavole)
- Studio di Impatto Ambientale (relazione, tavole, allegati);
- Sintesi non tecnica;



- Integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale (relazione, tavole, allegati).

## 2 Localizzazione dell'intervento

La proposta di intervento in oggetto consiste nella realizzazione di una grande struttura di vendita di 55.000 mq. (S.V.), di parcheggi sia pubblici che a servizio del centro commerciale, nonché di interventi di nuova viabilità (tipologia C1) per uno sviluppo di 1.4 km. (s.p. 119 – s.p. 109); in adeguamento in sede (tipologia D) per uno sviluppo di circa 0.5 km. (s.p. 119); n. 4 nuove rotonde a raso; manufatti necessari al superamento del Canale Villoresi, del Canale secondario Villoresi e del Torrente Lura.

La proposta di intervento, previsto nell'ambito dell'Accordo di Programma per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo, Promosso con D.G.R. n. 9/1156 del 29 dicembre 2010, è localizzata nei Comuni di Arese e di Lainate, in Provincia di Milano.

La grande struttura di vendita si colloca all'interno dell'Ambito di Trasformazione denominato C1/B, in un'area baricentrica rispetto all'intero perimetro delimitato dell'accordo di programma di cui sopra. Gli interventi riguardanti la viabilità risultano collocati a sud dell'ambito di trasformazione C1/B per il tratto est – ovest e ad ovest dell'area dell'AdP per quanto riguarda il tratto nord – sud.

## 3 Il quadro di riferimento programmatico

Lo Studio di Impatto Ambientale ha considerato le relazioni fra gli interventi proposti e gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti sull'area in esame, evidenziando altresì i vincoli territoriali, come sinteticamente riportato nella seguente tabella riepilogativa.

### 3.1 Atti di programmazione e pianificazione

Rif. Atto	Rif. Contenuti
Piano Territoriale Regionale	Il comparto analizzato risulta collocato all'interno del Sistema Territoriale Metropolitano, della Polarità Emergente denominata "Sistema Fiera – Malpensa" e della Polarità Storica "Asse del Sempione". L'area in esame appartiene alla "Fascia dell'alta pianura": gli Indirizzi di Tutela prevedono la tutela delle residue aree di natura e della continuità degli spazi aperti, delle zone boschive e agricole comprese tra le scarpate morfologiche, operazioni di salvaguardia dell'intero sistema dell'idrografia superficiale e sotterranea.
Piano Paesaggistico Regionale	Nel Piano Paesaggistico Regionale l'area in esame ricade nell'ambito geografico del "Milanese" e più specificatamente nell'unità tipologica del "paesaggio delle colture cerealicole", facente parte della più ampia fascia territoriale denominata della "pianura irrigua".
Rete Ecologica Regionale	L'area di intervento risulta attraversata dal Corridoio Primario della Rete Ecologica Regionale.
Contratto di fiume Olona – Lura – Bozzente	L'area d'intervento risulta collocata all'interno dell'ambito territoriale interessato dall'AQST "Contratto di fiume Olona – Lura – Bozzente" che pone come obiettivo prioritario la sicurezza dei territori, il risanamento delle acque e più in generale la riqualificazione del bacino del fiume



	Olona, Bozzente, Lura.
Piano Territoriale di Coordinamento del Parco delle Groane	L'area di progetto risulta direttamente prospiciente ad aree comprese all'interno del Parco delle Groane. Le NTA prevedono i seguenti azzonamenti: "Zone di riqualificazione ambientale ad uso agricolo" e "Zona di riqualificazione ambientale e indirizzo agricolo" e "Zona di interesse storico – ambientale".
Piano Particolareggiato di Attuazione del Parco del Lura	Gli strumenti di pianificazione (PRG e PGT) di Comuni ricadenti all'interno del territorio del P.L.I.S. Valle del Torrente Lura rinviando, nelle proprie N.T.A., per le aree ricadenti nel parco, al Piano Attuativo del parco medesimo, che ne regola la pianificazione secondo la Delibera di Giunta Regionale 5/24483 del 1992. Il Piano individua in particolare i seguenti obiettivi: conservazione degli ambienti naturali e semi-naturali esistenti; salvaguardia degli ambienti agricoli e del paesaggio agricolo tradizionale; recupero delle aree degradate o abbandonate.
Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano	<p>Il PTCP individua, in riferimento all'art. 20 delle NTA, l'appartenenza di parte dell'area di riferimento al progetto "Dorsale Verde Nord", come approfondimento della Rete Ecologica Provinciale, focalizzato sui temi dell'acqua, dell'agricoltura, della vegetazione e delle grandi arterie di traffico.</p> <p>Con riferimento al nuovo PTCP adottato dal Consiglio provinciale in data 07.06.12, si evidenzia che nel periodo di tempo intercorrente tra la pubblicazione sul BURL del provvedimento di adozione (avvenuta l'11.07.12) e l'approvazione del Piano stesso, si applicano, a titolo di salvaguardia, le previsioni con efficacia prescrittiva e prevalente ai sensi dell'art.18 della LR 12/2005 e s.m.i.</p> <p>Pertanto, in relazione alla Tav. 2 del nuovo PTCP, si evidenziano fasce di rilevanza paesistico-fluviale (art. 23 delle NdA) lungo il Torrente Lura che interessano l'area dell'accordo di programma e sono adiacenti al comparto di progetto. Si evidenziano inoltre ambiti di rilevanza paesistica nel Parco Groane (art. 26) con ambiti agricoli di rilevanza paesaggistica (art. 28), nuclei di antica formazione (art.31), giardini/parchi storici ed insediamenti rurali di rilevanza paesistica (art. 32) in frazione Valera, mentre riguardo alla Tav. 3, si evince che il comparto di intervento rientra tra gli ambiti di degrado in essere in qualità di area dismessa (artt. 35 e 39) e che il Parco Groane presenta aree a rischio di conurbazione e saldatura dell'urbanizzato che compromettono la funzionalità ecologica, localizzate presso la frazione di Valera in estensione da Est verso Ovest fino all'ambito fluviale del Torrente Lura. La Tav. 6 individua ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (art. 60) in adiacenza al PLIS del Lura ed al parco delle Groane e, in relazione alla Tav. 7, l'area di intervento ricade nell'ambito di influenza del Canale Villoresi (art. 38).</p>
PRG del Comune di Arese	Il Comune di Arese è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con D.G.R. n. VI/27326 del 8 aprile 1997; il Comune di Lainate ha approvato



PGT del Comune di Lainate	<p>il Piano di Governo del Territorio con D.C.C. n. 95 del 19.12.2011, n.96 del 20.12.2011, n. 99 del 21.12.2011, e pubblicato sul B.U.R.L. n. 13 del 28.03.2012.</p> <p>Gli interventi in esame rientrano nell'ambito della promozione dall'Accordo di Programma come proposta di variante urbanistica al PRG vigente di Arese e al PGT vigente di Lainate.</p>
---------------------------	--

### 3.2 Sistema dei vincoli

Il sistema dei vincoli ambientali e paesistici nell'ambito interessato dall'intervento in progetto si caratterizza principalmente per l'adiacenza con il Parco Regionale delle Groane (istituito con l.r. 43/88) e con il Plis del Lura (riconosciuto con D.G.R. n. 6/5311 del 24.11.1995).

L'area è inoltre attraversata dal Corridoio Primario della Rete Ecologica Regionale.

L'ambito territoriale relativo al progetto del centro commerciale ricade – limitatamente al settore sud occidentale – in area sottoposta a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. n.42/2010 e s.m.i. in quanto ricompreso nella fascia dei 150 metri di tutela del torrente Lura.

I settori di intervento non ricadono direttamente in nessuna area definita SIC o ZPS, di cui le più prossime all'area di intervento sono i SIC "Pineta di Cesate (IT2050001)" e "Boschi delle Groane (IT2050002)", ed il SIC/ZPS "Bosco di Vanzago (IT 2050006)", collocati ad almeno due chilometri dal sito individuato.

I tracciati viabilistici connessi all'intervento di riqualificazione prevedono la realizzazione di un tratto stradale all'interno del Plis del Lura. La zona risulta sottoposta a tutela ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 per la parte compresa nella fascia di rispetto di fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (D.lgs. 42/2004, art. 142 – c) e zone coperte da boschi e foreste e boschi (D.lgs. 42/2004, art. 142 – g).

Alcuni interventi denominati "ambiti di compensazione" risultano localizzati in aree vincolate sempre ai sensi del sopra citato art. 142, lettera f) poiché ricadono in parte all'interno del perimetro del Parco Regionale delle Groane e lettera g) poiché ricadono in parte su territori coperti da boschi.

## 4 Il quadro di riferimento progettuale

### 4.1 Scenario di riferimento attuale

La proposta è oggetto dell'Accordo di Programma per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo, Promosso con D.G.R. n. 9/1156 del 29 dicembre 2010 a cui hanno aderito Regione Lombardia e Provincia di Milano, i Comuni di Arese e di Lainate; tale accordo di programma è stato sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica che si è conclusa con parere ambientale motivato dell'Autorità competente (Decreto n. 9194 del 17/10/2012).

L'AdP in questione è stato promosso a seguito di mancata ratifica da parte del Comune di Rho del precedente AdP per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo.

L'ipotesi progettuale dell'ambito C1/B e della relativa viabilità prevista dal precedente AdP era stata sottoposta a procedura di VIA conclusasi con il Decreto Dirigenziale n. 7269 del 22/07/2012.



## 4.2 *Descrizione della proposta*

La proposta di intervento in oggetto consiste nella realizzazione di una grande struttura di vendita di 55.000 mq. (S.V.), di parcheggi sia pubblici che a servizio del centro commerciale, nonché di interventi di nuova viabilità (tipologia C1) per uno sviluppo di 1.4 km. (s.p. 119 – s.p. 109); in adeguamento in sede (tipologia D) per uno sviluppo di circa 0.5 km. (s.p. 119); n. 4 nuove rotonde a raso; manufatti necessari al superamento del Canale Villoresi, del Canale secondario Villoresi e del Torrente Lura.

Rispetto al progetto riguardante l'ambito C1/B e il sistema della viabilità sottoposto a VIA, di cui al precedente Decreto n. 7269 del 22/07/2012 si evidenziano nel seguito le modifiche della soluzione progettuale oggetto della presente valutazione di impatto ambientale:

- grande struttura di vendita: la struttura oltre ad avere diversa localizzazione all'interno del perimetro dell'AdP risulta difforme dalla precedente soluzione progettuale per volumi e dimensioni (ad eccezione del computo della s.l.p. commerciale massima);
- nuova viabilità: l'attuale soluzione progettuale riprende la precedente ipotesi viabilistica relativamente ai tratti previsti sulla s.p. 119 e dalla s.p. 119 alla s.p. 109. Tale soluzione tiene conto delle prescrizioni di cui al Decreto n. 7269 del 22/07/2012. È prevista inoltre la realizzazione di una nuova strada di penetrazione, ad ovest dell'insediamento industriale, che corre parallela alla stessa in prossimità del Torrente Lura e del nuovo accesso alla Ex Pista Prove.

### Ambito C1/B di trasformazione

Il perimetro definito dalla variante urbanistica relativo all'ambito C1/B sottende un'area di 298.200 mq; l'area in esame ricade in parte sul comune di Arese e in parte sul comune di Lainate. L'area oggetto di trasformazione allo stato attuale è occupata da piazzali risultanti dalla demolizione degli edifici industriali preesistenti e risulta delimitata a nord e ad est da edifici industriali, a sud dalla S.P. 119, a ovest dal torrente Lura.

L'edificazione del comparto è costituita quasi esclusivamente da un unico edificio pluriplano adibito prevalentemente alla grande struttura di vendita e ai parcheggi di pertinenza. Sono presenti inoltre alcuni piccoli edifici all'interno dell'area del parcheggio a raso atti ad accogliere attività di artigianato, di servizio e pubblici esercizi.

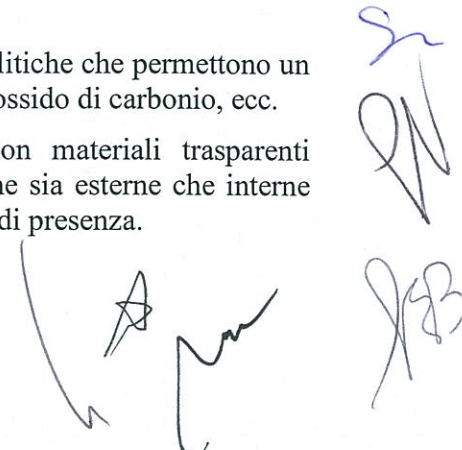
L'edificio principale accoglie prevalentemente attività di tipo commerciale. Esso si sviluppa su due livelli collegati tra di loro da rampe e scale mobili che raccordano i percorsi pedonali e gli spazi coperti.

Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio a raso alberato che si estende lungo la facciata principale, progettato con tecnologie di "calming-traffic".

Oltre il 30 % dei parcheggi pubblici risulta localizzato in due strutture pluriplano poste ai due lati dell'edificio principale dotato di una copertura su cui si prevede il posizionamento di 10.000 mq di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia solare. All'interno dei parcheggi sono previste delle zone per la sosta dei mezzi di car-sharing e per la creazione di piazzole per ricarica auto elettriche. Il numero complessivo di parcheggi, asserviti all'uso pubblico e privati pertinenziali, è di circa 5.500.

Le pareti esterne degli edifici risultano essere trattate con vernici foto catalitiche che permettono un processo di depurazione contro sostanze tossiche quali polveri sottili, monossido di carbonio, ecc.

La coperture delle zone pedonali se climatizzate sono realizzate con materiali trasparenti termoisolanti. Gli impianti di illuminazione delle zone pedonali pubbliche sia esterne che interne fanno prevalentemente uso della tecnologia a led, di sistemi di rilevazione di presenza.





Di seguito si riporta la quantificazione delle superfici di progetto:

ST, Superficie territoriale	298.200 mq
SLP commerciale max	77.000 mq
Superficie di vendita	55.000 mq
SLP terziario e artigianato di servizio max	15.000 mq
Superficie a standard	184.390 mq
- di cui a verde	46.720 mq
- di cui a parcheggio	137.670 mq

#### Rete viaria di progetto

La viabilità di progetto rientra nella categoria "C1 extraurbane secondarie" con piattaforma costituita da una corsia per senso di marcia di 3,75 m e banchine laterali da 1,50 m, per complessivi 10,50 m di pavimentazione. E' previsto un tratto in adeguamento in sede della S.P. 119 a doppia carreggiata di categoria D urbana di scorrimento con due corsie per senso di marcia da 3,25 m, banchine laterali da 1 m e spartitraffico da 2,80 m, per complessivi 17,80 m di pavimentato. I raccordi alla viabilità locale sono previsti mediante rotatorie a raso. Dalla S.P. 119 l'intervento in progetto prevede un tratto di viabilità che si sviluppa in adiacenza all'ambito di Accordo di programma fino alla via Garbagnate S.P. 109, con superamento del Canale Villoresi, per uno sviluppo di circa 1400 m. L'attestazione sulla S.P. 109 è prevista mediante rotatoria a raso avente raggio interno pari a 20 m e larghezza del pavimentato pari a 9,00 m. L'intervento in progetto comprende l'adeguamento in sede della S.P. 119 a doppia carreggiata per uno sviluppo di circa 500 m; è prevista una rotatoria a raso di collegamento all'ambito C1/B oggetto di Accordo di Programma, avente raggio interno 19,50 m e larghezza pavimentata da 9,00 m. Risulta inoltre prevista una nuova rotatoria sulla S.P. 119 lungo il tratto esistente a due corsie per senso di marcia, finalizzata all'accesso dell'ambito C1/B: tale rotatoria ha raggio interno pari a 20 m e larghezza del pavimentato pari a 9,00 m.

Sono previsti infine i manufatti necessari al superamento e al mantenimento della continuità della rete idrica superficiale.

#### 4.3 *Il cantiere*

L'attuazione degli interventi è descritta nello SIA e nella relazione tecnica specifica. E' proposta una stima di massima della durata del cantiere per la realizzazione delle opere stradali e del centro commerciale pari a 450 gg. Nella Relazione di progetto sono esplicitate le superfici interessate dalle opere e dalle aree di cantiere, è presente il Cronoprogramma ed è dettagliata la fasizzazione degli interventi.

L'area di intervento interessata dalle opere per la realizzazione del centro commerciale occupa una superficie di 298.200 mq., le aree di intervento interessate per la realizzazione delle opere stradali occupano complessivamente una superficie di circa 54.000 mq.

Dalla documentazione analizzata si evincono, inoltre, i criteri generali di realizzazione delle opere, le loro caratteristiche tecniche ed i criteri costruttivi: installazione del cantiere; demolizione dei manufatti presenti e sbancamento delle aree di intervento; formazione dei rilevati per le opere stradali; preparazione del piano di posa delle opere edili e stradali; realizzazione delle pavimentazioni stradali e degli edifici del Centro commerciale; operazioni di finitura; ripristino delle aree interessate; smobilitazione del cantiere.

#### 4.4 *Le opere di mitigazione e compensazione*



Gli interventi di mitigazione ambientale previsti sono di quattro tipi:

- rimboschimento di tipo forestale;
- siepe di protezione;
- mascheratura visiva;
- sottopassi faunistici.

Rimboschimento di tipo forestale.

Gli impianti di tipo arboreo - arbustivo areale sono previsti in specifiche aree di rimboschimento previste dal progetto. L'allestimento è caratterizzato dalla piantumazione diffusa sulle superfici individuate di specie arboree ed arbustive autoctone di essenze di tipo forestale; tali superfici sono localizzate in adiacenza al lato ovest del comparto C1/B e all'area del Torrente Lura.

Siepe di protezione.

La siepe di protezione è prevista su tutto il margine ovest del comparto C1/B. L'introduzione della siepe di protezione delimita l'area naturale di rimboschimento dalla strada di accesso per mezzi pesanti delimitando fisicamente i due comparti oltre a limitare gli impatti visivi e acustici.

Mascheratura visiva.

La tipologia "Mascheratura visiva" consiste in una fascia arboreo - arbustiva lineare prevista a ridosso della viabilità di progetto di collegamento tra la S.P. 109 e la S.P. 119. La sua funzione è quella di mascheratura visiva del tracciato stradale nei tratti fuori terra, oltre ad assumere una valenza ecosistemica di corridoio ecologico nord-sud.

Sottopassi faunistici.

Sono previsti due passaggi fauna nelle aree più sensibili dal punto di vista ecosistemico. Tali passaggi, sono localizzati a nord in concomitanza con l'esistente manufatto di continuità idraulica del canale secondario del Villorosi e a sud fra la prevista area di mitigazione ambientale con opere di rimboschimento e le connessioni ecologiche esistenti formate da aree boscate e i filari arborei antistanti Villa Valera. Questa connessione risulta ad oggi preclusa dalla presenza di Viale Alfa Romeo. A nord, invece, la permeabilità faunistica potrà essere garantita adeguando il manufatto del canale secondario del Villorosi, tramite la posa di un setto di separazione in c.a. che separa fisicamente il flusso delle acque e crea un passaggio in asciutta per l'attraversamento della fauna.

A seguito del deposito della documentazione integrativa (prot. n. T1.2012.19287 del 03/10/2012) sono state proposte alcune misure di compensazione cartografate nell'All. I.2 "Cronoprogramma delle opere Compensative" i cui ambiti riprendono in parte quelli di compensazione previsti dall'AdP in questione.

In aggiunta a questi sono state proposte le opere per la sistemazione dell'area del torrente Lura ricompresa tra l'ambito C1/B e la pista prove, con relativa rinaturalizzazione e sistemazione con valenza eco sistemica di connessione tra Parco Lura e parco Groane; tale intervento si estende anche all'area perimetrale dell'ambito b2 dell'Accordo di Programma e introduce soluzioni di deframmentazione delle barriere esistenti, costituite dalla SP 119 e dalla Via Alfa Romeo, mediante l'introduzione di manufatti di continuità delle strade stesse e sottopassaggio del sistema del verde e dei percorsi ciclabili mediante rimodellazione del terreno e sistemazioni a verde; analogamente sono previste tali soluzioni di continuità rispetto alla viabilità di progetto di accesso merci prevista a nord dell'ambito della pista prove.

Nella documentazione integrativa sono riportate inoltre soluzioni di deframmentazione delle barriere esistenti, costituite dalla SP 119 e dalla Via Alfa Romeo, mediante manufatti di continuità



delle strade stesse e sottopassaggio del sistema del verde e dei percorsi ciclabili mediante rimodellazione del terreno e sistemazioni a verde; analogamente sono previste tali soluzioni di continuità rispetto alla viabilità di progetto di accesso merci prevista a nord dell'ambito della pista prove.

## **5 Il quadro di riferimento ambientale**

---

Il quadro di riferimento ambientale è costituito dall'insieme delle analisi sulle diverse componenti ambientali. Per una completa indicazione dei contenuti si fa riferimento alla documentazione depositata. Essa, difatti, analizza gli effetti della proposta progettuale sulle componenti ambientali e, per ciascuna di esse, le opere di mitigazione e compensazione.

## **6 Valutazione ambientale strategica**

---

Il progetto in istanza rientra nell'ambito dell'AdP per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo, che, in quanto in variante rispetto allo strumento urbanistico vigente (PRG di Arese e PGT di Lainate), è stato assoggettato a procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La procedura di VAS si è conclusa con parere ambientale motivato positivo dell'Autorità competente (Decreto n. 9194 del 17/10/2012).

Il parere motivato di cui sopra demanda al procedimento di VIA per i seguenti aspetti:

- l'approfondimento circa la stima degli impatti del progetto in questione;
- la definizione ed il coordinamento di tutte le più opportune misure necessarie a garantire la sostenibilità ambientale degli interventi previsti, subordinando l'apertura della Grande Struttura di Vendita alla contestuale, o preventiva, attivazione, a cura e spese del Soggetto Attuatore, di un adeguato servizio di trasporto che dovrà perseguire gli obiettivi riportati all'interno del parere motivato stesso;
- la predisposizione di un complessivo progetto di riqualificazione e riequipaggiamento vegetazionale delle cinque aree di compensazione, da presentare in sede di VIA e da predisporre in collaborazione con il Parco delle Groane e del Lura, che si prefigga obiettivi di carattere ambientale e fruitivi, allo scopo di connettere le aree verdi a nord ovest, in adiacenza al canale Villoresi ed afferenti al Parco del Lura, e quelle a sud est, ricadenti nel Parco delle Groane. Lo stesso dovrà costituire allegato dell'Accordo di Programma approvato;
- nel quadro degli approfondimenti di dettaglio sugli effetti sulla qualità dell'aria, in ambito di VIA, dovranno essere previste opportune misure di mitigazione, oltre che per la fase di esercizio (come già indicato con riferimento a impianti energetici e mobilità), anche per la fase di cantierizzazione delle opere;
- l'istituzione di un Osservatorio Ambientale permanente esteso all'ambito di AdP quale efficace strumento di controllo degli effetti sull'ambiente (compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio, e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) indotti dagli interventi previsti dall'Accordo di Programma.

Le suddette prescrizioni sono state tenute in conto nei prossimi capitoli.

## **7 Partecipazione al procedimento**

---



## 7.1 Osservazioni pervenute in sede di VIA

In ordine alla documentazione depositata sono prevenute le seguenti osservazioni:

- da parte del Comitato Difendiamo Arese (prot. T1.2012.14747 del 18.07.2012) commenti ed interrogativi sulla possibilità di revisione del progetto complessivo. E' stato richiesto lo stralcio del progetto della grande struttura commerciale, della viabilità e/o l'individuazione di soluzioni alternative nel senso di un maggior rispetto dell'ambiente, della salute dei cittadini e contro il consumo di suolo. E' stata inoltre richiesta una maggiore destinazione di superfici a verde pubblico, possibilmente conservando e valorizzando tutte le aree boschive e agricole presenti nell'area stessa (anche in ragione degli elevati livelli di inquinamento dell'area);
- da parte della Società Laigolf s.r.l. (prot. T1.2012.18458 del 21.09.2012) riguardante la richiesta di modifica del tracciato della viabilità di progetto dalla S.P. 119 alla S.P. 109 (asse nord – sud) in quanto lo stesso comporterebbe la perdita delle buche n. 14 e n. 15 con conseguente perdita della sua omologazione federale.

In merito agli aspetti trattati nelle suddette osservazioni, per quanto di competenza del presente procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, si rinvia alle considerazioni riportate nei corrispondenti paragrafi del cap. 8 nonché alle prescrizioni riportate nel cap. 9 per i diversi tematismi.

## 7.2 Il parere degli Enti Territoriali interessati

Ai sensi dell'art. 4, comma 3 della l.r. 5/2010 per il contestuale esame di interessi coinvolti in più procedimenti amministrativi connessi e del coordinamento dei successivi titoli autorizzatori e approvativi, gli Enti territoriali interessati dal progetto sono stati convocati alla conferenza di servizi (CdS) istruttoria tenutasi il 02/07/2012 e il 18/10/2012 presso la sede della Giunta Regionale, i cui verbali sono agli atti, e hanno depositato i seguenti pareri, di cui si segnalano i contenuti principali.

### 7.2.1 Consorzio Parco del Lura – prot. T1.2012.20534 del 18.10.2012.

Conferma e rimanda al parere negativo già espresso nell'ambito del procedimento di VAS di cui al presente Accordo di Programma. Il parere contiene valutazioni circa la non piena coerenza del progetto con gli obiettivi strategici della Rete Ecologica Regionale, del progetto Dorsale Verde Nord, del Contratto di Fiume. Evidenzia inoltre alcune problematiche e carenze legate alle compensazioni e mitigazioni riportando alcune prescrizioni in merito.

### 7.2.2 Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale prot. T1.2012.20546 del 18.10.2012.

Esprime parere non favorevole, sentita la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano, per le seguenti motivazioni sinteticamente riportate nel seguito: mancato approfondimento delle soluzioni progettuali già espresse in sede di procedimento di VAS; mancata valutazione delle alternative progettuali; mancato rispetto dell'impianto urbanistico della fabbrica e del suo significato storico; contrasto con le preesistenze, in particolare con l'ex Centro Tecnico di Ignazio e Jacopo Gardella e la spina di Giulio Minoletti e Giuseppe Chiodi; mancata integrazione con il Museo Storico dell'Alfa Romeo. Il Ministero prevede nel proprio parere il superamento del dissenso con la richiesta che il progetto esplori soluzioni più attente ai tracciati e agli edifici storici esistenti, nel rispetto del valore dell'area come documento storico.

### 7.2.3 Comune di Lainate, prot. T1.2012.20840 del 23.10.2012.

Parere favorevole con prescrizioni prevalentemente sul tema della viabilità.

### 7.2.4 Comune di Arese, prot. T1.2012.20873 del 23.10.2012.



Parere favorevole condizionato al recepimento delle prescrizioni riguardanti prevalentemente i temi della viabilità, delle compensazioni e del verde.

7.2.5 Parco delle Groane, prot. T1.2012.21085 del 25.10.2012.

Esprime parere non favorevole poiché l'area di intervento si colloca in adiacenza al territorio del Parco delle Groane e l'intera zona circostante la frazione di Valera del Comune di Arese - sia per le porzioni inserite nel Parco delle Groane, sia per le porzioni esterne al perimetro del Parco - rientra nella Rete Ecologica Regionale (D.G.R. 8515/2009) e nella proposta di Dorsale Verde Nord Milano proposta all'Amministrazione Provinciale di Milano. Sottolinea inoltre che le misure di mitigazione e compensazione ambientale risultano tra loro scollegate e non realizzano alcun tipo di connessione ecologica.

Provincia di Milano, prot. T1.2012.21790 del 05.11.2012.

Esprime parere sulle tematiche inerenti gli aspetti naturalistici, paesistici, di difesa del suolo, ambiente idrico.

## 8 Considerazioni per la pronuncia di compatibilità ambientale

---

Dall'esame della documentazione agli atti, dei pareri espressi dagli Enti territoriali interessati dal progetto, dalle valutazioni in sede di Commissione VIA, delle osservazioni pervenute e dai risultati del sopralluogo, emergono le seguenti considerazioni.

### 8.1 *Quadro programmatico*

Con riferimento al quadro programmatico, si evidenzia che il progetto è coerente con le previsioni contenute nell'Accordo di Programma per la ripermimetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area Fiat Alfa Romeo - D.G.R. n. 9/1156 del 29/12/2010.

### 8.2 *Quadro progettuale*

La documentazione depositata identifica adeguatamente le opere previste dall'intervento (ingombro dei fabbricati e relativa destinazione funzionale). Inquadra gli interventi in modo appropriato identificandone altresì le finalità.

### 8.3 *Quadro ambientale*

Si esplicitano le seguenti considerazioni, divise per componente ambientale analizzata.

#### 8.3.1 Aspetti ecologici e naturalistici

Il territorio interessato dall'intervento risulta essere fortemente urbanizzato, con un notevole intreccio di infrastrutture viarie e ferroviarie. Le aree più rilevanti per la biodiversità sono rappresentate da quei settori di territorio utilizzati per le pratiche agricole, da quelli lungo il corso del torrente Lura e soprattutto quelli ricadenti all'interno del "Parco delle Groane" e del "Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) del Lura". Quest'ultimo, che funge da corridoio ecologico fluviale, intercetta altresì la rete ecologica regionale, che per la parte milanese, riprende la rete ecologica del vigente PTCP e compone il progetto denominato "Dorsale Verde Nord Milano".

L'elevato livello di urbanizzazione e infrastrutturazione si ripercuote anche sulla componente animale che risente sia della ristrettezza degli habitat naturali presenti che della pressione delle attività antropiche. Le specie animali, al di fuori delle aree tutelate, sono in numero ristretto e limitate alla presenza di piccoli mammiferi e di avifauna caratteristici delle aree agricole intensamente coltivate e delle aree urbanizzate. L'ittiofauna all'interno del torrente Lura è



pressoché assente.

Il progetto ricade all'interno del bacino idrografico Lambro – Seveso – Olona, individuato da Regione Lombardia come area prioritaria di intervento in termini di tutela e riqualificazione del sistema delle acque superficiali e per il quale sono stati sottoscritti appositi Accordi Quadro di Sviluppo Territoriale denominati “Contratti di Fiume”.

Il progetto risulta parzialmente collocato all'interno di un corridoio ecologico regionale primario a bassa o moderata antropizzazione (RER), si localizza in direzione Sud-Ovest a più di 2 km dal Sito Natura 2000 più vicino, il SIC IT2050001 “Pineta di Cesate”, rispetto ai cui obiettivi di conservazione non si ritiene significativa l'incidenza e pertanto non necessario l'avvio della procedura di valutazione della stessa.

Si evidenzia tuttavia che il progetto non risulta pienamente coerente con gli obiettivi strategici della Rete Ecologica Regionale, del progetto Dorsale Verde Nord, del Contratto di Fiume, ed evidenzia alcune problematiche e alcune carenze legate alle compensazioni ed alle mitigazioni, superabili con quanto prescritto al cap. 9 della presente relazione con particolare riferimento al paragrafo “Compensazioni”.

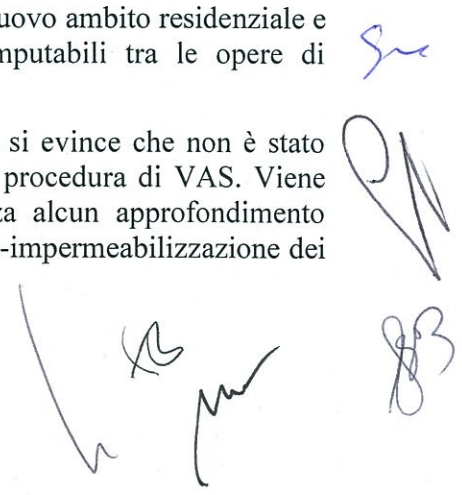
Le principali interferenze con la rete ecologica, sia provinciale sia regionale, derivano dagli interventi alle infrastrutture viabilistiche proposte nel progetto che pregiudicano la connessione tra PLIS del Lura e Parco delle Groane. Si aggiunge che le problematiche legate alla viabilità sono da valutare in correlazione con le diverse proposte progettuali ricadenti sulla medesima area, in particolare: progetto V° corsia dell'autostrada A8 tra Lainate e Milano Nord, realizzazione di un nuovo svincolo, progetto di ampliamento di autogrill sempre sull'A8, realizzazione area parcheggio per EXPO.

Il progetto tuttavia prevede per il sistema viabilistico di accessibilità al comparto della grande distribuzione una soluzione che consente la rinaturalizzazione del corso del Torrente Lura mediante la creazione di aree golenali, anse, wetland, anche con funzione di fitodepurazione al fine di minimizzare il consumo di suolo e massimizzare la fascia di mitigazione tra il Torrente Lura e il Centro Commerciale stesso.

Il progetto prevede inoltre, tra le opere di compensazione proposte, l'attivazione del corridoio tra Parco del Lura e Parco delle Groane, nella Rete Ecologica Regionale e nella Dorsale Verde Nord Milano, attraverso interventi di rinaturalizzazione che consentano il passaggio della piccola fauna, anche nella prospettiva di futuri interventi relativi all'ampliamento della Autostrada A8.

La suddetta compensazione è ricompresa all'interno delle aree riportate nell'Allegato I2 rispetto alle quali si evidenzia quanto segue:

- le aree individuate come 1 e 2 non sono considerabili quali opere di compensazione in quanto trattasi della copertura a verde del Centro Polifunzionale e del verde relativo alla viabilità di collegamento;
- le aree individuate come 8, 9, 10 risultano già realizzate e pertanto non computabili tra le opere di compensazione del presente progetto;
- le aree individuate come 11 e 12 risultano rispettivamente come nuovo ambito residenziale e come area esterna all'AdP e pertanto anche queste non computabili tra le opere di compensazione del presente progetto;
- per l'area individuata come “6” dall'analisi del progetto di VIA si evince che non è stato condotto un approfondimento circa le criticità evidenziate nella procedura di VAS. Viene meramente riproposto quanto già presentato in tale sede senza alcun approfondimento progettuale, infatti non sono, ad esempio, previsti interventi di de-impermeabilizzazione dei





piazzali destinati a parcheggi e non sono previste piantumazioni tra i posti auto scoperti.

### 8.3.2 Suolo, sottosuolo

L'area oggetto di localizzazione del centro commerciale insiste nella Fase 1 degli interventi di bonifica effettuati sul sito. Il progetto di Bonifica della Fase 1 è stato approvato e autorizzato dalla Regione Lombardia.

Il progetto di Bonifica ha fissato i seguenti obiettivi: suolo e sottosuolo: colonna B della Tabella 1 dell'Allegato 1 del d.m. 471/1999 per "siti ad uso commerciale - industriale"; acque di falda: per l'area A3 Tabella 2 dell'Allegato 1 del d.m. 471/1999 "valori di concentrazione limite accettabili nelle acque sotterranee".

La Provincia di Milano a seguito dell'avvenuta realizzazione degli interventi di bonifica ha rilasciato con Disposizione dirigenziale n. 108/2008 del 4 aprile 2008 la "Certificazione del completamento degli interventi di bonifica della Fase 1 nell'area dell'ex Stabilimento Alfa Romeo di Arese, Garbagnate Milanese, Lainate e Rho", che certifica che gli interventi di bonifica della Fase 1 effettuati, sono stati eseguiti conformemente al progetto di bonifica approvato e che le operazioni di collaudo con l'esecuzione dei prelievi sul fondo e sulle pareti delle zone di bonifica, hanno permesso la verifica del raggiungimento degli obiettivi di bonifica previsti dal progetto in relazione all'uso delle aree, ossia il rispetto degli obiettivi fissati.

Relativamente agli interventi sulla rete viaria si fa presente che la viabilità di progetto prevista a nord dell'ex "pista prove" dell'ex Alfa Romeo, interferisce con la Fase 3 degli interventi di bonifica effettuati sul sito.

Il progetto di Bonifica della Fase 3 è stato approvato e autorizzato dalla Regione Lombardia.

La Fase 3 (Area I8), è stata oggetto di Certificazione provinciale n. 39 del 14 febbraio 2008 che ha certificato la conclusione degli interventi e il raggiungimento degli obiettivi di bonifica fissati.

Si evidenzia che lungo la parete ovest degli scavi oggetto di bonifica si è provveduto all'adozione di un intervento di messa in sicurezza, in considerazione della riscontrata contaminazione dei terreni nell'area attigua non di proprietà.

Pertanto di tale criticità si deve tener conto in fase di progettazione viabilistica della parte terminale del tratto viabilistico a nord. Si fa in ogni caso presente che dovrà essere garantito dal proponente il coordinamento tra il procedimento in corso ai sensi della vigente normativa sulle bonifiche (Parte IV, Titolo V del citato D.Lgs. 152/2006) e la procedura di V.I.A., ricordando che gli interventi previsti nelle aree oggetto di bonifica dovranno essere subordinati all'esecuzione delle fasi previste dall'art. 242 del citato Decreto.

#### Consumo di suolo

La trasformazione territoriale per la realizzazione del Centro Commerciale interessa superfici già urbanizzate di cui si prevede la riqualificazione. La realizzazione della nuova viabilità, relativamente al tratto di connessione tra la s.p. 119 e la s.p. 109 comporta invece consumo di suolo di porzioni di aree verdi e boscate all'interno del territorio del Parco del Lura.

In particolare il nuovo tracciato stradale interferirà con alcuni filari arboreo/arbustivi, ambiti boscati, localizzati soprattutto in prossimità del corso del canale Villoresi; il totale della nuova viabilità occuperà una superficie di circa 54.000 metri quadrati; la realizzazione di una nuova strada di penetrazione, ad ovest dell'insediamento industriale in prossimità del Torrente Lura e del nuovo accesso alla Ex Pista Prove comporterà un eccessivo consumo di suolo, che viene sottratto alla rinaturalizzazione delle sponde del Torrente Lura.

Anche con l'attuazione degli interventi mitigativi/compensativi programmati rimangono negativi gli indicatori relativi ai temi del consumo di suolo, in particolare in riferimento ai rapporti: Superficie



aree agricole/Superficie territoriale e Superficie impermeabilizzata/Superficie territoriale.

In analogo contesto territoriale, tali proposte progettuali erano già state oggetto di procedura di VIA (Decreto Dirigenziale n. 7269 del 22/07/2010) conclusasi favorevolmente con prescrizioni e indicazioni da seguire in sede di progetto esecutivo. Dall'esame del nuovo progetto, non si sono rilevati accoglimenti significativi delle indicazioni a suo tempo fornite.

Si segnala tuttavia che in riferimento alla prescrizione n. 9.3.2.1 del suddetto Decreto nella documentazione integrativa di cui all'attuale procedimento di VIA si comunica che le aree interessate dall'eventuale modifica di tracciato sono oggetto di un intervento di trasformazione territoriale PLd1 già autorizzato dal Comune di Lainate, che rende inattuabile la richiesta.

#### Scavi e riporti

Con riferimento alla predisposizione del cantiere per la viabilità si rileva che non sono previsti tratti in trincea ma solo in rilevato, ed in particolare:

- il progetto prevede la fornitura di detti materiali nei quantitativi indicati di 71.073 mc per rilevati e 24.250 per le pavimentazioni;
- per quanto riguarda gli scavi è prevista la produzione di 41.125 mc derivanti da sbancamento per la predisposizione del piano di posa. Per questo è previsto l'utilizzo dei materiali da scavo in più applicazioni citate (nelle opere in progetto, realizzazione di colline, sistemazione dell'area di pertinenza del torrente Lura).

In merito all'approntamento dell'area interessata dalla realizzazione del futuro centro commerciale, si evince dallo studio che:

- è prevista la demolizione, il trattamento, il riutilizzo in sito dei restanti elementi del preesistente edificio rappresentati da: soletta, plinti, parti di fondazione, travature di bordo in calcestruzzo;
- per la realizzazione delle opere sono previsti 149.100 mc di forniture per sottofondi, reperibili dalla frantumazione della soletta e dei restanti elementi appartenenti ai preesistenti edifici, previo svolgimento di campagna/e con impianto mobile;
- è previsto il riutilizzo degli asfalti scarificati sul sito, previa frantumazione, con la posa per la parte di sottofondo delle future aree da asfaltare;
- le terre di coltura presenti nell'area saranno rimosse e accatastate in attesa del riutilizzo nell'area medesima per le finiture (realizzazione aiuole per la piantumazione a verde);
- le frazioni di rifiuti derivanti dalle demolizioni e pertanto non riutilizzabili (scarti di cantiere, pvc, tubazioni, guaine, cavidotti etc) saranno allontanati come rifiuti speciali.

#### 8.3.3 Agricoltura

Si ritiene che gli interventi compensativi previsti nell'“area di compensazione 4”, individuata come opera n. 7, relativamente alla documentazione integrativa presentata (All. I.2 – Cronoprogramma delle opere compensative) non siano giustificati in quanto interessano un contesto agricolo consolidato e connotato da valenze paesaggistiche ed ecologiche.

#### 8.3.4 Viabilità

Lo schema viabilistico previsto dal progetto risulta coerente con gli obiettivi della programmazione regionale, con particolare riferimento alla realizzazione della 5<sup>a</sup> corsia dell'autostrada A8 dalla barriera di Milano Nord all'interconnessione con la A9, con revisione degli svincoli, opera inserita nell'elenco delle opere necessarie di accessibilità a Expo 2015, il cui progetto definitivo è stato sottoposto a procedura di V.I.A. nazionale con esito positivo con prescrizioni in merito alla



compatibilità ambientale (decreto n. 255 dell'8 giugno 2012 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali).

Il livello progettuale al momento disponibile della 5<sup>a</sup> corsia dell'autostrada A8 prevede l'attestamento della rotatoria di connessione con la viabilità di progetto nell'angolo a sud-ovest dell'ambito pista prove (ambito denominato c1/d), così come correttamente riportato nel fotopiano prodotto a corredo dello studio d'impatto ambientale del progetto in esame.

Dallo studio di traffico prodotto dal proponente a corredo dello studio d'impatto ambientale emerge che, sulla base delle distribuzioni delle provenienze di cui al bacino d'utenza e sulla base dei carichi di traffico determinati sugli archi di viabilità esistente e di progetto, le verifiche condotte sulle rotatorie di accesso al comparto commerciale determinano un sostanziale soddisfacimento della domanda di traffico.

### 8.3.5 Atmosfera

La caratterizzazione della componente atmosfera comprende un inquadramento meteorologico e della qualità dell'aria, basato sull'inventario regionale delle emissioni INEMAR e su dati delle centraline di rilievo.

#### Fase di esercizio

In fase di esercizio, i possibili impatti sulla qualità dell'aria sono riconducibili a emissioni dagli impianti delle strutture ed emissioni da traffico indotto.

In merito al primo fattore, viene precisato che la scelta impiantistica per il centro commerciale è di fornitura del calore prodotto da cogenerazione nella centrale termoelettrica esistente allo stato di fatto (per la quale non sarà richiesto incremento della potenza termica attualmente installata); tale calore sarà veicolato al centro commerciale mediante la rete di teleriscaldamento esistente, opportunamente adeguata per garantire il fabbisogno termico invernale e la climatizzazione estiva.

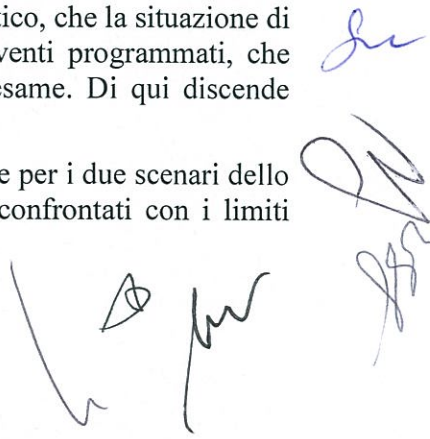
Per quanto riguarda la componente traffico è stata dunque stimata l'entità di incrementi attesi e relative emissioni e concentrazioni, mettendole in rapporto allo stato di fatto dei quattro comuni del comparto territoriale in esame, considerando i dati sulla qualità dell'aria dalla rete di centraline e dell'inventario delle emissioni INEMAR. Le percorrenze stimate sulla rete stradale analizzata risultano inferiori (-0,5% circa) nello scenario progettuale, che comprende gli interventi viabilistici programmatici e progettuali, rispetto allo stato di fatto.

Le emissioni, calcolate per scenario progettuale e scenario stato di fatto, messe a confronto mostrano un leggero incremento per gli inquinanti COV e CO (0,76% e 2,61%), e una leggera diminuzione per gli NOx (- 5,76%) e le polveri (PM10 - 7,14% e PM2.5 - 2,89%).

Considerando lo scenario programmatico, ovvero con gli interventi infrastrutturali programmati e senza il progetto in esame, le percorrenze stimate sulla rete stradale analizzata risultano inferiori del 5,64% circa rispetto allo stato di fatto; applicando tale riduzione in prima istanza alle emissioni da traffico dei comuni (da INEMAR), le diminuzioni di emissioni nello scenario programmatico rispetto a quello di progetto variano fra - 0,93% e - 4,53% (per i principali inquinanti da traffico sopra menzionati).

Da questo confronto fra percorrenze ed emissioni nei tre scenari si può dedurre, seppure in assenza della simulazione di dispersione degli inquinanti per lo scenario programmatico, che la situazione di progetto beneficia della riduzione delle percorrenze derivante dagli interventi programmati, che viene però in buona parte sostituita dal traffico indotto dal progetto in esame. Di qui discende l'importanza di prevedere modalità di trasporto alternative all'auto privata.

Per il calcolo delle concentrazioni è stato applicato un modello di dispersione per i due scenari dello stato fatto e di progetto, i risultati dei due scenari simulati sono inoltre confrontati con i limiti





previsti dalla normativa. In merito ai risultati delle simulazioni, viene evidenziato quanto segue. Sul recettore più esposto (residenza in Via delle Groane) le concentrazioni dei principali inquinanti derivanti dal traffico hanno valori invariati o con aumenti moderati (la media annua di NO<sub>2</sub> passa da 16,5 a 20,1 mg/m<sup>3</sup> e la massima media su 8h di CO da 0,05 a 0,12 mg/m<sup>3</sup>), con una diminuzione solo nel caso del percentile 99.8 di NO<sub>2</sub>. Tale recettore è proposto come ubicazione di un punto di monitoraggio per la qualità dell'aria. Nell'ambito del dominio considerato, per quanto riguarda le concentrazioni massime, il confronto fra i parametri di qualità dell'aria calcolati mostra nella maggior parte dei casi un moderato aumento nello stato di progetto, con le eccezioni di NO<sub>2</sub> media annua, con un aumento più rilevante, e NO<sub>2</sub> 99.8° percentile in diminuzione; per quanto riguarda le concentrazioni medie l'andamento dei parametri è analogo; in entrambi i casi non sono segnalati passaggi da situazioni sotto soglia a sopra soglia.

Nella relazione tecnica del progetto e successive integrazioni non è stata considerata, nelle valutazioni modellistiche, la componente "risollevamento", che per le emissioni da traffico può rappresentare anche il 20-25% della massa totale del PM<sub>10</sub>.

Inoltre le emissioni impiantistiche e/o di riscaldamento, per le quali si rimanda a specifica prescrizione, non hanno un grado di dettaglio esauriente.

Non è stato effettuato un confronto esaustivo, come precedentemente argomentato, tra gli scenari Stato di fatto, Scenario programmatico e Stato di progetto. Anche la valutazione del rispetto della normativa di Qualità dell'Aria non è stata effettuata nella maniera corretta, essendo stata impropriamente calcolata la concentrazione imputabile al fondo ambientale. Pertanto, per integrare il quadro conoscitivo, si rimanda alle prescrizioni relative al piano di monitoraggio.

La realizzazione dell'opera comporterà sicuramente una variazione dello stato di qualità dell'aria del sito in oggetto rispetto all'attuale, dovuta principalmente all'incremento di traffico veicolare che si va ad aggiungere a quello previsto da altre future opere infrastrutturali site nelle immediate vicinanze dell'area, anche se, alla luce di quanto sopra esposto relativamente alla disponibilità dei dati forniti dal proponente, non si hanno evidenze di superamenti dei limiti di qualità dell'aria.

Per garantire la valutazione della congruità degli impatti previsti si rimanda alle prescrizioni relative al piano di monitoraggio ambientale.

#### Fase di cantiere

In merito alla fase di cantiere, sono considerate le emissioni originate da movimento terre e materiali, scavi e lavorazioni, e dai mezzi di lavorazione. Attraverso un approccio parametrico è stato stimato il grado di polverosità prodotto dal cantiere, per confrontarlo con le classi di polverosità definite dal Ministero dell'Ambiente. Per la realizzazione del centro commerciale, si ha classe di polverosità media entro 10 metri, bassa entro i 100 m, praticamente assente entro i 1000 m. Per la realizzazione delle opere stradali, si ha classe di polverosità medio-alta entro 10 metri, media entro i 100 m, bassa entro i 1000 m. Nelle integrazioni è stato precisato che: le attività di cantierizzazione delle opere viarie rispetto alle opere di cui all'ambito C1/B saranno opportunamente pianificate nell'ambito di cronoprogrammi dei lavori in fase esecutiva e di appalto, al fine di evitare sovrapposizioni di lavorazioni impattanti in termini di polverosità in modo da evitare sovrapposizione di effetti sono inoltre previste alcune misure di mitigazione, relative principalmente a bagnatura delle piste, pulizia pneumatici, opportuna definizione del layout di cantiere, operazioni di umidificazione terreni di scavo e inerti, utilizzo di mezzi coperti o dotati di sistemi di contenimento delle polveri, limitazione velocità mezzi, ottimizzazione dei carichi per movimentazione dei materiali, caratteristiche dei mezzi.

#### 8.3.6 Energia

Relativamente alla componente energia lo SIA e la documentazione integrativa, successivamente



depositata, risultano carenti rispetto all'analisi quali-quantitativa riguardante la stima del consumo di energia termica aggiuntivo rispetto al totale per la climatizzazione del centro commerciale oppure rispetto al calcolo del fabbisogno stimato rispetto a quello complessivo per la climatizzazione. Pertanto, pur consapevoli che l'utilizzo del calore prodotto dalla centrale di cogenerazione implica una bassa incidenza della variazione di produzione del calore stesso in funzione del fabbisogno della struttura, si ribadisce il parere negativo rispetto alla scelta progettuale di climatizzare, seppure in modo blando, una zona direttamente a contatto con l'ambiente esterno e già dotata di elementi passivi che favoriscono la climatizzazione naturale.

### 8.3.7 Paesaggio

A seguito dell'esame della proposta in oggetto, comprese le integrazioni presentate dal proponente e datate ottobre 2012, si osserva che il nuovo intervento, destinato a commerciale/artigianale/servizi, si colloca su di un'area ove in precedenza esisteva un edificio industriale che ora risulta totalmente demolito.

Tale edificio apparteneva ad un'area industriale denominata la "grande fabbrica milanese" avente caratteri di pregio storico, architettonico e tipologico, esempio di una "architettura industriale moderna", progettata negli anni '60 da architetti di riconosciuta fama.

La nuova proposta denominata "edificio polifunzionale" si presenta come un insieme molto articolato di volumi che scegliendo di non ricostruire l'equilibrato fronte unitario preesistente, non tenendo conto del disegno e dell'assetto planivolumetrico urbanistico originari, non coglie l'opportunità di riprendere quei caratteri storico-architettonici- tipologici.

Il progetto propone inoltre oltre alla nuova viabilità di collegamento Sp 119 - Sp 109, la realizzazione di una nuova strada di penetrazione, ad ovest dell'insediamento industriale, che corre parallela alla stessa in prossimità del Torrente Lura e di nuovo accesso alla Ex Pista Prove. Ciò comporta un eccessivo consumo di suolo, che viene sottratto alla rinaturalizzazione delle sponde del Torrente Lura, e la realizzazione di due nuovi ponti di attraversamento.

Si evidenzia inoltre che la parte dell'intervento destinata alla rinaturalizzazione dell'ambito del Lura è condivisibile, va però evidenziato che la nuova proposta di accesso da ovest comporta la realizzazione di nuovi attraversamenti del Lura con un'ulteriore frammentazione dell'area rinaturalizzata. Appare opportuno suggerire al riguardo che l'accesso alla ex Pista Prove avvenga utilizzando l'attuale accesso a sud della stessa.

Dall'analisi del progetto di VIA si evince che non è stato condotto un approfondimento circa le criticità evidenziate nel parere motivato VAS per quanto riguarda la riqualificazione dell'ambito post-Expo (area 6).

Viene meramente riproposto quanto già presentato in sede di VAS senza alcun approfondimento progettuale, infatti non sono, ad esempio, previsti interventi di de-impermeabilizzazione dei piazzali destinati a parcheggi e non sono previste piantumazioni tra i posti auto scoperti.

Pertanto appare opportuno ribadire quelle opere di mitigazione/compensazione già previste relativamente ai parcheggi, anche al fine di consentire la riduzione dell'impatto ambientale e paesaggistico delle notevoli superfici impermeabilizzate destinate "a parcheggi", che essendo poste tra il Parco del Lura ed il Parco delle Groane, consentirebbero il mantenimento di uno spazio "verde" senza soluzione di continuità.

### 8.3.8 Rumore e vibrazioni

La documentazione di previsione di impatto acustico, impostata in termini di confronto tra ante e post operam, riporta stime dei livelli di rumore, al dettaglio del piano degli edifici, che, ad eccezione di alcuni casi di recettori, non evidenzia significativi incrementi tra ante e post operam.



Non sono comunque riportate situazioni di incompatibilità consistenti in transizioni tra ante e post operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore o in incrementi significativi nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti.

### 8.3.9 Ambiente idrico

#### Acque superficiali

Nell'ambito territoriale interessato dagli interventi stradali in progetto si individuano due corsi d'acqua principali: il canale Villoresi e il torrente Lura. Il tracciato stradale in progetto interferisce con entrambi i corsi d'acqua per i quali sono previsti manufatti necessari al superamento e al mantenimento della continuità della rete idrica; in particolare si prevede un ponte per lo scavalco del canale Villoresi e si prevede l'allungamento del manufatto esistente sull'attuale S.P. 119 che sovrappassa il Torrente Lura, necessario per la realizzazione della rotatoria di svincolo. Dalla documentazione non è deducibile se le opere di scavalco interessino o meno l'alveo.

Inoltre lo "Studio di fattibilità della sistemazione idraulica dei corsi d'acqua naturali e artificiali all'interno dell'ambito idrografico di pianura Lambro - Olona", luglio 2003 e il "Progetto di massima delle opere di sistemazione idraulica dell'asta del T.te Lura", dicembre 1997; Tav. n. 4) hanno evidenziato la possibilità di fenomeni di esondazione per tempi di ritorno superiori a 100 anni che coinvolgono i terreni ubicati in destra idrografica e a valle dell'attraversamento della S.P. n.119.

#### Acque potabili

Per quanto riguarda la rete di distribuzione di acqua potabile, pur esistendo una concessione per emungimento di acqua a tale scopo, si sottolinea che ad oggi la distribuzione di acqua potabile è un servizio che attiene al Servizio Idrico Integrato S.I.I. ai sensi del D.Lgs. 152/06 e della L.R. 26/03 ed attualmente l'ufficio d'ambito della Provincia di Milano (Ente responsabile del S.I.I.) ha individuato CAP holding come gestore unico di tale servizio per l'Ambito Territoriale ottimale (A.T.O.) della Provincia di Milano.

#### Acque reflue

Per gli aspetti relativi allo smaltimento dei reflui (acque nere), è affermato nelle integrazioni pervenute che la portata di reflui generata dal Centro Commerciale è compatibile con la capacità di trattamento dell'impianto di depurazione. Non viene, tuttavia, menzionato in modo esplicito l'impianto di depurazione cui verranno recapitati tali reflui. Alla luce del fatto che è necessario l'allacciamento dell'intero comparto a pubblica fognatura, si rimarca che è necessario coinvolgere l'ufficio d'ambito della provincia di Milano, in quanto autorità competente, per gli aspetti relativi al servizio idrico integrato, nella valutazione preliminare del progetto, per quanto attiene alla compatibilità dei nuovi apporti col sistema fognatura/depurazione.

Permangono dubbi sull'individuazione dell'impianto di depurazione che dovrà ricevere i reflui del centro commerciale: impianto consortile di Pero o impianto "privato" presente nel comparto industriale con scarico in corso d'acqua superficiale.

#### Acque meteoriche

Per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche del centro commerciale, si concorda con le scelte descritte nel SIA, ovvero le acque pluviali provenienti dalle coperture del centro commerciale saranno inviate entro una vasca di accumulo, per un successivo riutilizzo a scopo irriguo e per alimentare la rete duale; le acque provenienti dalle aree scolanti di strade e parcheggi saranno conferite all'impianto di trattamento a servizio dell'intero comparto.

Per quanto riguarda le acque meteoriche di piattaforma stradale si indica che le stesse verranno



smaltine attraverso fossi di guardia posti ai piedi dei rilevati stradali senza prevedere il recapito in corsi d'acqua superficiali.

### 8.3.10 Rischi industriali

Nel SIA non si è riscontrata la presenza di contributi tali che soddisfino il quadro conoscitivo in rapporto al tema ARIR. In ogni caso da un'analisi della situazione al contorno dell'area d'interesse, non si evincono ad oggi particolari criticità stante che la ditta ARIR più vicina è a 990 m.

### 8.3.11 Monitoraggio

Il Proponente ha prodotto una propria proposta di Piano di Monitoraggio suddiviso in acustico e atmosferico: monitoraggio del particolato totale sospeso, del PM10, delle polveri sedimentabili, degli inquinanti dovuti al traffico.

La componente acustica sarà monitorata attraverso campagne di rilevamento effettuate mediante 3 diverse tipologie di misure: misura di tipo S (settimanale), della durata di 7 giorni, con postazione fissa non assistita da operatore; misure di tipo L (giornaliere), della durata di 24 ore con postazioni fisse non assistite da operatore; misure di tipo B (breve), di breve periodo (da 15 a 20 minuti) con postazione mobile assistita da operatore. Per quanto possibile si dovranno localizzare i punti di monitoraggio del rumore in prossimità delle postazioni di monitoraggio atmosferico, ove previsto, in modo da poter acquisire contemporaneamente sia le informazioni meteorologiche sia le informazioni sul traffico. Nelle attività di monitoraggio nella fase di esercizio della tratta è prevista l'applicazione della metodica con misure settimanali con postazione fissa (misure fonometriche con analisi degli eventi) per il rumore stradale in seguito all'apertura della tratta.

Per quanto riguarda la componente atmosfera il piano di monitoraggio prevede la valutazione della componente stessa individuando come inquinanti interessati dal monitoraggio le polveri totali sospese, polveri fini e sedimentabili, e i principali inquinanti da traffico veicolare, ponendo attenzione ai parametri meteo climatici dell'area.

Il monitoraggio si articola nelle seguenti fasi:

- indagine preliminare rivolta alla conoscenza del territorio ed ai caratteri meteorologici che lo caratterizzano, con sopralluoghi finalizzati alla scelta dei punti di monitoraggio ed alla pianificazione delle risoluzioni delle problematiche connesse alla successiva fase di misura degli inquinanti;
- misura degli inquinanti in corso d'opera con caratterizzazione dei livelli raggiunti dalle polveri sedimentabili, dalle polveri sospese (PTS), dalle polveri fini (PM10) e dagli inquinanti, ritenuti significativi, provenienti da traffico veicolare (Monossido di Carbonio e Ossidi di Azoto). In tale fase, in corrispondenza dei punti di misura degli inquinanti, si procede alla misurazione dei flussi di traffico nelle sezioni stradali corrispondenti a tali stazioni di misura;
- fase di monitoraggio post-operam. In questa fase si rilevano gli inquinanti dovuti al traffico veicolare ad opera realizzata.

## 8.4 Osservatorio Ambientale

In considerazione della rilevanza dell'intervento, delle numerose prescrizioni e dei richiesti approfondimenti progettuali, nonché del parere motivato VAS, si chiede di istituire in sede di AdP un Osservatorio Ambientale permanente VAS/VIA esteso all'intero ambito dell'AdP per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni del parere motivato VAS e del provvedimento di compatibilità ambientale, della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam e di realizzazione degli interventi e della programmazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale, secondo quanto previsto in maggior dettaglio nelle prescrizioni di cui al capitolo 9.



## 9 Quadro delle prescrizioni, condizioni e azioni di monitoraggio

---

Il giudizio di compatibilità ambientale è subordinato all'osservanza delle prescrizioni di seguito riportate e a tutte quelle di cui al Decreto Dirigenziale n. 7269 del 22.07.2010 che risultino coerenti con la nuova proposta progettuale e che allo stato attuale non risultano ottemperate in quanto rimandano alle fasi esecutiva e attuativa degli interventi.

### 9.1 *Cumulo degli impatti*

9.1.1 I progetti degli ulteriori interventi previsti nei comparti dell'AdP di futura realizzazione non potranno prescindere dalla valutazione dell'effetto cumulativo con l'intervento in questione e pertanto, anche al fine di evitare una artificiosa segmentazione degli interventi, i relativi progetti dovranno essere sottoposti a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

### 9.2 *Aspetti ecologici e naturalistici*

9.2.1 Per tutte le opere a verde previste (mitigazione, compensazione, ecc.), si definiscano in sede di progettazione esecutiva le specie vegetali che saranno utilizzate, il sesto di impianto ed il numero degli esemplari che verranno messi a dimora - con riferimento al Repertorio delle misure di mitigazione suddetto - oltre ai tempi ed alle modalità di manutenzione. In particolare, risulta opportuno prevedere un piano di manutenzione delle opere a verde che contempli un periodo di cure pari ad almeno 3 anni per quanto riguarda la sostituzione delle fallanze e le irrigazioni ordinarie, mentre per le irrigazioni di emergenza fino ad almeno 5 anni nel caso di periodi particolarmente siccitosi.

9.2.2 Si preveda l'impiego di essenze arboree ed arbustive autoctone, che rispettino la normativa di settore, privilegiando anche l'impiego di specie produttrici di frutti appetiti alla fauna in modo da favorire la ricostruzione delle reti trofiche. La vitalità e la manutenzione programmata delle essenze piantumate, dovrà essere garantita mediante apposite convenzioni con gli Enti locali interessati.

9.2.3 Riguardo alla scelta delle essenze arboree/arbustive si consiglia di utilizzare specie con bassa o nulla allergenicità e di evitare l'utilizzo di Cipresso, Betulla, Ontano, Nocciolo, Carpino, Olivo e di erbe appartenenti a Graminae, Plantaginaceae, Polygonaceae; relativamente al *Platanus acerifolia* (Platano), in Italia la sua presenza non costituisce ancora un problema allergologico, tuttavia lo è in altri Paesi europei dove la sua presenza è notevole, e quindi sarebbe auspicabile limitarne la sua piantumazione a scopi preventivi. Si rammenta che è fondamentale non utilizzare specie con spine sui rami o sulle foglie, specie urticanti o con parti velenose (come Tasso, Oleandro, Maggiociondolo). E' infine opportuno ricordare la necessità di una corretta gestione e manutenzione delle aree verdi per limitare la diffusione di specie spontanee infestanti e allergeniche (come ad esempio Graminae, Composite, Urticaceae e Chenopodiaceae).

9.2.4 Nell'area a parcheggio pubblico del centro commerciale dovranno essere messe a dimora essenze ad alto fusto che all'impianto abbiano idonee dimensioni, ovvero se trattasi di essenze a foglia caduca con circonferenza al fusto non inferiore a 20 cm mentre nel caso di conifere a 3,50 m, le essenze dovranno essere messe a dimora in modo tale da garantire un'idonea ombreggiatura ed evitare il "Heat Island Effect", nonché migliorare l'inserimento paesaggistico contribuendo ad una migliore connessione delle aree a verde fra il Parco delle Groane e il Parco del Lura.



- 9.2.5 Si adottino soluzioni, concertate tra tutti i soggetti interessati, che prevedano il miglioramento/potenziamento quali-quantitativo: dei collegamenti/corridoi verdi in appoggio agli elementi del reticolo idrografico, alla viabilità stradale/ciclopedonale ed alla rete ecologica; delle macchie boscate, filari e siepi. Si consiglia di prevedere il coinvolgimento degli imprenditori agricoli per la realizzazione e gestione nel tempo degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale interessanti aree agricole.
- 9.2.6 Riguardo i passaggi faunistici proposti, si prevedano condotti con una sezione aperta che resti nell'intervallo di 70-100 cm, adeguatamente mascherati dalla vegetazione che serva anche di invito agli animali, con una leggera pendenza in salita verso il centro, così da evitare i ristagni d'acqua interni, tenendo conto delle indicazioni progettuali del Repertorio delle misure di mitigazione, allegato al nuovo PTCP adottato in data 07.06.12. Si ritiene inoltre necessario coordinare gli interventi di deframmentazione ecologica con quelli previsti dal progetto per la Quinta Corsia della A8, in corrispondenza del corso del Torrente Lura, a sud dell'intervento.
- 9.2.7 Si ottemperi alle norme relative agli interventi compensativi legati alla trasformazione del bosco (art. 43 della l.r. 31/2008 e d.g.r. 675/2005 e s.m.i.).
- 9.2.8 Si preveda il coordinamento della mobilità ciclabile e pedonale a scala vasta, anche in rapporto al Progetto "MiBici" della Provincia di Milano e al percorso di interesse paesistico individuato dal PTCP lungo il Canale Villorosi.

### 9.3 *Suolo, sottosuolo*

#### Consumo di suolo

- 9.3.1 Si ripristini la funzionalità ecologica (permeabilità) su aree ad oggi impermeabilizzate per un'estensione congrua, da destinare alla ruralizzazione stabile, ad esempio attraverso soluzioni progettuali di concentrazione/densificazione delle volumetrie attuabili e di ripristino delle condizioni di funzionalità ecologiche di suoli impermeabilizzati.

#### Suolo

- 9.3.2 I depositi temporanei di rifiuti presso le aree di cantiere (intesi come raggruppamenti dei rifiuti effettuati, prima della raccolta, nel luogo in cui gli stessi sono prodotti) dovranno essere gestiti in osservanza dell'art. 183, lettera m) del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., e nel rispetto delle condizioni stabilite dalla normativa.
- 9.3.3 Durante la fase di cantiere, dovranno essere adottati opportuni accorgimenti tecnici al fine di evitare fenomeni di contaminazione del suolo e delle acque sotterranee, quali ad esempio la creazione di piattaforme impermeabili per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti prodotti e per la posa di tutte le m.p.s. che possono in qualche modo dare adito a percolazione in profondità a seguito di eventi meteorici.
- 9.3.4 In riferimento al terreno vegetale che sarà rimosso e accantonato in attesa di essere riutilizzato per la successiva realizzazione di aree verdi, si consiglia la massima cautela nelle operazioni di recupero e di accantonamento al fine di mantenere inalterate le caratteristiche qualitative: non creare cumuli di altezza eccessiva ed evitare la perdita di fertilità per dilavamento del terreno vegetale stoccato.
- 9.3.5 Determinare le caratteristiche meccaniche dei terreni interessati dalle opere in oggetto, considerato che il comparto C1/b risulta già antropizzato con suolo asportato e/o rimaneggiato, al fine di prevedere adeguate opere strutturali.

#### Scavi e riporti



9.3.6 Con riferimento alle previsioni progettuali del futuro centro commerciale:

- 9.3.6.1 I rifiuti derivanti dalla demolizione delle strutture preesistenti ed i rifiuti di asfalto che il proponente intende trattare e riutilizzare, potranno essere reimpiegati previo svolgimento di campagna di attività tramite l'utilizzo di impianti mobili ai sensi dell'art. 208, c. 15, del Dlgs n. 152/2006, e secondo la procedura prevista DGR n. 10098/2009.
- 9.3.6.2 Si segnala che la Circolare della Regione Lombardia (protocollo n. 1680 del 27/01/2010) prevede che per le campagne di attività con impianto mobile ricorrono le condizioni per l'applicazione del R.R. n. 4/06, ad esclusione unicamente degli interventi riconducibili a: rifiuti non pericolosi abbandonati ai sensi dell'art. 192 del d.lgs. 152/06; rifiuti delle operazioni di costruzione e demolizione (tra cui i codici CER della famiglia 170900) purché sia trattato un quantitativo massimo di 30.000 mc e la durata della campagna sia inferiore ai 120 giorni. Per quantitativi di rifiuti da demolizione superiori ai 30.000 mc, sarà pertanto necessario prevedere una pavimentazione ai sensi del R.R. n. 04/2006 per l'area oggetto di attività con l'impianto mobile.
- 9.3.6.3 Visti i notevoli quantitativi di rifiuti da sottoporre a trattamento con impianti mobili, di cui si ha notizia nella documentazione integrativa ma dei quali non si hanno adeguate informazioni, dovranno essere fatte le eventuali valutazioni ambientali di legge.
- 9.3.7 Per quanto riguarda la fornitura e la posa di eventuali inerti costituiti da materiali di recupero per la costruzione dei sottofondi e rilevati stradali, gli stessi dovranno pervenire da impianti autorizzati allo svolgimento di operazioni di recupero ex art. 208 del Dlgs n.152/2006 e s.m.i. e potranno essere accettati previa acquisizione da parte del proponente di idonea certificazione attestante il rispetto dell'art. 184ter del Dlgs n.152/2006 e delle caratteristiche tecniche previste per i materiali da utilizzarsi nelle costruzioni, al fine della cessazione della qualifica di rifiuto per i materiali conferiti; ovvero operanti con comunicazione ex art. 216 del medesimo decreto legislativo a condizione che l'impiego sul sito sia preceduto da comunicazione per l'operazione di recupero R5.
- 9.3.8 Per quanto riguarda i volumi di terreni derivanti da sbancamento per la posa della viabilità e delle pavimentazioni, si richiama quanto sopra evidenziato ed in particolare l'esclusione dal campo di applicazione della disciplina in materia dei rifiuti ai sensi dell'art. 185, comma 1, lett. c, del Dlgs n. 152/2006 solo per il suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, a condizione che sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato. Qualora dovesse essere utilizzato al di fuori dello stesso sito, le stesse terre da scavo potranno essere gestite come sottoprodotti ai sensi dell'art. 184bis a condizione che siano rispettati tutti i punti di cui al D.M. n. 161/2012. Con riferimento ai terreni movimentati nel cantiere facendo riferimento al Decreto Legislativo 152/2006 si specifica che ad oggi la documentazione depositata non prevede, per quanto riguarda i terreni destinati all'esterno del cantiere, la possibilità di classificarli quali sottoprodotti ex D.M. 161/2012 (Terre e rocce da scavo) e che pertanto andranno considerati "rifiuti" con tutte le conseguenze di gestione degli stessi.
- 9.3.9 Per la gestione dei rifiuti prodotti durante le fasi di cantiere per la realizzazione delle opere e durante la fase di operatività del centro commerciale, dovranno essere rispettati gli obblighi relativi alla corretta gestione dei rifiuti prodotti, in particolare: il deposito temporaneo gestito nel rispetto dell'art. 183, comma 1, lett bb) del Dlgs n.152/2006, la classificazione



dei rifiuti prodotti in base a quanto previsto dal successivo articolo 184, l'individuazione delle responsabilità della gestione dei rifiuti fin dalla fase della loro produzione ai sensi dell'art. 188, la corretta tenuta della tracciabilità dei rifiuti (registri e dei formulari ed in futuro dal SISTRI) ai sensi degli artt. 190, 193, 188 - bis, e 188 - ter del d.lgs 152/2006.

- 9.3.10 In tema di bonifiche, considerato che il progetto in esame riguarda la riqualificazione di un'area dismessa, si richiamano le indicazioni e prescrizioni degli artt. 35 e 39 delle NdA del nuovo PTCP, evidenziando la necessità di orientare gli interventi di trasformazione e, in particolare, le destinazioni funzionali ammissibili, in relazione alle prescrizioni contenute nelle certificazioni di avvenuta bonifica.

In particolare si sottolinea quanto indicato nella Certificazione provinciale circa la necessità che qualora durante lo svolgimento di interventi per il riutilizzo dell'area emergessero elementi tali per cui si individuino condizioni di superamento dei valori di concentrazione soglia di contaminazione (C.S.C.), attribuibili al sito e non evidenziate nelle indagini ambientali svolte si dovrà procedere secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

- 9.3.11 Sia garantito dal Proponente il coordinamento tra il procedimento in corso ai sensi della vigente normativa sulle bonifiche (Parte IV, Titolo V del citato D.Lgs. 152/2006) e la procedura di V.I.A., ricordando che gli interventi previsti nelle aree oggetto di bonifica dovranno essere subordinati all'esecuzione delle fasi previste dall'art. 242 del citato Decreto.

#### 9.4 *Viabilità*

- 9.4.1 Nelle successive fasi progettuali e realizzative del progetto in esame, con particolare riferimento agli interventi viabilistici, dovrà essere garantito il coordinamento e la compatibilità con il progetto relativo alla realizzazione della 5<sup>a</sup> corsia dell'autostrada A8 dalla barriera di Milano Nord all'interconnessione con la A9, attraverso il costante raccordo con le competenti strutture di ANAS e di Autostrade per l'Italia S.p.A.
- 9.4.2 Richiedere a Società Autostrade per l'Italia s.p.a, nell'ambito del progetto di ampliamento alla quinta corsia dell'Autostrada A8 Milano – Laghi, la possibilità di modificare la posizione della rotatoria posta sulla s.p. 119 collocandola più a sud rispetto all'attuale previsione al fine di limitare gli impatti sulle aree attualmente interessate dalla soluzione progettuale.
- 9.4.3 Considerata la vicinanza dell'area ex Fiat Alfa Romeo al sito in cui si svolgerà l'Esposizione Universale che si svolgerà a Milano dal 1° maggio al 31 ottobre 2015, dovrà essere resa possibile la localizzazione all'interno dell'ambito C1/B di una quota dei parcheggi previsti a servizio dell'Esposizione, oppure l'utilizzo a servizio dell'Esposizione stessa di una quota dei parcheggi previsti dal progetto in esame sull'ambito C1/B.
- 9.4.4 Fermo restando il progetto di rinaturalizzazione del Lura la nuova strada di penetrazione deve essere realizzata ad una distanza non inferiore a 10 metri dal torrente medesimo. La realizzazione della nuova strada di penetrazione e dei due nuovi ponti nella fascia spondale del torrente Lura, ai fini di garantire la non interferenza con le opere di rinaturalizzazione, dovrà essere attentamente valutata, in relazione alle effettive esigenze realizzative e a seguito dello studio di soluzioni di tracciato alternative, nelle successive fasi di progettazione nell'ambito dell'Osservatorio Ambientale. Tale Osservatorio dovrà essere tempestivamente attivato con la sottoscrizione dell'AdP.
- 9.4.5 Si ricorda che tutti gli attraversamenti dei corsi d'acqua dovranno essere realizzati conformemente rispetto a quanto previsto al successivo punto 9.9.4.



- 9.4.6 Si preveda in fase di progettazione esecutiva della strada di connessione tra la s.p. 119 e la s.p. 109 un tracciato che minimizzi l'impatto sulle aree verdi oggetto di funzioni ludico – sportive e naturalistiche a scapito di aree verdi non attrezzate.
- 9.4.7 Si preveda che la realizzazione dell'edificio commerciale all'interno dell'ambito C1/B avvenga contestualmente alla realizzazione dell'intero tratto stradale che collega la SP n.109 e la SP n. 119 in quanto opera necessaria per l'accessibilità del sito e la viabilità correlata con le opere di ampliamento dell'Autostrada A8.

## 9.5 *Atmosfera*

### Fase di esercizio

Per mitigare gli impatti dell'opera sulla qualità dell'aria in fase di esercizio, oltre a quanto già previsto per la componente energetica, si raccomanda di:

- 9.5.1 favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici per l'accessibilità all'area, anche tramite potenziamento della rete di TPL (preferibilmente attraverso mezzi pubblici a basse emissioni), da valutare in accordo con gli enti competenti; in assenza di tale possibilità (o temporaneamente in attesa di una sua realizzazione) istituire un servizio di bus navetta, ad esempio a partire dalla stazione di TPL più significativa nell'intorno, in via sperimentale, valutandone dopo un congruo periodo l'adeguatezza e la fruizione da parte degli utenti; favorire l'uso di mezzi di trasporto collettivi e alternativi all'auto privata per l'accesso alla struttura, ad esempio prevedendo facilitazioni per gli utenti che si servono di bus navetta o TPL;
- 9.5.2 privilegiare l'utilizzo di veicoli a basse emissioni per l'approvvigionamento merci della struttura.

### Fase di cantiere

9.5.3 Si richiede, oltre all'applicazione delle misure mitigative previste nello studio:

- 9.5.3.1 lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento deve essere effettuato in sili e la movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi quali trasporti pneumatici, coclee, sistemi elevatori a tazze, presidiati da opportuni sistemi di abbattimento in grado di garantire valori di emissione inferiori a 10 mg/Nm<sup>3</sup>, dotati di sistemi di controllo dell'efficienza;
- 9.5.3.2 i depositi di materiale sciolto in cumuli caratterizzati da frequente movimentazione, in caso di vento, devono essere protetti da barriere e umidificati, mentre i depositi con scarsa movimentazione devono essere protetti mediante coperture, quali teli e stuoie;
- 9.5.3.3 si rammenta che è proibita ogni attività di combustione all'aperto (come disposto al punto 3.c dell'Allegato alla DGR 5291 del 02/08/07);
- 9.5.3.4 utilizzare mezzi di cantiere dotati possibilmente di efficaci dispositivi antiparticolato (dispositivi che si intendono comunque obbligatori per mezzi a partire dai 37 kW in su);
- 9.5.3.5 per i terreni provenienti dagli scavi di cantiere destinati all'esterno dello stesso che saranno considerati "rifiuti" si dovranno valutare i percorsi dei mezzi in modo da limitare gli impatti sui ricettori sensibili.
- 9.5.3.6 Si raccomanda di umidificare preventivamente le opere soggette ad eventuale demolizione e/o rimozione meccanica.



## Monitoraggio

Relativamente a tale aspetto, al fine di garantire una possibilità maggiore di valutazione degli impatti ad opera conclusa, si richiede quanto segue:

- dovrà essere effettuato un monitoraggio della qualità dell'aria ante e post operam, concordato preventivamente con Arpa nelle modalità e nei punti di misura;
- per la fase di cantierizzazione dovrà essere prestata particolare attenzione ai recettori maggiormente esposti alle emissioni polverulente, per valutare l'eventuale necessità di ulteriori misure a protezione dei suddetti recettori;
- le misure del corso d'opera (CO), volte a valutare l'impatto del cantiere, dovranno prevedere almeno la misura del PM10 e la sua composizione; inoltre il periodo di misura dovrà essere preferibilmente scelto nella stagione più secca e nei periodi di massima attività del cantiere e dovrà in ogni caso essere aggiornato in base allo stato di avanzamento lavori, per fare in modo che il monitoraggio venga effettuato quando il cantiere è in attività;
- considerato che la letteratura scientifica definisce "frazione *coarse*" quella parte del particolato atmosferico prodotta per azioni meccaniche e quindi più direttamente collegata al risollevarimento di particelle, ovvero è la differenza fra le misure di PM10 e PM2.5, e considerato che il PTS non rientra più fra i parametri sottoposti a normativa, si suggerisce la misura del PM2.5 invece di quella di PTS, in parallelo alle misure di PM10.

Per la fase ante operam, dovranno essere garantiti i seguenti elementi minimi:

- effettuazione di almeno due campagne nei periodi dell'anno di durata significativa (minimo un mese di dati validi);
- individuazione di almeno un punto di misura per ogni comune interessato;
- i parametri minimi da misurare sono PM 2.5, PM 10, NOx, CO e benzene.
- valutazione dei dati acquisiti prevedendo anche il confronto con le misure effettuate contemporaneamente nelle vicine stazioni della rete della qualità dell'aria.

Per la fase post operam, dovranno essere garantiti i seguenti elementi minimi:

- la durata del monitoraggio dovrà essere di almeno tre anni dalla data di inizio esercizio dell'opera;
- effettuazione di almeno due campagne di durata significativa (minimo un mese di dati validi) nei periodi dell'anno;
- individuazione di almeno un punto di misura per ogni comune coinvolto che potrà essere rivisto alla luce degli esiti del monitoraggio stesso;
- i parametri minimi da misurare sono PM 2.5, PM 10, NOx, CO e benzene;
- valutazione annuale dei dati rilevati, prevedendo anche il confronto con le misure effettuate contemporaneamente nelle vicine stazioni della rete della qualità dell'aria, ed eventuali azioni correttive nel caso in cui venissero rilevate criticità imputabili all'esercizio dell'opera stessa.

## 9.6 *Energia*

9.6.1 In riferimento a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale, in particolare nella Relazione Generale – Quadro Ambientale, nella Relazione Ambientale Impianti e alle integrazioni successivamente fornite si prescrive il divieto di climatizzare anche la galleria



commerciale, che costituisce una zona di connessione non confinata e a diretto contatto con l'esterno in corrispondenza delle aperture. Si richiama a questo proposito la l.r. 24/2006, art. 24, comma 3bis, che sancisce il divieto di climatizzare cantine, ripostigli, scale primarie e secondarie, box, garage e depositi. Tale elenco non è da intendersi esaustivo ma da estendere a tutti gli ambienti non destinati alla permanenza continuativa di persone.

- 9.6.2 Nella realizzazione del parcheggio asservito all'uso pubblico dell'ambito C1/B si preveda l'utilizzo di materiali che garantiscano il rispetto dei principi della certificazione LEED e che comunque assicurino la massima sostenibilità ambientale.
- 9.6.3 Il fabbisogno di energia termica deve essere soddisfatto tramite la centrale di teleriscaldamento (senza alcun incremento della potenza termica attualmente installata nella centrale esistente), in alternativa eventuali fabbisogni aggiuntivi dovranno essere soddisfatti con fonti di energia a emissioni zero.

## 9.7 *Paesaggio*

- 9.7.1 Si richiede di adottare soluzioni progettuali più attente ai tracciati e agli edifici preesistenti nel rispetto del valore dell'area come documento storico, coniugando la memoria della fabbrica con le esigenze di riqualificazione dell'area.
- 9.7.2 Si suggerisce, per quanto riguarda l'assetto planivolumetrico del nuovo centro polifunzionale, che in sede di progettazione esecutiva, nell'ambito del rilascio dei titoli abilitativi edilizi e della prescritta autorizzazione paesaggistica di competenza comunale, venga attentamente valutata la possibilità di rivisitazione architettonico-tipologica del nuovo Centro Polifunzionale, con riguardo alla possibile ricostituzione di un fronte continuo, che richiami la memoria storica della "cortina edilizia originaria", nel rispetto degli edifici limitrofi, quali l'ex Centro Tecnico di Ignazio e Jacopo Gardella e la Spina dei servizi di Giulio Minoletti e Giuseppe Chiodi.
- 9.7.3 Si preveda un'adeguata integrazione morfologica delle opere di cui al Comparto C1/B con il contesto paesistico e territoriale, vista la presenza di un ambito di rilevanza paesistica in corrispondenza del Parco Regionale delle Groane, in cui si rilevano filari, parchi/centri storici e nuclei di antica formazione afferenti alla frazione Valera.
- 9.7.4 Si preveda la localizzazione degli interventi vegetazionali di nuovo impianto con funzione mitigativa (filari, ecc.) a seguito di specifiche analisi percettive e di intervisibilità (punti di vista significativi, con visuali, capitali paesaggistici, ecc.), considerando le emergenze storico-architettoniche e paesistiche emerse dalle analisi di inquadramento paesistico, con particolare riferimento al complesso Valera.

## 9.8 *Rumore e vibrazioni*

- 9.8.1 Quali misure di mitigazione delle attività rumorose, in fase di cantiere, si richiede di provvedere all'utilizzo di macchine operatrici che rispondano ai requisiti stabiliti dalle Direttive comunitarie e successivi recepimenti nazionali (Dir. 200/14/CE, recepita dal D.L. 262/2002). Inoltre, si consiglia l'utilizzo di macchine per la movimentazione della terra su gomma, rispetto ai mezzi cingolati; dovranno adottarsi, quando possibile, silenziatori per gli scarichi dei mezzi. I mezzi di cantiere dovranno essere regolarmente mantenuti, onde evitare fenomeni di attrito in particolar modo causati dalle giunture. Le piste di cantiere dovranno essere periodicamente controllate al fine di evitare la formazione di buche, di fondamentale importanza da un punto di vista acustico per la mitigazione della rumorosità prodotta dal passaggio dei mezzi.



- 9.8.2 Ai fini della compatibilità ambientale del progetto dal punto di vista acustico non si dovranno verificare per effetto del progetto transizioni, tra ante e post operam, da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore né incrementi significativi nel post operam di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti.
- 9.8.3 Dovrà essere predisposto entro tre mesi dalla realizzazione degli interventi un programma di monitoraggio acustico post operam finalizzato a verificare il rispetto dei limiti di rumore e delle condizioni di compatibilità dal punto di vista acustico ed a consentire di individuare e dimensionare le eventuali misure di mitigazione che fossero necessarie. Il programma di monitoraggio dovrà individuare in dettaglio localizzazione e modalità delle misure di rumore ed essere inviato ad ARPA ed al Comune per le verifiche di adeguatezza. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta ed inviata ad ARPA ed al Comune una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione che a seguito del monitoraggio risultassero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione.
- 9.8.4 Per i terreni provenienti dagli scavi di cantiere destinati all'esterno dello stesso che saranno considerati "rifiuti" si dovranno valutare i percorsi dei mezzi in modo da limitare gli impatti sui ricettori sensibili.

## 9.9 *Ambiente idrico*

### Acque sotterranee

- 9.9.1 Durante la realizzazione del centro commerciale si dovrà porre particolare attenzione a mantenere in essere, logisticamente accessibili e monitorabili, i piezometri inseriti nella rete di monitoraggio a controllo della qualità delle acque sotterranee la cui revisione del protocollo di monitoraggio piezometrico è stato approvato dalla Regione, U.O. Tutela Ambientale (v. decreto 6 dicembre 2011, n. 12189); l'eventuale interferenza che comporti la necessaria rilocalizzazione dei punti di monitoraggio dovrà essere formalizzata e la loro nuova ubicazione dovrà essere condivisa da parte degli Enti di controllo.
- 9.9.2 Si determinino le opere di mitigazione del rischio e di messa in sicurezza di eventuali attività potenzialmente inquinanti, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio delle attività in oggetto, mediante la predisposizione di un programma di pronto intervento e di un adeguato sistema di monitoraggio ambientale da definire in relazione alla tipologia di interventi previsti, al fine di salvaguardare la risorsa idrica sotterranea.

### Acque superficiali

- 9.9.3 In merito alla gestione delle acque superficiali e sotterranee, si evidenzia che ai sensi del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i. e dei Regolamenti Regionali nn. 3 e 4/2006, tutti gli scarichi che insistono sul suolo, sottosuolo o in corpi idrici superficiali dovranno essere autorizzati dalla Provincia di Milano.
- 9.9.4 Il dimensionamento del manufatto di scavalco del torrente Lura dovrà consentire il deflusso delle portate di piena con tempo di ritorno di 100 anni, assicurando la formazione di rialzi idraulici compatibili con le arginature presenti o con arginature adeguate per un tratto sufficiente verso monte, in modo da garantire un franco di sicurezza di metri 1. In ogni caso il manufatto di attraversamento non dovrà prevedere il restringimento della sezione idraulica; tutte le rotonde previste nella fascia di inedificabilità sul Lura dovranno essere poste ad una distanza superiore a metri 10.
- 9.9.5 Durante la fase di realizzazione degli interventi, il rischio di contaminazione da oli o da idrocarburi delle acque superficiali dovrà essere controllato mediante l'utilizzo, in caso di evento accidentale, delle tecnologie disponibili sul mercato (panne contenitive per oli



minerali) che dovranno essere presenti in cantiere per un intervento rapido e tempestivo in caso di incidente.

#### Acque potabili

9.9.6 E' necessario che i soggetti si attivino affinché l'erogazione dell'acqua per uso potabile nel Centro Commerciale avvenga nell'ambito del Servizio Idrico Integrato.

#### Acque reflue

9.9.7 Nelle successive fasi progettuali, si dovrà chiaramente individuare l'impianto di depurazione che riceverà le acque nere e redigere un apposito studio idraulico che evidenzia l'ammissibilità dello smaltimento dei reflui in funzione della capacità di trattamento residua dell'impianto di depurazione e nel rispetto dei limiti allo scarico imposti dalla normativa vigente.

#### Acque meteoriche

9.9.8 Si verifichi la compatibilità della portata degli scarichi con la capacità idraulica del recettore interessato nonché con la capacità degli impianti di depurazione consortile.

9.9.9 Per quanto concerne lo smaltimento delle acque meteoriche (acque bianche), pur esistendo già una rete dedicata al convogliamento di tali acque presso l'ex depuratore industriale dell'Alfa di Arese, si ritiene opportuno valutare, in aggiunta alle modalità di riutilizzo e recupero delle acque già citate nello studio di impatto ambientale, la possibilità di individuare soluzioni progettuali, condivise anche con le ASL competenti, finalizzate alla riduzione degli apporti meteorici alla rete attraverso la realizzazione di tetti verdi e di parcheggio con prato armato filtrante.

9.9.10 Alla luce di quanto sopra, essendo venuta meno la destinazione industriale del comparto, si chiede di valutare l'effettiva necessità di separazione delle acque di prima pioggia alla luce dell'esistenza di un rischio residuo.

9.9.11 Si ricorda che il calcolo delle portate di pioggia dovrà riferirsi alle curve di possibilità pluviometrica, basate sulle osservazioni elaborate dal Servizio Idrografico Italiano per stazioni pluviometriche prossime al bacino in esame.

9.9.12 I fossi di guardia dovranno essere realizzati in modo da consentire il deflusso delle massime portate provenienti dalla piattaforma stradale; inoltre, si consiglia di prevedere opportuni presidi di trattamento e/o contenimento di sostanze pericolose per l'ambiente provenienti da eventuali sversamenti accidentali dei veicoli pesanti transitanti sulla nuova viabilità.

9.9.13 Si conduca uno studio idraulico, da sottoporre all'Autorità idraulica competente, che verifichi la compatibilità delle opere stradali con il deflusso delle acque nonché la necessità di eventuali interventi atti a mitigare gli effetti di esondazioni del Torrente Lura.

#### 9.10 *Campi elettromagnetici*

9.10.1 Dovrà essere assicurata la conformità al vincolo della fascia di rispetto degli elettrodotti di cui alla legge 36/2001.

#### 9.11 *Inquinamento luminoso*

9.11.1 L'illuminazione dell'area dovrà essere tale da evitare problemi connessi all'inquinamento luminoso nel rispetto delle indicazioni contenute nella L.R. 17/2000 e s.m.i.

#### 9.12 *Compensazioni*



- 9.12.1 Gli interventi di riqualificazione e rinaturazione del Torrente Lura lungo il lato ovest del comparto dell' area ex Fiat Alfa-Romeo dovranno essere realizzati quale compensazione diretta della realizzazione del Centro Commerciale e della nuova viabilità. Pertanto le autorizzazioni e la realizzazione dei lavori dovranno essere il più possibile contestuali alla realizzazione delle opere oggetto della presente procedura. Il termine dei lavori per la rinaturalizzazione del Lura dovrà essere anticipato al 31 dicembre 2014, la suddetta rinaturalizzazione dovrà essere progettata in coordinamento con il PLIS del Lura e dovrà essere estesa al tratto sud del medesimo torrente verso l'attraversamento della A8.
- 9.12.2 Relativamente agli interventi di riqualificazione e rinaturazione del Torrente Lura si evidenzia la necessità di: utilizzare tecniche di ingegneria naturalistica per il consolidamento e/o rifacimento delle sponde/alveo del corso d'acqua, con riferimento anche al Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione allegato al nuovo PTCP; garantire la continuità idraulica e il corretto deflusso delle acque da monte verso valle, nonché il mantenimento delle funzioni ecologico-ambientali proprie dei corsi d'acqua.
- 9.12.3 Gli interventi di riqualificazione di cui al punto precedente dovranno essere realizzati in accordo con i soggetti locali (PLIS del Lura) e, soprattutto, in sinergia con quanto già progettato e finanziato lungo il tratto del Torrente a nord dell'area in questione (Parco Naturale ex-Alfa Romeo) in modo da rafforzare le connessioni ecologiche esistenti e crearne di nuove ove possibile. Tali interventi dovranno in ogni caso prevedere una rimodellazione dell'assetto plano-altimetrico dell'area della pista prove in modo da creare un contesto idraulico-ambientale che favorisca, mediante la realizzazione di aree umide, l'effetto di depurazione naturale delle acque e, in particolari condizioni di regime idraulico, la laminazione di parte della portata di piena al fine di contribuire a limitare i problemi di natura idraulica presenti in corrispondenza delle aree urbanizzate di valle.
- 9.12.4 Il progetto dovrà correlarsi con gli scenari di sviluppo definiti da ciascun AQST con particolare riferimento ai contenuti del Programma delle Azioni e dell'Atlante del sottobacino Lambro/Olona creando nuove occasioni per la mitigazione delle criticità esistenti.
- 9.12.5 la fascia di riqualificazione fluviale a cavallo tra l'ambito C.1/b e C.1/d, estesa verso nord fino al sifone del Canale Villorosi, dovrà essere realizzata secondo una progettualità multiobiettivo in linea con le finalità del Contratto di Fiume e con le Direttive 2000/60 e 2007/60 (IFF, IQM, LIM, ecologia fluviale, valorizzazione paesaggistica, ecc.). Per ottenere tali obiettivi qualitativi del corso d'acqua è comunque necessario che la fascia di competenza fluviale sia superiore ai 10 metri per lato (fascia già vincolata dalla normativa vigente) e tendenzialmente superiore ai 50 metri fluviale, ai fini di una valorizzazione paesaggistica, ecc.).
- 9.12.6 In merito alla pista polivalente: se verrà utilizzata per eventi con automezzi inquinanti per l'aria e per l'acustica, dovrà esserne consentito un uso eccezionale in quanto gli effetti possono arrecare danno all'area naturalistica circostante.
- 9.12.7 Si ritiene che gli interventi compensativi previsti nell'"area di compensazione 4" individuata come opera n. 7, relativamente alla documentazione integrativa presentata (All. I.2 - Cronoprogramma delle opere compensative) non siano giustificati in quanto riguardano un contesto agricolo consolidato e connotato da valenze paesaggistiche ed ecologiche. Pertanto si richiede di individuare una localizzazione alternativa, possibilmente in continuità con le compensazioni denominate n. 4 e 5, lungo il corridoio fluviale del Lura.
- 9.12.8 L'area di compensazione "5" dovrà essere realizzata a completamento della rinaturalizzazione del torrente Lura e si ritiene che debba contenere oltre alla



“rinaturalizzazione” di questo tratto del Lura, con piantumazione di essenze arboree autoctone nella fascia spondale del Torrente, anche l’abbattimento degli attuali muri di cemento e la creazione di sponde naturali o comunque mediante interventi riconducibili all’ingegneria naturalistica. Il termine dei lavori dovrà essere anticipato al 31 dicembre 2015.

9.12.9 Siano confermate le prescrizioni mitigative/compensative (già in precedenza indicate per le aree a parcheggio - Opera 6), prevedendo in particolare che i posti auto siano de-impermeabilizzati e realizzati in prato armato alveolare e sia prevista la messa a dimora di essenze arboree di alto fusto autoctone, dell’altezza minima di metri 3,00, collocandone una ogni due posti auto per i parcheggi previsti a singola fila ed una ogni quattro posti per i parcheggi previsti in doppia fila.

9.12.10 Si raccomanda, in ragione della posizione dell’intervento all’interno del corridoio primario a bassa e moderata antropizzazione, particolare attenzione nella progettazione ed esecuzione dei lavori prevedendo aree a verde (es siepi e filari di perimetrazione dell’area, macchie arbustive e/o boscate) e l’utilizzo di specie botaniche autoctone e certificate.

9.12.11 Si definiscano e si attuino interventi compensativi finalizzati al ripristino delle condizioni di funzionalità ecologiche (permeabilità e produttività primaria vegetale) su aree ad oggi impermeabilizzate e/o di ruralizzazione stabile delle superfici rinaturalizzate.