



Città di Somma Lombardo

*Area Tecnica
Settore Pianificazione
Servizio Urbanistica
Responsabile Gloria Bojeri
Referente Silvia Ferioli*

Somma Lombardo, 14/06/2019

Procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della L.R. 5/2010, relativo alla realizzazione di un parcheggio di circa 1000 posti auto di pertinenza del Museo del Volo di Volandia nel comune di Somma Lombardo (codice S.I.L.V.I.A: VER001-C_I819).

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Allegata al provvedimento di esclusione dalla Valutazione di Impatto Ambientale.

Sommario

PREMESSA	2
LOCALIZZAZIONE, QUADRO PROGRAMMATICO E PROGETTUALE	2
Quadro programmatico e vincoli	2
Sintesi progettuale	3
QUADRO AMBIENTALE	3
Acque.....	4
Rumore	4
Paesaggio, suolo e sottosuolo.....	4
Ecosistemi e biodiversità	5
Mobilità	5
PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO.....	6
Osservazioni pervenute in sede di verifica di assoggettabilità a VIA.....	6
Controdeduzioni alle osservazioni	6
1) Provincia di Varese	6
2) ARPA Lombardia – Dipartimento di Como e Varese	7
Acque superficiali	7
Rumore	7
Suolo, Terre e rocce da scavo	8
Aria.....	8
Inquinamento luminoso.....	9
3) Parco del Ticino	9
4) Ferrovie Nord S.P.A.	9
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PROPOSTA DI DETERMINAZIONE	9
QUADRO DELLE PRESCRIZIONI	10

PREMESSA

La Fondazione Volandia, con sede legale in Comune di Somma Lombardo via Per Tornavento, 15 - S.P. 52, ha depositato in data 12.04.19 – prot. n. 11697, istanza di Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della L.R. 5/2010, relativamente al progetto per la realizzazione di un parcheggio scoperto su aree di pertinenza del polo museale, da realizzarsi in questo comune lungo la S.P.

Il progetto suddetto viene sottoposto a verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale con competenza comunale, in quanto rientra nei progetti elencati nell'Allegato B, punto 7, lettera b5), della L.R. 5/2010, così come aggiornato dalla D.G.R. 14 luglio 2015 – n. X/3826, "Parcheggi con capacità superiore a 500 posti auto".

In data 19/02/2019 prot. n°12348 è stato dato avviso dell'avvenuta trasmissione dell'istanza di verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 19, comma 2, del D.Lgs. 152/2006, mediante pubblicazione sul sito web comunale e sul sito SILVIA Regionale.

Con nota in data 19/04/2019 – prot. n. 12389 - è stata data comunicazione al proponente di avvio del relativo procedimento ai sensi della L. 241/1990 e, contestualmente, sono stati richiesti pareri di merito agli Enti interessati, ai sensi dell'art. 6, comma 2, lett. a) della L.R. 5/2010.

Il proponente ha provveduto al versamento degli oneri istruttori in data 16/04/2019, secondo le disposizioni di cui all'art. 3, comma 5, della L.R. 5/2010 e dell'allegato A del R.R. 5/2011, dopo aver effettuato la valutazione economica degli interventi in parola.

Ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 gli elaborati dell'istanza suddetta sono stati pubblicati per 45 giorni e precisamente dal 19/04/2019 al 3/06/2019.

LOCALIZZAZIONE, QUADRO PROGRAMMATICO E PROGETTUALE

Ambito territoriale

L'ambito di intervento è localizzato in una porzione di prato parzialmente recintato facente parte delle aree di pertinenza delle ex officine Caproni, oggi sede di Volandia.

La linea ferroviaria di collegamento fra T1 e T2 dell'aeroporto di Malpensa, che attraversa l'area di pertinenza della ex Caproni, lambisce l'area in trasformazione.

L'area può essere divisa in due porzioni distinte, di forma rettangolare, separate dal percorso di collegamento fra le officine e l'ex eliporto Agusta. Entrambe lontane dalle strade pubbliche, si collocano una in corrispondenza della fascia a prato che si sviluppa fra la Caproni e l'aeroporto di Malpensa, l'altra a proseguimento dei capannoni della Caproni stessa. Complessivamente l'area destinata alla realizzazione del parcheggio assomma a circa 27.000 metri quadri, di cui una porzione è destinata a verde e alla piantumazione di un nuovo filare alberato.

Quadro programmatico e vincoli

L'area in esame non rientra in specifiche zone di prevenzione e di salvaguardia ambientale individuate nel PTR della Regione Lombardia e nel PTCP della Provincia di Varese, ma è collocata all'interno del perimetro del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco classifica l'area come "Zona IC - Case Nuove".

L'analisi svolta, non ha evidenziato incongruenze tra l'opera e gli strumenti di pianificazione di livello regionale e provinciale.

Il PGT di Somma Lombardo, e in particolare, l'elaborato "PdR C1 – Azzonamento" del Piano delle Regole, classifica l'intera area come "Zone V2 - Aree verdi di protezione e/o di arredo stradale"

disciplinata dall'art. 21 delle norme tecniche del Piano delle Regole nelle quali è possibile realizzare interventi di arredo urbano e di sosta con parcheggi alberati.

Riguardo al consumo di suolo si precisa che, la disciplina transitoria della L.R. 31/2014 non interessa le previsioni vigenti, ma la facoltà di operare con varianti su superficie agricola.

Sintesi progettuale

Allo stato attuale l'area oggetto di intervento è inedificata e si presenta prevalentemente come una superficie incolta.

La proposta progettuale prevede la realizzazione di parcheggio privato ad uso pubblico da circa 1000 posti. Il parcheggio sarà costituito da due comparti:

- il comparto 1 di maggiori dimensioni si sviluppa parallelamente alla recinzione che divide Volandia dal sedime aeroportuale;
- il comparto 2 più piccolo è ricavato nell'area verde compresa tra l'esistente parcheggio di Volandia ed il comparto 1 sopra descritto.

La pavimentazione di strade di accesso, corselli e stalli di sosta sarà costituita da asfalto.

Si prevede inoltre la realizzazione di un percorso ciclopedonale parallelamente alla recinzione lato aeroporto di larghezza pari a 2.5 m in asfalto delimitato da cordoli che condurrà ad una scala e ad un ascensore (quest'ultimo di futura installazione a cura di SEA) di collegamento alla circonvallazione che circonda l'aeroporto, da realizzare sull'esistente scarpata in sedime aeroportuale, per consentire l'accesso alla linea Airport Shuttle Bus che serve Malpensa.

Il parcheggio verrà completato da aiuole spartitraffico finite a prato con dossi di mascheramento ed abbellimento e da aiuole a raso in prato armato, contornate da cordoli per l'inserimento di alberi all'interno delle aree di sosta; il perimetro del parcheggio sarà poi circondato da rete metallica plastificata di colore verde, in parte già esistente in parte da completare.

Verranno inoltre inserite delle essenze arboree lungo la strada provinciale, nelle adiacenze del sedime dell'invaso di terra e all'interno del parcheggio, tale da creare una presenza diffusa del verde. Si segnala l'inserimento di numerosi alberi a raggiungere la cifra di circa 150 nuove piantumazioni che saranno collocate in modo da rafforzare i filari lungo il confine Nord, nell'area del nuovo ingresso e lungo la SP52 e al centro del parcheggio – con l'allargamento delle aiuole già previste, al limite Sud in corrispondenza dell'avvallamento con funzione di dispersione nel suolo delle acque meteoriche.

Fra gli stalli del parcheggio si inseriscono 41 alberi. Nelle aiuole a centro parcheggio gli alberi si alternano ad arbusti, per evitare la formazione di masse arboree eccessivamente dense, come da direttiva aeroportuale contro il *wildlife strike*.

L'accesso al parcheggio sarà realizzato lungo la via per Tornavento (SP52) ed è composto da due corsie d'ingresso e da due corsie d'uscita, regolate da sbarre doppie automatiche.

L'intervento si sviluppa su una S.L.P. museale di mq 21798,1 in cui saranno realizzati 985 posti auto di cui 152 saranno destinate alle esigenze del Museo e i restanti 833 saranno destinati all'affitto.

Per quanto riguarda la sostenibilità del progetto dal punto di vista energetico/impiantistico, è previsto in particolare l'utilizzo di apparecchi illuminanti con tecnologia a led a basso consumo per l'illuminazione ottimale del parcheggio.

Inoltre, è prevista a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti la realizzazione di alcune opere che riguardano:

- una nuova rotatoria di accesso al Museo sulla SP 52, da verificare e concordare con la Provincia di Varese;
- nuovo percorso ciclo-pedonale di collegamento con la frazione Case Nuove/Aeroporto/Museo;
- scala di collegamento su sedime aeroportuale (SEA).

QUADRO AMBIENTALE

Il progetto interessa la trasformazione di una superficie non urbanizzata, ma interclusa tra il Museo del volo e la strada denominata “circonvallazione di Malpensa” ed il sedime aeroportuale.

Seppure l'intervento comporti la perdita di suolo libero, si rileva che l'area ha un limitato valore paesaggistico e ambientale, ed è interclusa in un contesto urbanizzato. Non si individuano elementi di perturbazione ambientale tali da comportare effetti negativi dal punto di vista della sostenibilità e si ritiene, quindi, che gli impatti ambientali esercitati dalla realizzazione del progetto non comportino particolari criticità sia rispetto alla componente “suolo e sottosuolo”, che alla componente “paesaggio”.

Acque

L'area in progetto sarà interessata dalla presenza di scarichi di acque meteoriche di dilavamento delle superfici impermeabili sul suolo o negli strati superficiali del sottosuolo tramite trincee drenanti.

È previsto il trattamento di tutte le acque di prima pioggia delle aree esterne impermeabili.

In particolare si evidenzia che le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali saranno raccolte da sistemi di griglie e caditoie posizionate nell'area del parcheggio ed inviate al trattamento con separazione delle acque di prima pioggia da quelle di seconda; le prime saranno sottoposte a disoleazione mediante un filtro a coalescenza e quelle eccedenti (IIA) saranno avviate direttamente a dispersione.

L'ambito in esame non è interessato da corsi d'acqua, ma si rileva la presenza di due pozzi di emungimento. Il primo, interno all'area, è utilizzato per i fabbisogni idropotabili del museo di Volandia, ma verrà a breve declassato ad uso irriguo/industriale in quanto è previsto l'allacciamento al pubblico acquedotto del museo. Il secondo denominato pozzo “G”, è collocato ad est dell'area, all'interno del sedime aeroportuale, ed è utilizzato anche a scopo potabile dall'aeroporto. Si rileva tuttavia, che la Z.R. di quest'ultimo non interessa l'ambito di progetto. In considerazione di quanto sopra, si evidenzia che per quanto riguarda l'argomento non si riscontrano criticità.

Resta inteso che, come stabilito dall'art. 94, commi 3, 4 e 6, del D.Lgs. 152/06, gli scarichi di acque meteoriche sul suolo e negli strati superficiali del sottosuolo, non devono recapitare in zona di tutela assoluta o in zona di rispetto delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano.

In considerazione di quanto sopra, si evidenzia che per quanto riguarda l'argomento non si riscontrano criticità.

Rumore

L'area si colloca nel settore sud-ovest del territorio di Somma Lombardo, in un lotto limitrofo al sedime aeroportuale di Malpensa, alla S.S. 336 e alla S.P. 52.

Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Somma Lombardo inserisce l'area in oggetto in Classe IV (Aree ad intensa attività umana).

Visto che:

- l'area oggetto dell'intervento è prossima al sedime aeroportuale di Malpensa;
- il sito è limitrofo alle infrastrutture stradali SS336 caratterizzata da elevati flussi veicolari e alla S.P. 52;
- nelle vicinanze del sito insistono altre attività e un ambito estrattivo in attività;
- non sono presenti in prossimità del sito edifici ad uso abitativo;

si ritiene che la realizzazione del nuovo parcheggio non apporti significativi incrementi al clima acustico preesistente e sia quindi compatibile con le caratteristiche urbanistiche dei luoghi in interesse.

Relativamente alla fase di cantiere dovranno essere comunque adottate le migliori tecniche disponibili volte a mitigare e minimizzare le emissioni sonore prodotte nell'arco temporale di operatività del cantiere.

Paesaggio, suolo e sottosuolo

Il Comune di Somma Lombardo è interessato da vincolo paesaggistico ai sensi del Decreto Legislativo del 22.01.04 n° 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e s.m.i art. 142 Lettera f) per la presenza del Parco del Ticino, pertanto è stata presentata “Istanza di autorizzazione paesaggistica semplificata (n°28/19) in data 26.03.19 Prot. n°9445. in data 29.05.19 ha ottenuto il parere positivo da parte della

Commissione paesaggistica comunale ed è stata trasmessa in Soprintendenza a Milano in data 29.05.19, che ha espresso con nota pervenuta il 13/06/2019 prot. 17476 parere favorevole. Il rilascio è previsto dal 19.06.19.

Il progetto interessa la trasformazione di una superficie non urbanizzata ma interclusa tra il museo del volo e la strada denominata “circonvallazione di Malpensa”.

Seppure l'intervento comporti la perdita di suolo libero, si rileva che l'area ha un limitato valore paesaggistico e ambientale, ed è interclusa in un contesto urbanizzato.

Per quanto riguarda il suolo, la realizzazione dell'opera in oggetto prevede uno scavo di scotico dello spessore medio pari a 30 cm per l'esecuzione delle opere stradali, nonché scavi e rinterri per una profondità pari a 60 cm per la posa della rete di illuminazione.

Pur tuttavia, il progetto prevede il riutilizzo del materiale scavato in loco.

Non si individuano elementi di perturbazione ambientale tali da comportare effetti negativi dal punto di vista della sostenibilità e si ritiene, quindi, che, gli impatti ambientali esercitati dalla realizzazione del progetto non comportino particolari criticità sia rispetto alla componente “suolo e sottosuolo” che alla componente “paesaggio”.

Per quanto riguarda il consumo di suolo, l'area di intervento è individuata da P.G.T. vigente come zona “V2 - Aree verdi di protezione e/o di arredo stradale”.

L'art. 21 comma 2 delle NTA di riferimento afferma che l'edificazione è vietata in queste aree, in quanto in esse sono previste solo azioni di miglioramento ecologico rivolte a mitigare il disturbo arrecato da insediamenti, impianti, infrastrutture moleste o inquinanti. La normativa consente però, interventi di arredo urbano e di zone di sosta con parcheggi alberati.

Trattandosi di zona filtro tra sedime aeroportuale e SP52, viene considerata area di mitigazione di arredo urbano e sono consentite zone di sosta con parcheggi alberati. Inoltre il progetto prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo il perimetro del parcheggio in progetto e nelle aree a nord a ridosso del sedime aeroportuale in zona E agricola.

Analizzando quindi il progetto e la normativa urbanistica, non siamo in presenza di “consumo di suolo”, pertanto tale intervento non è soggetto ai disposti della L.R. 31/2014 e s.m.i.

Ecosistemi e biodiversità

Il comparto territoriale, individuato per la realizzazione del parcheggio, risulta intercluso tra il sedime aeroportuale e la struttura museale e si colloca esternamente a siti natura 2000 (Zone di Protezione Speciale e/o Zone Speciali Conservazione), e agli schemi di Rete Ecologica Provinciale (REP), Regionale (RER) e del Parco Regionale Valle del Ticino.

Si evidenzia inoltre che l'area oggetto d'intervento risulta interna al Parco lombardo della Valle del Ticino (**Zona IC**) ma non ricade nel perimetro di Parco Naturale ed in area boscata.

Il sito oggetto d'intervento non si colloca in aree caratterizzate da specifici elementi di sensibilità ambientale.

In considerazione di quanto espresso sopra, non si ravvisano impatti negativi rispetto al comparto.

Mobilità

La documentazione prodotta per la verifica di assoggettabilità alla VIA è accompagnata da uno studio di traffico finalizzato a verificare gli effetti sulla mobilità a seguito della realizzazione dell'intervento, oltre alla verifica della funzionalità delle infrastrutture viarie esistenti ed in progetto.

Le opere previste dal progetto sono suddivisibili in:

- opere stradali;
- reti di fognatura per le acque meteoriche;
- rete d'illuminazione.

Tra le opere stradali si prevede, la realizzazione di un accesso al parcheggio tramite una strada di larghezza pari a 7,5 m con corsie di larghezza pari a 3,5 m.

Dall'esame dello studio d'impatto trasportistico contenuto nel Piano D'Ambito Case Nuove, si evince che il traffico medio giornaliero si mantiene su bassi valori di traffico nell'arco delle giornate della settimana, e si attesta mediamente al valore di circa 8.500 veicoli al giorno in entrambe le direzioni. La direzione di maggiore carico veicolare si verifica il lunedì, con 9.031 veicoli in totale, mentre quello di minore carico si registra nella giornata di sabato con 7.164 veicoli totali: il Giorno Feriale Medio (GFM) vede un flusso totale di 8.435 veicoli. Il traffico pesante si attesta nei giorni feriali tra il 3,2% e il 4,7% e nel GFM è pari al 3,9 %, sempre riferito alla somma delle due direzioni.

Dallo studio d'impatto del traffico si rileva che il sistema viario interessato dall'opera ha ancora ampi margini di capacità residua, ed è quindi in grado di assorbire il traffico potenzialmente generato dalla realizzazione del nuovo parcheggio. Inoltre la capacità residua consentirebbe di assorbire ulteriori quote di traffico veicolare che dovessero in futuro impegnare la rete.

Per quanto riguarda l'accesso all'area del parcheggio, che avverrà da un tratto extraurbano dell'asse infrastrutturale della SP52, nello studio preliminare ambientale si dichiara che gli accessi e le uscite dal parcheggio non saranno caratterizzate da un'immissione diretta sulla viabilità provinciale, ma saranno mediate, come dichiarato nella relazione di progetto, da apposite corsie di accelerazione e decelerazione.

PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO

Osservazioni pervenute in sede di verifica di assoggettabilità a VIA

La documentazione di cui al procedimento in argomento e l'avviso sono stati pubblicati e messi a disposizione per 45 giorni su sito istituzionale del Comune di Somma Lombardo, oltre che sul portale regionale SILVIA.

Durante l'iter istruttorio sono pervenuti i seguenti pareri/osservazioni da parte degli Enti interessati:

1. Provincia di Varese, Determinazione dirigenziale n. 897 del 29.05.2019 (ns prot. n°16121 del 30.05.19).
2. ARPA Lombardia – Dipartimento di Como e Varese, class. 62 Fascicolo 2019.4.42.7 (ns prot. n. 16305 del 31.05.19);
3. Parco del Ticino U.O. n°4 Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS prot. n° 5767 del 03.06.19 (ns prot. n. 16485 del 03.06.19);
4. Ferrovie Nord Spa prot. n. 3768 del 29.05.19 (ns. prot. n. 16800 del 06.06.19);

Non sono intervenute osservazioni da parte del pubblico.

Controdeduzioni alle osservazioni

1) Provincia di Varese

La Provincia di Varese rileva che *“non emergono elementi di particolare criticità e rinvia all'Autorità Competente la valutazione circa l'eventuale attivazione della procedura di V.I.A.”*.

Viene recepito il parere della Provincia di Varese precisando che:

- per quanto riguarda il Comparto ecosistemi indica che rispetto ai contenuti espressi nella lista compilata dal proponente, l'area di progetto risulta interna al Parco lombardo della Valle del Ticino (Zona IC) ma non ricade in un Parco Naturale (Sezione 1); non ricade in un'area boscata, a differenza di quanto dichiarato nella sezione 5.

La stessa *“incoerenza”* di cui al punto 1 si rileva anche nel paragrafo *“Conclusioni in merito alla pianificazione locale e sovralocale”* (pag. 33 del SPA), dove nel testo si specifica che *“il sito oggetto di intervento non si colloca in aree caratterizzate da specifici elementi di sensibilità ambientale”*, ma poi nella tabella sottostante si rileva, erroneamente, che il comparto di progetto ricade in *“riserve e parchi naturali”*;

- per quanto riguarda il Paesaggio, suolo e sottosuolo suggerisce comunque, la possibilità di prevedere

all'interno dell'area a parcheggio, la piantumazione di essenze arboree autoctone;

- per quanto riguarda le acque segnala che, come stabilito dall'art. 94, commi 3, 4 e 6, del D.Lgs. 152/06, gli scarichi di acque meteoriche sul suolo e negli strati superficiali del sottosuolo, non devono recapitare in zona di tutela assoluta o in zona di rispetto delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano;

- per quanto riguarda la Viabilità rileva, che quanto affermato non risulta coerente con il progetto raffigurato nelle tavole grafiche allegate, nelle quali le suddette corsie non sono riportate. Si rimanda, quindi, alla successiva fase autorizzativa, di competenza del Settore Trasporto e catasto strade della Provincia di Varese, per la definizione e lo studio delle modalità di accesso alla S.P. n 52.

- per quanto riguarda i Rifiuti segnala che tutti i rifiuti prodotti dovranno essere gestiti in conformità alle vigenti disposizioni in materia.

2) ARPA Lombardia – Dipartimento di Como e Varese

Acque superficiali

In merito alle acque superficiali, verificata la documentazione depositata, ha richiesto le seguenti integrazioni:

- il motivo per cui non è stata considerata la possibilità del riuso dei volumi stoccati (innaffiamento di giardini, acque grigie e lavaggio di pavimentazioni e auto), cui, nel R.r., viene data la precedenza;

- si chiede di verificare l'intervento da prevedersi in base alle quattro classi di intervento in funzione di ambito territoriale di applicazione (A, B, C), superficie interessata dall'intervento e coefficiente di deflusso medio ponderale (art. 9- R.R.), essendo il Comune di Somma Lombardo in area B- a media criticità idraulica;

Inoltre considerato quanto indicato dall'articolo 10, che prevede la redazione al dettaglio pari ad un progetto definitivo, per i progetti di impermeabilizzazione media o alta e Aree a criticità A o B, e per i progetti di Invarianza idraulica e idrologica, si richiede di integrare quanto segue:

- relazione tecnica (descrizione soluzione, piogge di progetto, processo di infiltrazione, dimensionamenti delle laminazioni, tempi di svuotamento invasi, dimensionamento di tutte le componenti dalla captazione allo scarico terminale);

- elaborati grafici (planimetrie, profili, sezioni, particolari costruttivi);

- piano di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere costituenti il sistema di opere di invarianza e asseverazione di conformità del progetto al regolamento da parte del professionista;

- si richiede di specificare infine come verrà realizzata la pavimentazione dell'area destinata al parcheggio, indicando l'eventuale capacità drenante del manto e/o delle aiuole.

Il proponente in data 07/06/2019 con prot. 16878 ha trasmesso, in risposta a quanto richiesto, la seguente documentazione integrativa:

- Relazione tecnico idraulica;
- Piano di Manutenzione;
- L'asseverazione del professionista in merito alla conformità del progetto ai contenuti del regolamento;
- Planimetria generale delle opere in progetto;
- Particolari costruttivi.

Rumore

Si ritiene che la realizzazione del nuovo parcheggio non apporti significativi incrementi al clima acustico preesistente e sia quindi compatibile con le caratteristiche urbanistiche dei luoghi in interesse.

Relativamente alla fase di cantiere si evidenzia la possibilità, qualora la società proponente ritenga ne ricorrano le condizioni, di presentare istanza al comune di Somma Lombardo per ottenere

L'autorizzazione in deroga ai limiti normativi ai sensi dell'art. 6 c. 1 lettera h della L. 447/95 e art. 8 L.R. n. 13/91.

Come prescrizione permane l'obbligo comunque di dotarsi delle migliori tecniche disponibili volte a mitigare e minimizzare le emissioni sonore prodotte nell'arco temporale di operatività del cantiere.

Suolo, Terre e rocce da scavo

In merito alle terre da scavo ARPA rammenta che il comma 3 dell'art. 24 citato prevede che nel caso in cui la produzione di terre e rocce da scavo avvenga nell'ambito della realizzazione di opere o attività sottoposte a valutazione di impatto ambientale, la sussistenza delle condizioni e dei requisiti di cui all'art. 185 comma 1 lettera c del DLgs 152/06 è effettuata in via preliminare, in funzione del livello di progettazione e in fase di stesura dello studio di impatto ambientale (SIA), attraverso la presentazione di un "Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" che contenga:

- a) Descrizione dettagliata delle opere da realizzare comprese le modalità di scavo;
- b) Inquadramento ambientale del sito (geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico, destinazione d'uso delle aree attraversate, ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento);
- c) Proposta del piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo da eseguire nella fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, che contenga almeno:
 - 1) Numero e caratteristiche dei punti di indagine;
 - 2) Numero e modalità dei campionamenti da effettuare;
 - 3) Parametri da determinare;
- d) Volumetrie previste delle terre e rocce da scavo;
- e) Modalità e volumetrie previste delle terre e rocce da scavo da riutilizzare in sito;

inoltre che nel caso in cui la produzione di terre e rocce da scavo eccedesse invece le previsioni di riutilizzo, dovranno essere soddisfatti gli iter procedurali previsti:

- dall'art. 9 del DPR 120/2017 (se il progetto fosse soggetto a VIA con produzione di terre e rocce da movimentare superiore a 6000 m³);
- dell'art. 21 della medesima norma nel caso in cui l'eccedenza di terre e rocce da movimentare sia inferiore a 6000 m³ (pur con progetto in VIA) o con volume da movimentare superiore a 6000 m³ con progetto escluso dal procedimento di VIA. In ogni caso dovrà essere verificata l'assenza di contaminazione dei suoli come previsto dall'art. 185 c.1 lettera c del DLgs 152/06.

Aria

Il proponente dovrà produrre un Piano operativo di Monitoraggio nel quale dovranno essere definite tipologia, durata, ubicazione di massima delle rilevazioni da effettuare sul traffico in fase di esercizio.

In fase di cantiere, oltre alla bagnatura dei percorsi interni e delle strade di accesso al cantiere e all'utilizzo di mezzi telonati, dovranno essere adottati i seguenti accorgimenti:

1. garantire una ridotta altezza di caduta del materiale polverulento sul mezzo di trasporto, per limitare al minimo la dispersione di polveri;
2. spegnere il motore durante le operazioni di carico/scarico dell'automezzo;
3. coprire il materiale polverulento con teli traspiranti o comunque mantenerlo umido in modo da minimizzare la dispersione di polveri;
4. adottare velocità ridotte da parte dei mezzi pesanti;
5. utilizzare mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, applicando, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni, in linea con le migliori tecnologie disponibili, con particolare riferimento all'installazione di filtri antiparticolato nei mezzi off-road;
6. impiegare barriere mobili, nelle aree di cantiere in prossimità di recettori sensibili, atte a ridurre la dispersione di polveri;
7. sospendere le operazioni di escavazione nei giorni di intensa ventosità.

Al fine di incentivare la mobilità sostenibile e la riduzione delle emissioni generate dal traffico automobilistico, si ritiene opportuno che il progetto esecutivo:

- includa dei posti auto preferenziali dedicati a veicoli a bassa emissione e a carburante alternativo;
- preveda l'inserimento di colonnine di ricarica dei veicoli elettrici;
- crei le premesse per la realizzazione di forme di intermodalità sostenibile;
- preveda la piantumazione di vegetazione autoctona a compensazione delle emissioni di CO₂.

Sulla base delle risultanze del Piano operativo di Monitoraggio, qualora si riscontrassero criticità sulla circolazione veicolare in fase di esercizio, dovranno essere implementate opportune misure di fluidificazione del traffico, al fine di evitare un peggioramento della qualità dell'aria in un'area già critica.

Inquinamento luminoso

ARPA ricorda in merito all'inquinamento luminoso che l'installazione delle fonti di illuminazione dovrà necessariamente rispettare quanto previsto dalla Legge regionale 5 ottobre 2015 - n. 31 "*Misure di efficientamento dei sistemi di illuminazione esterna con finalità di risparmio energetico e di riduzione dell'inquinamento luminoso*", in sostituzione dell'abrogata L.R. 17/00.

Precisando che comunque ci si trova in un ambito fortemente influenzato dalla costante illuminazione dell'area aeroportuale il proponente sottolinea nella documentazione integrativa del 07/06/2019 descrive la rete di illuminazione in progetto che prevede corpi illuminanti a LED in grado di fornire un'illuminazione ottimale al parcheggio nel rispetto dei vincoli aeroportuali.

3) Parco del Ticino

Il Parco ritiene che: "*non vi siano elementi di criticità tali da richiedere l'assoggettamento a VIA*".

Richiede che nella progettazione siano rispettate le norme vigenti in materia di invarianza idraulica e di contenimento dell'inquinamento luminoso. Il nuovo parcheggio sia dotato di idonee opere a verde, salvaguardando le alberature presenti (dallo studio non emerge la necessità di eliminare la vegetazione esistente) e creando — compatibilmente con le esigenze viabilistiche - in particolare lungo il lato ovest e nord del comparto, una siepe mista arboreo-arbustiva con essenze autoctone.

4) Ferrovie Nord S.P.A.

Rilascia il nulla osta alla realizzazione di quanto all'oggetto, fatto salvo l'osservanza delle prescrizioni seguenti:

- sul tratto soprastante la copertura ferroviaria il transito e la sosta siano permessi esclusivamente a veicoli leggeri con massa a pieno carico non superiore a 3 t (in conformità alla Cat. F, Paragrafo 3.1.4 delle "Norme Tecniche per le Costruzioni" del 17 Gennaio 2018);
- le trincee drenanti, adibite allo smaltimento delle acque meteoriche, dovranno essere realizzate ad una distanza adeguata dall'area di servitù ferroviaria;
- nell'eventualità di necessità da parte della Scrivente di effettuare manutenzioni alla struttura ferroviaria, il pristino stato del parcheggio sovrastante sarà a cura dell'Ente gestore del parcheggio.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PROPOSTA DI DETERMINAZIONE

Considerazioni conclusive

Per quanto illustrato nei paragrafi precedenti, si ritiene che lo studio preliminare ambientale abbia analizzato in modo complessivamente adeguato le caratteristiche del progetto, la sua localizzazione in funzione della sensibilità ambientale delle aree che possono risentire degli impatti indotti, oltre all'individuazione della tipologia e caratteristiche dei potenziali impatti, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 152/2006.

In definitiva, non si riscontrano elementi legati alla realizzazione del progetto che possano causare ripercussioni sull'ambiente tali da rendere necessaria la procedura di valutazione di impatto ambientale.

Determinazione finale

Per quanto sopra esposto, analizzate le osservazioni pervenute dagli enti, è possibile escludere dalla procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della L.R. 5/2010 e s.m.i., la richiesta permesso di costruire n°9/19 presentato dalla società Volandia legale rappr. Reguzzoni Marco per la realizzazione di un nuovo parcheggio pertinenziale al Museo sito lungo la Strada Provinciale 52 a Somma Lombardo, a condizione che siano ottemperate le prescrizioni di seguito elencate, da recepirsi espressamente nei successivi atti approvativi e abilitativi.

QUADRO DELLE PRESCRIZIONI

1. La richiesta di autorizzazione per l'apertura dell'accesso sulla SP 52 va presentata alla Provincia di Varese.
2. Obbligo di dotarsi delle migliori tecniche disponibili volte a mitigare e minimizzare le emissioni sonore prodotte nell'arco temporale di operatività del cantiere ed eventualmente richiedere, qualora la società proponente ritenga ne ricorrano le condizioni, al comune di Somma Lombardo l'istanza per ottenere l'autorizzazione in deroga ai limiti normativi ai sensi dell'art. 6 c. 1 lettera h della L. 447/95 e art. 8 L.R. n. 13/91.
3. In fase di cantiere, oltre alla bagnatura dei percorsi interni e delle strade di accesso al cantiere e all'utilizzo di mezzi telonati, dovranno essere adottati i seguenti accorgimenti:
 - a. garantire una ridotta altezza di caduta del materiale polverulento sul mezzo di trasporto, per limitare al minimo la dispersione di polveri;
 - b. spegnere il motore durante le operazioni di carico/scarico dell'automezzo;
 - c. coprire il materiale polverulento con teli traspiranti o comunque mantenerlo umido in modo da minimizzare la dispersione di polveri;
 - d. adottare velocità ridotte da parte dei mezzi pesanti;
 - e. utilizzare mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, applicando, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni, in linea con le migliori tecnologie disponibili, con particolare riferimento all'installazione di filtri antiparticolato nei mezzi off-road;
 - f. impiegare barriere mobili, nelle aree di cantiere in prossimità di recettori sensibili, atte a ridurre la dispersione di polveri;
 - g. sospendere le operazioni di escavazione nei giorni di intensa ventosità.
4. Inserire nel progetto esecutivo:
 - a. posti auto preferenziali dedicati a veicoli a bassa emissione e a carburante alternativo;
 - b. l'inserimento di colonnine di ricarica dei veicoli elettrici;
5. Qualora si riscontrassero criticità sulla circolazione veicolare in fase di esercizio, dovranno essere implementate opportune misure di fluidificazione del traffico, al fine di evitare un peggioramento della qualità dell'aria in un'area già critica.
6. Si riportano le prescrizioni riportate da Ferrovie Nord:
 - a. sul tratto soprastante la copertura ferroviaria il transito e la sosta siano permessi esclusivamente a veicoli leggeri con massa a pieno carico non superiore a 3 t (in conformità alla Cat. F, Paragrafo 3.1.4 delle "Norme Tecniche per le Costruzioni" del 17 Gennaio 2018);
 - b. le trincee drenanti, adibite allo smaltimento delle acque meteoriche, dovranno essere realizzate ad una distanza adeguata dall'area di servitù ferroviaria;

- c. nell'eventualità di necessità da parte della Scrivente di effettuare manutenzioni alla struttura ferroviaria, il pristino stato del parcheggio sovrastante sarà a cura dell'Ente gestore del parcheggio.
7. Nel caso in cui la produzione di terre e rocce da scavo eccedesse invece le previsioni di riutilizzo, dovranno essere soddisfatti gli iter procedurali previsti:
- dall'art. 9 del DPR 120/2017 (se il progetto fosse soggetto a VIA con produzione di terre e rocce da movimentare superiore a 6000 m³);
 - dell'art. 21 della medesima norma nel caso in cui l'eccedenza di terre e rocce da movimentare sia inferiore a 6000 m³ (pur con progetto in VIA) o con volume da movimentare superiore a 6000 m³ con progetto escluso dal procedimento di VIA. In ogni caso dovrà essere verificata l'assenza di contaminazione dei suoli come previsto dall'art. 185 c.1 lettera c del DLgs 152/06.

L'ISTRUTTORE

Dott.ssa Silvia Ferioli

IL RESPONSABILE DEL SETTORE PIANIFICAZIONE

Documento firmato digitalmente da

Arch. Gloria Bojeri