



Provincia
di Milano



PARCO
AGRICOLO
SUD
MILANO

DELIBERAZIONE N° 22

Atti n. 95809/7.4/2009/149

CONSIGLIO DIRETTIVO

Seduta del 21 aprile 2009

Presidente *BRUNA BREMBILLA*

Vice Presidente *GIACOMO BERETTA Assente*

Vice Presidente *FRANCO TAGLIAFERRI*

Consiglieri *CARLA ANDENA* *ANTONELLO PATTA Assente*

GIANCARLO CAPELLI *DARIO OLIVERO*

RENATO CIPOLLA *PAOLO ROMITI*

PAOLO DEL NERO

ANDREA GAIARDELLI Assente

Con l'assistenza del Segretario Generale Avv. Antonino PRINCIOTTA

Su proposta della Presidente Bruna BREMBILLA

OGGETTO:

Parere del Parco Agricolo Sud Milano in merito al progetto definitivo per l'accessibilità a Malpensa. Collegamento tra la SS 11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano, con Variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino.

Progetto definitivo e Studio impatto Ambientale. (Deliberazione immediatamente esecutiva)

Il Direttore Centrale Risorse Ambientali dr.ssa Cristina Melchiorri f.f. Direttore Parco Agricolo Sud Milano.

L'atto si compone di 23 pagine di cui 16 pagine di allegati, parte integrante.

IL CONSIGLIO DIRETTIVO

Visto il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 *“Codice dei beni culturali e del paesaggio”* e successive modifiche e integrazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 *“Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali nonché della flora e della fauna selvatiche”* e successive modificazioni, in particolare il decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003, n. 120;

Vista la legge regionale 30 novembre 1983, n. 86 *“Piano regionale delle Aree regionali protette. Norme per l’istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale”* e successive modifiche e integrazioni;

Vista la legge regionale n.11 del 28.02.2000 *“Nuove disposizioni in materia di aree regionali protette”*, che ha posto in capo alla Giunta Regionale l’approvazione dei Piani Territoriali di Coordinamento dei Parchi regionali;

Vista la legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 *“Legge per il governo del territorio”* e successive modifiche e integrazioni;

Vista la legge regionale 16 luglio 2007, n. 16 *“Testo unico delle leggi regionali in materia di istituzione di parchi”*;

Vista la deliberazione di Giunta Regionale 3 agosto 2000, n. 7/818 di approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia (BURL) in data 21 settembre 2000;

Vista la deliberazione di Giunta Regionale 8 agosto 2003, n. 7/14106 *“elenco dei proposti siti di importanza comunitaria (SIC) ai sensi della direttiva 92/43/CEE per la Lombardia, individuazione dei soggetti gestori e modalità procedurali per l’applicazione della valutazione d’incidenza”* e successive modificazioni;

Premesso che

l’Anas S.p.A, Compartimento Viabilità Lombardia, inviava al Parco Agricolo Sud Milano, con nota pervenuta in data 15.01.2003 prot. n. 7249/74/2003, la richiesta di parere inerente il Progetto Preliminare per la *“Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità stradale all’aeroporto di Malpensa 2000 – Progetto preliminare dei lavori del collegamento tra la S.S. 11 Padana Superiore a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano”*;

il Direttore del Parco Agricolo Sud Milano presentava, in data 13.02.2003 presso il Comitato Tecnico Agricolo del Parco Agricolo Sud Milano, tale Progetto Preliminare che, dopo ampia discussione, è stato oggetto di valutazioni nettamente contrarie al tracciato previsto, al fine di evitare ogni alterazione dell’ambito territoriale a prevalenza agricola;

in sede di presentazione del Progetto Preliminare il Consiglio Direttivo del Parco Agricolo Sud Milano, in data 05.03.2003, il Direttore ha esprimeva una valutazione orientata *“...ad una diversa soluzione viaria meno invasiva e impattante che nel tratto Cusago-Albairate salvaguardi i territori agricoli di grande compattezza e pregio produttivo, ambientale e paesistico, ...”*;

la Deliberazione di Consiglio Direttivo n.7/2003, atti n.7249/03/74/03 del 05.03.2003, per quanto attiene all'Accordo di Programma Quadro per l'Accessibilità a Malpensa 2000. Viabilità del Comparto sud ovest milanese - stabiliva *“di fare proprie le conclusioni espresse nel parere tecnico istruttorio da parte del Direttore del Parco Agricolo Sud Milano, con riserva di valutare altre soluzioni, alla luce di un quadro più generale di ammodernamento delle infrastrutture viabilistiche e trasportistiche sull'intero territorio provinciale”*;

in data 22.04.2008 al punto 5) del Consiglio Direttivo, avente come argomento “Informativa SS11 comparto Ovest con la partecipazione dei Comuni di Cusago, Cisliano, Albairate, il Consorzio Parco Ticino e la Direzione Centrale Trasporti e Viabilità”, il Direttore illustrava i contenuti di tale informativa che ai fini della formulazione di una proposta progettuale alternativa doveva riguardare i seguenti punti: *“Ridimensionamento progettuale in adeguamento alle effettive necessità rappresentate dal contesto territoriale di riferimento; miglioramento della mobilità locale; soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei mezzi agricoli e accessibilità fondi rustici; minimizzazione frazionamenti fondi agricoli e consumo di suolo nel Parco; minimizzazione e mitigazione degli impatti sulle risorse naturali; riduzione dei costi delle opere viarie; migliore inserimento delle strutture viarie nel contesto paesaggistico”*;

il Consiglio Direttivo del Parco Agricolo Sud Milano nella seduta del 22.04.2008 prendeva atto dell'informativa relativa al progetto preliminare e allo studio di impatto ambientale del collegamento tra la SS 11 e la tangenziale ovest di Milano e variante Abbiategrasso – Vigevano, redatta dal Direttore Programmazione e Controllo;

Considerato che:

con nota dell'Anas S.p.A., prot. 51866 del 04.03.2009, e successivamente della Regione Lombardia, prot. n. 74259 del 30.03.2009, l'ente gestore del Parco Agricolo Sud Milano riceveva la richiesta del parere di competenza in merito al progetto definitivo per l'accessibilità a Malpensa. Collegamento tra la SS 11 “Padana Superiore” a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano, con Variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino.

il progetto definitivo è stato presentato presso la Regione Lombardia in data 19.03.2009 e conseguentemente è stata richiesta con nota dell'11.03.2009 prot. n. 58106/7.4/2009/149 la trasmissione del parere definitivo del Parco Agricolo Sud Milano, espresso dal proprio Consiglio Direttivo, entro il termine del 17.04.2009;

nel progetto definitivo, pervenuto dall'ANAS in data 04.03.2009 prot.n.51866, non risultano recepite alcune delle osservazioni fondamentali espresse dagli Uffici del Parco in merito al tracciato riguardante il nuovo tratto della strada di collegamento tra Cassinetta di Lugagnano e Albairate (Tratta A), tra Albairate e Cusago (Tratta B) e tra Albairate e Abbiategrasso con attraversamento del Naviglio Grande (Tratta C), su cui lo stesso Consiglio Direttivo aveva espresso dissenso in considerazione dell'estrema delicatezza delle aree attraversate dalla nuova viabilità in un contesto sottoposto a vincolo paesaggistico del Parco e specificamente a grande valore storico paesistico, vedi Cascina Palazzetta, Casina Santa Maria Rossa, a Cusago (MI), Cascina Scanna a Cisliano (MI) e vincolo ambientale L.1497/39 con D.M. del 26.06.1984 relative al Naviglio Grande;

Preso atto che:

in base all'art. 21 comma 1 lettera b) della legge regionale 30 novembre 1983, n. 86 l'ente gestore del Parco Agricolo Sud Milano esprime parere agli organi della Regione ed agli enti locali su provvedimenti che riguardino il territorio del Parco;

in base all'art. 157 della legge regionale 16 luglio 2007, n. 16 le finalità del Parco Agricolo Sud Milano sono la tutela e il recupero paesistico e ambientale delle fasce di collegamento tra città e campagna, nonché di connessione delle aree esterne con i sistemi di verde urbano, l'equilibrio ecologico dell'area metropolitana, la salvaguardia, la qualificazione e il potenziamento delle attività agro-silvo-culturali, la fruizione culturale e ricreativa dell'ambiente da parte dei cittadini;

Valutato che:

il progetto preliminare del Collegamento tra la S.S.11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S. 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino, presentato da ANAS al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Regione Lombardia in data 05.05.2003, è stato approvato con delibera CIPE n.8 del 31.01.2008 e pubblicata sulla G.U. n. 183 del 06.08.2008;

sono stati acquisiti i pareri favorevoli con prescrizioni della Regione Lombardia, il giudizio di compatibilità nazionale favorevole in esito alla valutazione della Commissione Speciale VIA del 26.07.2005, il parere del Ministro Beni Culturali favorevole con prescrizioni (nota n.615 del 23.01.2008);

l'ANAS in data 04.03.2009 prot. n. 51866 ha provveduto a trasmettere a ciascuna delle amministrazioni interessate il Progetto Definitivo del Collegamento tra la S.S. 11 e la Tangenziale Ovest di Milano con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S.494 da Abbiategrasso al Ticino al fine di poter inviare alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia pareri e osservazioni entro breve termine - non perentorio - del 17 aprile 2009;

la Regione raccoglierà tutti i pareri pervenuti e predisporrà specifica delibera di Giunta al fine di esprimere il proprio parere nell'ambito della Conferenza di Servizi ministeriale;

Viste le relazioni tecniche predisposte dall'Ufficio Tecnico del Parco Agricolo Sud Milano in date 17.02.2003 e 22.04.2008, predisposte in relazione alle deliberazioni dei Consigli Direttivi n.7 del 05.03.2003 e n.8 del 22.04.2008, e viste le prescrizioni di carattere ambientale riportate nell'approvazione del Progetto Preliminare da parte del CIPE, vedi G.U. del 06.08.2008 n.183, che non risultano evidenziate nel Progetto Definitivo, specificamente in merito alla relazione riferita agli ambiti perimetrali a Parco (Agricolo Sud Milano), in atti;

Atteso che:

Considerata la quasi completa assenza di contestualizzazione delle opere di mitigazione e compensazione negli elaborati consegnati al Parco che ha dovuto operare nella valutazione del progetto;

Vista la relazione tecnica predisposta dal Parco Agricolo Sud Milano, in data 17.04.2009, allegata quale parte integrante del presente provvedimento, in cui si valutano gli interventi oggetto dell'istanza nonché la loro incidenza sul sistema paesaggistico e ambientale del Parco Agricolo Sud Milano in relazione alle norme del piano territoriale di coordinamento del Parco, approvato con DGR 3 agosto 2000, n. 7/818, del Piano di Settore Agricolo (PSA) approvato con deliberazione del Consiglio Direttivo del Parco n. 33 del 17 luglio 2007, alle indicazioni contenute nel progetto

paesistico-territoriale della rete ecologica provinciale e regionale (RER), nonché alle norme che regolano la Rete europea Natura 2000;

Visto il parere favorevole espresso dal Direttore Centrale Risorse Ambientali f.f. Direttore del Parco Agricolo Sud Milano, Dr.ssa Cristina Melchiorri, in data **20 aprile 2009** ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.lgs 18 agosto 2000, n. 267 (testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali);

Visto il parere sfavorevole espresso dal C.T.A. del 20.4.2009 in merito al collegamento tra la Padana Superiore a Malpensa e la Tangenziale Ovest di Milano con variante di Abbiategrasso;

Atteso che il presente atto non ha riflessi finanziari e che quindi non è soggetto al parere di regolarità contabile previsto dall'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267;

Richiamato il Regolamento del Parco Agricolo Sud Milano approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n.20774/1198/91 del 23.07.1991;

Fatte salve ulteriori verifiche e autorizzazioni di Enti per legge interessati;

Vista l'urgenza legata all'imminente scadenza dei termini validi per l'esame della pratica, si ritiene di approvare la **Delibera immediatamente eseguibile**;

Udito il Relatore, con la seguente votazione per ogni punto deliberato:

Udito il relatore;

Con voti favorevoli 8 , contrari / astenuti / espressi nei modi di legge;

DELIBERA

1) di approvare, per i motivi indicati in premessa, i contenuti della Relazione istruttoria allegata quale parte integrante del presente provvedimento;

2) di esprimere **parere contrario al progetto definitivo** del *Collegamento tra la SS 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS 494* compreso all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, in quanto non risolutore delle problematiche emerse nel corso degli incontri ed in forte contrasto con quanto disposto dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano all'articolo 15 comma 2 punti a), c), d) ed e), nonché per le alterazioni prodotte negli attraversamenti del Naviglio Grande e del Canale Scolmatore di Nord Ovest, delle deviazioni dei fontanili e delle rogge tutelate, del Bosco di Riazzolo degli insediamenti storici quali, Cascina Scanna in Cisliano, Cascina Palazzetta, Santa Maria Rossa, Cascina Cusago di Sotto in Cusago, e delle aree a rischio archeologico comprese tra Albairate e Cisliano,

3) di **valutare negativamente l'incidenza del progetto sui Siti di Importanza Comunitaria** Bosco di Cusago e Fontanile Nuovo;

- 4) di ritenere più che adeguata “una diversa soluzione viaria meno invasiva e impattante che nel tratto Cusago-Albairate salvaguardi i territori agricoli di grande compattezza e pregio produttivo, ambientale e paesistico, ...”
- 5) di ritenere che in ogni caso vengano realizzate le opere progettuali di mitigazione e compensazione indicate nella Relazione istruttoria nonché garantita la continuità e l’efficienza della rete irrigua, conservandone i caratteri di naturalità, assicurando la continuità dei corridoi ambientali della rete ecologica e dei percorsi ciclopeditoni, nonché l’accessibilità dei mezzi agricoli alle aree agricole intercluse dalla stessa opera viaria;
- 6) di ritenere che l’attuazione del progetto definitivo della strada in oggetto dovrà essere subordinata alla definizione puntuale delle misure di mitigazione e compensazione paesistico-ambientali sopra richiamate da concordare con il Parco Agricolo Sud Milano;
- 7) di dare atto che tutte le aree di *occupazione temporanea funzionali ai cantieri* previsti, così come tutte le nuove aree di cantiere, dovranno essere poste esternamente agli ambiti individuati dal piano territoriale di coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano;
- 8) di trasmettere il presente provvedimento alla Regione Lombardia – Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità – Direzione Generale Territorio ed Urbanistica, Struttura di Valutazione di Impatto Ambientale, Struttura Paesaggio, Direzione Generale Qualità dell’Ambiente, Sovrintendenza per i beni architettonici e del paesaggio e ai Ministeri competenti;
- 9) di dare atto che contro il presente provvedimento, potrà essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni dalla data di ricevimento della presente deliberazione, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dal suddetto ricevimento, ai sensi dell’art. 3 della L. 241/90.

Il Presidente, stante l’urgenza del provvedimento, per le ragioni richiamate in premessa, propone di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi del 4° comma dell’art. 134 del D.Lgs n° 267/00.

La proposta di ***immediata eseguibilità*** è approvata all’unanimità.

Pareri espressi sulla proposta della presente deliberazione ed inseriti nell'atto ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/00

Parere favorevole di regolarità contabile e di copertura finanziaria

AL DIRETTORE CENTRALE
POLITICHE FINANZIARIE
DI BILANCIO

Data.....

Parere favorevole di regolarità tecnica/amm.va

luola
IL DIRETTORE CENTRALE RISORSE
AMBIENTALI F.F. DIRETTORE
PARCO AGRICOLO SUD MILANO

Data *20/04/09*

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

[Signature].....

IL SEGRETARIO GENERALE

.....

CERTIFICATO DI INIZIATA PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Generale certifica che la presente deliberazione è in pubblicazione, affissa all'Albo Pretorio, ai sensi del 1° comma dell'art. 124 del D.Lgs. n. 267/00.

29 APR. 2009

Milano, li.....

IL SEGRETARIO GENERALE

ESTREMI DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva in data:

20/05/09
 in quanto dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi del 4° comma dell'art. 134 del D.Lgs. n. 267/00.

per decorrenza dei termini di cui al 3° comma dell'art. 134 del D.Lgs. n. 267/00.

15 MAG. 2009

Milano, li.....

POSTA ALL'ALBO PRETORIO DAL

29/04 AL *16/05/09*

SERVIZIO GESTIONE AMMINISTRATIVA E PROTOCOLLO

[Signature]



RELAZIONE ISTRUTTORIA GRANDI INTERVENTI

Esibente	ANAS
Titolo opera	Progetto definitivo per accessibilità a Malpensa Collegamento tra la SS 11 Padana Superiore a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino.
n° pratica - data	N° 74259 del 30.03.2009 richiesta parere della Regione Lombardia

per l'esercizio delle funzioni amministrative di competenza del parco regionale Parco Agricolo Sud Milano

Il responsabile dell'istruttoria, visti gli elaborati prodotti a corredo dell'istanza, in assenza dello Studio di incidenza relativo alle opere previste e oggetto di esame, e valutati i seguenti elementi:

VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI

Oggetto dell'istanza

Collegamento tra la SS11 "Padana superiore" a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano, con variante ad Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo ponte sul fiume Ticino di Vigevano.

L'intervento si inquadra nel sistema integrato di accessibilità stradale all'aeroporto di Malpensa 2000

Tratto da confine ovest fino a zona industriale Albairate (inclusa), incluso svincolo Albairate sud - Stazione C.na Bruciata

Valutazione dell'intervento e incidenza sul sistema paesaggistico e ambientale

Valori riconosciuti da vincoli di legge	Dlgs. 42/2004 art.142 Bene paesaggistico: lettera f) parchi e riserve, lettera g) boschi Dlgs. 42/2004 art.10 Bene Culturale Monumentale: Naviglio Grande, Castello visconteo di Cusago, Cascina Scanna in Cisliano, Cascina Palazzetta, Santa Maria Rossa, Cascina Cusago di Sotto in Cusago, Aree a rischio archeologico comprese tra Albairate e Cisliano Verbale C.P 26/6/1984 della Regione Lombardia - fascia di rispetto del naviglio Grande Verbale C.P 16/5/1984 della Regione Lombardia - Castello di Cusago e zone adiacenti Zone di Protezione Speciale e Siti di Importanza Comunitaria - Bosco di Cusago, Fontanile Nuovo L.R.24/90 di istituzione del Parco Agricolo Sud Milano
Valori riconosciuti dal PTC del Parco	Area a rischio archeologico (art. 46), Zona di tutela e valorizzazione paesistica (art. 34), Territori agricoli di cintura metropolitana (art. 25), Nuclei rurali di interesse paesistico e nuclei di grande valore storico monumentale (art. 38), Insediamenti rurali isolati di interesse paesistico (art.39), Manufatti della storia agraria (art. 40).
Elementi costitutivi del contesto	Grandi comparti di paesaggio agrario della pianura irrigua caratterizzato dalla presenza di fontanili, boschi planiziali ed elementi ad alto valore storico monumentale tra cui il Naviglio Grande. Elementi tipici costitutivi del paesaggio agrario, sono le grandi cascine, i canali e le rogge. Il disegno dei canali e delle rogge è, in quest'area caratterizzato da maglie abbastanza larghe, i fontanili sono radi, importanti e caratteristici sono i filari e le fasce boscate situate sulle ripe. Vi è inoltre la presenza del canale Scolmatore di Nord Ovest e del Naviglio Grande quale testimonianza storica e monumentale.



Considerate le trasformazioni conseguenti alla realizzazione del tracciato stradale in relazione a:

<p><i>alterazioni del sistema paesaggistico, storico, impatto visuale</i></p>	<p>L'alterazione viene determinata dalla sostanziale intrusione visiva e irreversibile di una strada non esistente attualmente, a carattere autostradale che determinerà la cesura del paesaggio agrario attualmente godibile e della continuità dei percorsi di fruizione paesaggistica. Vengono inoltre interessate dall'intervento stradale le cascine tutelate dal Parco quali: I Due Molini (Art. 38 Nuclei rurali di interesse paesistico e 40 Manufatti della storia agraria), la Cascina Rosio (Art. 38 Nuclei di grande valore storico monumentale), la Cascina Visconti, la Cascina Marcatutto e la Cascina Santa Maria in Campo (Art. 39 Insediamenti rurali isolati di interesse paesistico), nonché la Cascina Colombara, la Cascina Isola Maria e la cascina Besozza. L'impatto paesaggistico del comparto agricolo compatto determinato dal doppio sovrappasso stradale sulla ferrovia e sul Naviglio Grande.</p>
<p><i>alterazioni del sistema naturalistico</i></p>	<p>Il Parco Agricolo Sud Milano, considerato nella sua interezza, costituisce il principale corridoio ecologico tra gli ambienti golenali della <i>Valle del Ticino</i>, tutelati dal parco regionale e dall'Unesco, e quelli della <i>Valle dell'Adda</i>, tutelati da ben due parchi regionali, senza citare tutti i siti di natura 2000 presenti nei 3 parchi a maggiore tutela di aree di elevatissima rilevanza ambientale. L'integrità del Parco Agricolo Sud Milano assume quindi un particolare rilievo sotto il profilo ecologico e della biodiversità, la cui rilevanza trascende i confini regionali. Il collegamento con Malpensa e in particolare il tratto in questione, determinando l'accentuazione della cesura in senso nord-sud del territorio, e la creazione di una nuova barriera in senso est-ovest, invalicabili per moltissime specie faunistiche, creerà un danno gravissimo alla biodiversità con l'interruzione della continuità tra il sistema agroforestale del Parco Agricolo Sud Milano e quello del Parco regionale del Ticino.</p> <p>L'interruzione della continuità delle superfici agroforestali verso ovest si rifletterà anche sulla funzionalità ecologica del Bosco di Riazzolo, la più grande area boschiva del Parco Agricolo Sud Milano, azionata nel PTC del Parco come area a "parco naturale", dei Siti di Importanza Comunitaria Bosco di Cusago e Fontanile Nuovo, nonché di tutte le altre aree naturalistiche presenti nella parte ovest del Parco.</p> <p>L'intervento proposto ricadrà, inoltre, in un'area agricola di particolare pregio ambientale sotto il profilo della flora e della fauna legati alle coltivazioni, alle risaie e ai corsi d'acqua (canali e rete irrigua).</p>
<p><i>alterazioni del sistema agricolo</i></p>	<p>In questo tratto il tracciato dell'opera corre in un territorio prevalentemente rurale, dove il paesaggio della pianura irrigua si è ben conservato. Gli appezzamenti sono generalmente di dimensioni medie o modeste. Si tratta di un territorio prettamente agricolo caratterizzato da un'agricoltura altamente produttiva grazie al continuo intervento migliorativo dell'uomo che ha mantenuto alta la fertilità dei suoli.</p> <p>Le aziende che saranno direttamente interessate dall'intervento sono circa trenta, ma l'impatto dell'opera è tale che influirà anche sulle aziende non direttamente coinvolte. Le colture prevalenti sono i seminativi irrigui, costituiti soprattutto dal mais e, in misura minore anche dai cereali autunno vernini, dal riso e dalle colture foraggere.</p> <p>Nelle vicinanze del tracciato sorgono alcuni nuclei rurali e cascine che funzionano come centri aziendali delle aziende agricole presenti. Tali insediamenti subiranno delle ricadute negative a seguito dell'intervento, in termini di consumo del territorio, alterazione del paesaggio, maggiori difficoltà di spostamento, maggiore inquinamento. In particolare si segnala il caso della Cascina Visconti che verrà a trovarsi a poche decine di metri dal limite dell'intervento e i casi delle Cascine Rosio, Isola Maria, Grassina, Riazzolo, S. Maria in Campo e Palazzina facenti parte dei progetti di valorizzazione e promozione dei prodotti a marchio PASM del Parco, che potrebbero subire dei gravi danni indiretti per quanto riguarda la loro attività di agriturismo e vendita diretta.</p> <p>In conseguenza delle caratteristiche dell'opera che si configura come una vera e propria arteria di tipo autostradale, sia per le dimensioni, sia per le caratteristiche progettuali, la frammentazione dei fondi agricoli direttamente interessati risulterà</p>



molto maggiore rispetto ad oggi. Si assisterà ad una profonda modificazione dell'intero territorio direttamente o indirettamente interessato con maggiori difficoltà produttive e con un aumento dei costi di produzione.

In particolare occorre segnalare che il tracciato corre seguendo il percorso della attuale SP 114 fino a poco dopo la Cascina Besozza, quindi piega leggermente verso sud su un tracciato nuovo, fino alla strada comunale Marcatutto. Qui il tracciato si biforca, il ramo nord supera ad Ovest il centro urbano di Albairate e quindi esce dal Parco superando il canale Scolmatore, il ramo sud, invece, si incunea tra le cascine Visconti e Marcatutto ed esce dal Parco superando il Naviglio Grande. I problemi causati da questo tipo di tracciato sono notevoli soprattutto dopo che questo abbandona il sedime della SP114. In particolare si segnalano i due problemi più evidenti.

In primo luogo si creerà, a sud dell'abitato di Albairate, una grande area interclusa a forma di mezzaluna con una lunghezza di corda di circa 1.600 m, una larghezza massima di oltre 300 m e una superficie approssimativamente di 36 Ha. Sebbene le dimensioni e i collegamenti presenti possono garantire il proseguimento dell'attività agricola, è certo che questa sarà resa più difficile a seguito delle maggiori difficoltà di comunicazione e della frammentazione. Costi di produzione più alti e maggiore necessità di lavoro renderanno meno remunerativo l'esercizio dell'attività agricola in quest'area.

Il secondo problema che è necessario sottolineare riguarda lo svincolo in località Marcatutto e i due tratti di strada che si originano a partire da quel punto. Si tratta di un intervento che avrà un grosso impatto su un territorio fino ad ora prettamente agricolo e con un tessuto ancora discretamente integro. Si può senza dubbio affermare che questo intervento porterà ad una decisa diminuzione del valore agricolo complessivo dell'area, intendendo sia il valore economico, sia il valore intangibile generato dalle esternalità positive connesse all'agricoltura.

MISURE MITIGATIVE e COMPENSATIVE

Tratto da confine ovest fino a zona industriale Albairate (inclusa), incluso svincolo Albairate sud - Stazione C.na Bruciata

Misure mitigative

La creazione di passaggi faunistici viene ritenuta di primaria importanza al fine di mitigare l'effetto barriera determinato dall'opera. A questo proposito si rileva come le strutture che nel progetto definitivo vengono indicate come "passaggi faunistici" non possono essere in alcun modo considerate tali, trattandosi semplicemente di by-pass idraulici che non permetterebbero la sopravvivenza di fauna terrestre.

Per il passaggio faunistico non c'è corrispondenza tra i disegni del progetto definitivo con quello schematico indicato alla pag.64 della Relazione generale descrittiva. Quest'ultimo andrebbe valutato rispetto al livello di quota dell'autostrada e quello dei corsi d'acqua per poter creare il passaggio della fauna terrestre adeguato alla capacità dell'animale di percorrere il medesimo. A tal fine andrebbe alzato il livello della quota stradale - max m.1,50 - tra lo svincolo di Albairate e quello di Cusago. Per tali passaggi faunistici riferirsi alle tipologie allegare agli **schemi PF**.

E' indispensabile la creazione di un passaggio faunistico in senso est-ovest, in corrispondenza dell'attraversamento autostradale progr.Km.7+515 e 7+525, e del Canale Scolmatore di NO, attraverso l'arretramento delle scarpate/terrapieni della nuova strada e la realizzazione di un ponte/viadotto che dovrà avere una luce libera a scavalco del Canale di almeno 60 m, anche allo scopo di rispettare l'attuale sedime dello scolmatore e delle alzaie esistenti, già percorso paesaggistico del PTC del Parco (Progr. 7+950).

Altri due passaggi faunistici dovranno essere creati in corrispondenza dell'attraversamento del Cavo Nuovo e dell'asta del fontanile Testonaccio, attraverso la realizzazione di ponti con una luce libera di almeno 10 m.

Creare delle piccole zone umide nelle aree intercluse negli svincoli, con creazione



	<p>di un sistema palustre naturaliforme, che può servire anche come sistema di fitodepurazione delle acque meteoriche. In particolare, devono essere previste piccole zone umide secondo lo schema della figura 1 nello svincolo n. 3, in corrispondenza dell'innesto della strada per Mendosio, subito a sud dell'abitato di Albairate, e altre zone umide secondo il modello di figura 2. nello svincolo n.10 alle porte della zona industriale di Mendosio.</p> <p>Viene ritenuta di primaria importanza la realizzazione di un ecodotto in corrispondenza del cavalcavia al progr. Km.11+660 (ampliamento della sezione trasversale del cavalcavia di almeno m.2,50) appena a sud-ovest della zona industriale di Cisliano, per consentire il passaggio di fauna anche di medie dimensioni, secondo lo schema allegato nel tipo Pa2.</p> <p>Realizzazione di adeguati passaggi per i mezzi agricoli per mitigare l'aumento dei costi di produzione e tempi di lavoro che si avranno a seguito dell'opera. La localizzazione di tali passaggi dovrà essere concordata con le rappresentanze locali delle Organizzazioni Agricole. Realizzazione di barriere antirumore in prossimità delle Cascine interessate dall'intervento, in modo da diminuire l'impatto visivo e acustico dell'opera; tali barriere dovranno essere realizzate seguendo lo schema Ba2 del repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientale.</p>
Misure compensative	<p>Creazione del ponte di scavalco ferroviario e del naviglio Grande secondo lo schema Pa1* con specifica progettazione integrata architettonicamente con elevati valori estetici e rappresentativi in considerazione dei luoghi storici e paesaggistici attraversati.</p> <p>Creazione di impianti di biomasse secondo lo schema Vs1.</p> <p>Creazione di forestazione a seguito della dismissione dell'area di cantiere.</p>

Tratto da fine zona industriale di Albairate (da Bosco di Riazzolo) sino a rotonda di Cusago
Valutazione dell'intervento e incidenza sul sistema paesaggistico e ambientale

Valori riconosciuti da vincoli di legge	<p>Dlgs. 42/2004 art.142 Bene paesaggistico: lettera f) parchi e riserve, lettera g) boschi</p> <p>Dlgs. 42/2004 art.10 Bene Culturale Monumentale: Naviglio Grande, Castello visconteo di Cusago, Cascina Scanna in Cisliano, Cascina Palazzetta, Cascina Cusago di Sotto in Cusago,</p> <p>Aree a rischio archeologico comprese tra Albairate e Cisliano</p> <p>Verbale C.P 26/6/1984 della Regione Lombardia – fascia di rispetto del naviglio Grande</p> <p>Verbale C.P 16/5/1984 della Regione Lombardia - Castello di Cusago e zone adiacenti</p> <p>Zone di Protezione Speciale e Siti di Importanza Comunitaria - Bosco di Cusago, Fontanile Nuovo</p> <p>L.R.24/90 di istituzione del Parco Agricolo Sud Milano</p>
Valori riconosciuti dal PTC del Parco	<p>Sito di Importanza Comunitaria (IT2050008 Bosco di Cusago), Area a Parco naturale (art. 1, art. 32), Area di rispetto della Riserva naturale Bosco di Cusago (art. 29), Area a rischio archeologico (art. 46), Zona di tutela e valorizzazione paesistica (art. 34), Territori agricoli di cintura metropolitana (art. 25), Sub zona impianti sportivi e ricreativi (art. 36), Nuclei rurali di interesse paesistico e nuclei di grande valore storico monumentale (art. 38), Insediamenti rurali isolati di interesse paesistico (art.39), Manufatti della storia agraria (art. 40).</p>
Elementi costitutivi del contesto	<p>Rete ecologica del PTCP vigente</p> <p>Rete Ecologica Regionale</p> <p>Grandi comparti di paesaggio agrario della pianura irrigua caratterizzato dalla presenza di strutture irrigue, fontanili, boschi planiziali ed elementi ad alto valore storico monumentale.</p>

Considerate le trasformazioni conseguenti alla realizzazione del tracciato stradale in relazione a:

alterazioni del sistema paesaggistico, storico,	L'alterazione viene determinata dalla sostanziale intrusione visiva e irreversibile di una strada a carattere autostradale creata su sedime in parte già esistente.
---	---



<p><i>impatto visuale</i></p>	<p>L'attuale strada ha caratteristiche integrate al paesaggio agrario che attraversa mentre la nuova autostrada determinerà la cesura del paesaggio stesso attualmente godibile e soprattutto la continuità visiva del Castello di Cusago nonché l'interferenza con la cascine tutelate dal Parco: Cusago di Sotto (Art. 38 Nuclei rurali di interesse paesistico), la Cascina Naviglietto, la Cascina Cascinetta (Art. 39 Insediamenti rurali isolati di interesse paesistico) e la cascina Fornace nel territorio di Cusago e la Cascina Molino Rosso (Art. 39 Insediamenti rurali isolati di interesse paesistico), la Cascina Scanna (Artt. 38 Nuclei rurali di interesse paesistico e 40 Manufatti della storia agraria) e il Molino della Scanna (Art. 39 Insediamenti rurali isolati di interesse paesistico) nel territorio di Cislano.</p>
<p><i>alterazioni del sistema naturalistico</i></p>	<p>E' il tratto più problematico dal punto di vista naturalistico, in quanto si snoda a brevissima distanza dai due boschi più grandi e importanti del Parco Agricolo Sud Milano, il Bosco di Riazzo e il Bosco di Cusago. Il primo è la più grande area boschiva del Parco, azzonata nel PTC come area a "parco naturale", mentre il Sito di Importanza Comunitaria IT2050008 Bosco di Cusago è in stretta connessione verso nord con il Sito di Importanza Comunitaria IT2050007 Fontanile Nuovo, tanto che il Parco Agricolo Sud Milano sta realizzando un collegamento boschivo tra le due aree. Il Bosco di Cusago, inoltre, è sottoposto al vincolo di riserva naturale nel PTC del Parco e le aree circostanti sono individuate come aree di rispetto della riserva.</p> <p>Il Bosco di Cusago e il Bosco di Riazzo rappresentano frammenti dell'antica vegetazione forestale planiziale. In particolare all'interno delle due aree è presente un habitat prioritario dell'Unione Europea:</p> <p>HABITAT 9160 QUERCETI DI FARNIA O ROVERE SUBATLANTICI E DELL'EUROPA CENTRALE DEL CARPINION BETULI</p> <p>Nelle due aree inoltre sono presenti diverse specie di uccelli elencate nell'allegato 1 della Direttiva 79/409/CEE, soprattutto specie di ardeidi coloniali che negli ultimi anni stanno tentando una ricolonizzazione come nidificanti (garzaie).</p> <p>Il potenziamento della strada già esistente contribuirà ad accentuare l'isolamento in senso nord-sud di gangli di primaria importanza della rete ecologica di Natura 2000, oltre che della rete ecologica provinciale.</p> <p>Occorre segnalare che il tracciato corre seguendo il percorso della attuale SP 114 fino a poco prima del confine tra i comuni di Cusago e Cislano, dove piega verso sud per poi tornare a seguire il tracciato della SP 114 più avanti. Si creerà in questo modo una zona interclusa tra l'attuale SP 114 ed il nuovo tracciato. Tale zona ha un'area di forma pressappoco trapezoidale, con una base di circa 1.400 m, una larghezza massima di circa 50 m e una superficie di oltre 5 Ha. Poco più avanti, subito dopo l'incrocio con la strada per Gaggiano, il tracciato abbandonerà nuovamente la SP 114 creando una seconda area interclusa, di forma pressappoco triangolare, lunga circa 1000 metri, con una larghezza massima di circa 90 m e una superficie di quasi 7 ha.</p>
<p><i>alterazioni del sistema agricolo</i></p>	<p>In questo tratto il tracciato dell'opera corre in un territorio prevalentemente rurale, dove il paesaggio classico della pianura irrigua si è ben conservato. Elementi tipici costitutivi del paesaggio agrario, sono le grandi cascine, la fitta rete di rogge e canali alimentata dai numerosi fontanili, i filari e le fasce boscate che, situate sulle ripe delimitano gli appezzamenti, questi ultimi generalmente di dimensioni modeste. Le aziende che saranno direttamente interessate dall'intervento sono oltre una ventina, ma l'impatto dell'opera è tale che influirà anche sulle aziende non direttamente coinvolte. Le colture prevalenti sono i seminativi irrigui, costituiti soprattutto dal mais, ed in misura minore dal riso e dalle colture foraggere.</p> <p>Nelle vicinanze del tracciato sorgono numerosi nuclei rurali e cascine che funzionano come centri aziendali delle aziende agricole presenti tra cui Cascina Roncaglia, Faustina, Scanna e Mischia. Quest'ultima secondo il progetto definitivo è completamente isolata ed ostruita la strada di accesso. Tali insediamenti subiranno ricadute negative a seguito dell'intervento, in termini di consumo del territorio, alterazione del paesaggio, maggiori difficoltà di spostamento, maggiore</p>



	<p>inquinamento. In particolare si segnala il caso della cascina Naviglietto che verrà a trovarsi a una decina di metri dal limite dell'intervento e la Cascina Scanna che verrà a trovarsi a una decina di metri dallo svincolo n. 6 (Cislano). In particolare è prevedibile che quest'ultima subirà un grave danno indiretto per quanto riguarda la sua attività di agriturismo e vendita diretta. Va inoltre segnalata la presenza, all'interno dell'area della cascina, della cinquecentesca Chiesina di San Bernardo, bene meritevole di riqualificazione e valorizzazione.</p> <p>In conseguenza delle caratteristiche dell'opera che si configura come una vera e propria arteria di tipo autostradale, sia per le dimensioni, sia per le caratteristiche progettuali, la frammentazione dei fondi agricoli direttamente interessati risulterà molto maggiore rispetto ad oggi. Si assisterà ad una profonda modificazione dell'intero territorio direttamente o indirettamente interessato con maggiori difficoltà produttive e con un aumento dei costi di produzione.</p> <p>Nel breve periodo, nelle due aree intercluse descritte nella sezione precedente (alterazioni del sistema naturalistico) l'attività agricola potrà proseguire anche se con maggiori difficoltà, costi di produzioni più alti e maggior uso di forza lavoro. Nel lungo periodo, invece, tali aree saranno senza dubbio perse dal punto di vista agricolo e nella migliore delle ipotesi potranno essere recuperate dal punto di vista naturalistico.</p>
--	---

MISURE MITIGATIVE e COMPENSATIVE

Tratto da fine zona industriale di Albairate (da Bosco di Riazzolo) sino a rotonda di Cusago

<i>Misure mitigative</i>	<p>Per il passaggio faunistico non c'è corrispondenza tra i disegni del progetto definitivo con quello schematico indicato alla pag.64 della Relazione generale descrittiva. Quest'ultimo andrebbe valutato rispetto al livello di quota dell'autostrada e quello dei corsi d'acqua per poter creare il passaggio della fauna terrestre adeguato alla capacità dell'animale di percorrere il medesimo. A tal fine andrebbe alzato il livello della quota stradale – max m.1,50 - tra lo svincolo di Albairate e quello di Cusago. Per tali passaggi faunistici riferirsi alle tipologie allegate agli schemi PF.</p> <p>Nei reliquati e negli spazi all'interno degli svincoli andranno previste anche <u>zone umide naturaliformi</u> con abbondante vegetazione palustre e igrofila, al fine di consolidare il reinsediamento delle garzaie nei boschi di Riazzolo e di Cusago, assecondando, quindi, il carattere igrofilo del territorio. Le zone umide artificiali potranno anche svolgere un ruolo nella fitodepurazione delle acque meteoriche.</p> <p>In particolare, nello svincolo n.4 Albairate-S.P.n.114 situato subito a est della zona industriale di Albairate, il <u>passaggio faunistico</u> che convoglierà anche le acque del corso d'acqua dovrà essere del tipo Am. Nello spazio intercluso nello svincolo, andrà creata una zona umida secondo lo schema indicato nella figura 3.</p> <p>Lo svincolo n.6 di Cislano posto a ridosso di Cascina Scanna andrà ribaltato e collocato all'interno delle aree intercluse tra la zona industriale e l'autostrada, spostando di conseguenza l'area di cantiere più a est.</p> <p>L'area interclusa posta tra la zona industriale di Cislano e l'autostrada dovrà essere completamente forestata con specie arboree ed arbustive autoctone, allo scopo di costituire una densa barriera vegetale tra la strada e le zone urbanizzate. Andrà creata una barriera verde mediante terrapieno o tipologia di cui allo schema Ba2* tra la cascina Scanna e lo svincolo autostradale. La parte di svincolo 6 posta a sud della strada dovrà ospitare una zona umida secondo il modello proposto nella figura 2.</p> <p>Nell'area interclusa nella sistemazione del cavalcavia, a sud dell'abitato di Cislano, andrà realizzata una zona umida secondo il modello proposto nella figura 2.</p> <p>Nell'area interclusa in corrispondenza dell'abitato di Cislano, l'intervento di barriera verde proposto dal progetto definitivo dovrà essere realizzato con piante autoctone del Parco, di provenienza certificata, mentre nel tratto in</p>
--------------------------	--



	<p>corrispondenza dell'area di rispetto della riserva naturale Bosco di Cusago, andrà realizzata una zona umida secondo il modello proposto nella figura 4.</p> <p>Nell'area interclusa nella progressiva km.17+570, in corrispondenza della cascina Cascinetta, andrà realizzato un intervento di forestazione piuttosto denso, con specie arboree e arbustive autoctone del Parco.</p> <p>Occorrerà creare un grande <u>passaggio per la fauna vertebrata</u> in direzione nord-sud in corrispondenza del bosco di Cusago, al fine di non interrompere la continuità della grande area azzonata come Parco naturale dal PTC, che comprende al suo interno anche il Bosco di Cusago. L'ecodotto andrà realizzato secondo il tipo Pv1</p> <p>La strada non dovrà in alcun modo interrompere le aste dei fontanili, che devono invece rivestire il ruolo di passaggi per la fauna. In particolare, in corrispondenza del fontanile Delle Monache, progr. 16 + 0.60, con un ponte avente una luce di 10 m.; allo stesso modo, i passaggi faunistici indicati nel progetto alla progr. 16 + 170 e alla progr. 16 + 190, andranno sostituiti con ponti aventi una luce di 10 m che scavalcano i fontanili Marcavallino e Testa.</p> <p>Spostamento dello svincolo n. 6 lontano dalla cascina Scanna traslandolo di circa 200 m in direzione Est collocandolo di fronte all'area industriale di Cislano.</p> <p>Realizzazione di adeguati passaggi per i mezzi agricoli per mitigare l'aumento dei costi di produzione e tempi di lavoro che si avranno a seguito dell'opera. La localizzazione di tali passaggi dovrà essere concordata con le rappresentanze locali delle Organizzazioni Agricole.</p> <p>Realizzazione di barriere antirumore in prossimità delle Cascine interessate dall'intervento, in modo da diminuire l'impatto visivo e acustico dell'opera; tali barriere dovranno essere realizzate seguendo lo schema Ba2 del repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali.</p>
<p>Misure compensative</p>	<p><u>Acquisizione aree e riqualificazione del Bosco di Cusago</u>, comprendente anche l'acquisizione e realizzazione di una <u>fascia boscata di mitigazione tra il Bosco e il tracciato della strada</u>, come indicato nel progetto definitivo, e le opere necessarie a migliorare la fruizione dell'area.</p> <p>Per le sole aree del bosco di Cusago (circa 7 ettari) il Parco ha già predisposto un progetto preliminare e quantificato gli oneri di esproprio e primi lavori per un totale di 1.500.000,00 €</p> <p>Realizzazione di un corridoio ecologico tra il Bosco di Riazzolo e il Bosco di Cusago da creare lungo il tracciato del Canale Scolmatore Nord Ovest e le annesse opere di viabilità ciclopedonale (allegato: Tavola Progetto Speciale n.3 - rete ciclopedonale del Parco) da concordare con il Parco.</p> <p>Creazione di impianti di biomasse secondo lo schema Vs1.</p>

Tratto da rotonda di Cusago sino a Milano

Valutazione dell'intervento e incidenza sul sistema paesaggistico e ambientale

<p>Valori riconosciuti da vincoli di legge</p>	<p>Dlgs. 42/2004 art.142 Bene paesaggistico: lettera f) parchi e riserve, lettera g) boschi</p> <p>Dlgs. 42/2004 art.10 Bene Culturale Monumentale : Castello visconteo di Cusago, Santa Maria Rossa, Cascina Cusago di Sotto in Cusago,</p> <p>Verbale C.P 16/5/1984 della Regione Lombardia - Castello di Cusago e zone adiacenti</p> <p>Zone di Protezione Speciale e Siti di Importanza Comunitaria - Bosco di Cusago, Fontanile Nuovo</p> <p>L.R.24/90 di istituzione del Parco Agricolo Sud Milano</p>
<p>Valori riconosciuti dal PTC del Parco</p>	<p>Zona di tutela e valorizzazione paesistica (art. 34), Territori agricoli di cintura metropolitana (art. 25), Aree in abbandono o in uso improprio (art. 47), Nuclei rurali di interesse paesistico e nuclei di grande valore storico monumentale (art. 38), Insediamenti rurali isolati di interesse paesistico (art.39), Manufatti della storia agraria (art. 40).</p>
<p>Elementi costitutivi del contesto</p>	<p>Rete ecologica del PTCP vigente</p> <p>Rete Ecologica Regionale</p> <p>Grandi comparti di paesaggio agrario della pianura irrigua caratterizzato dalla</p>



	presenza di strutture irrigue, fontanili, elementi ad alto valore storico monumentale.
--	--

Considerate le trasformazioni conseguenti alla realizzazione del tracciato stradale in relazione a:

<i>alterazioni del sistema paesaggistico, storico, impatto visuale</i>	L'attuale strada ha caratteristiche integrate al paesaggio agrario e urbano che attraversa mentre la nuova strada determinerà la cesura del paesaggio stesso attualmente godibile verso il Castello di Cusago nonché l'interferenza impattante rispetto con la cascine tutelate dal Parco: il Molino del Paradiso (Art. 40 Manufatti della storia agraria), la Cascina Moiranino, la Cascina Assiano (Art. 38 Nuclei rurali di interesse paesistico) e la Cascina Santa Maria Rossa (Artt. 39 Insediamenti rurali isolati di interesse paesistico e 40 Manufatti della storia agraria).
<i>alterazioni del sistema naturalistico</i>	L'area è la più antropizzata tra quelle presenti lungo il tracciato ma presenta ancora dei buoni caratteri di naturalità, confermati dall'inclusione di una sua parte nella zona di tutela e valorizzazione paesistica (art. 34).
<i>alterazioni del sistema agricolo</i>	<p>Il tratto dell'opera che parte dallo svincolo della tangenziale Ovest e si dirige verso est seguendo il percorso dell'attuale SP114 attraversa un territorio che, anche se densamente abitato, alterna tratti urbanizzati con altri dove è ancora possibile riconoscere la trama del paesaggio agrario tipico della zona. Le aziende che saranno direttamente interessate dall'intervento sono circa una decina, ma l'impatto dell'opera è tale che influirà anche sulle aziende non direttamente coinvolte. Le coltivazioni presenti sono in larga prevalenza seminativi: mais, foraggiere avvicendate e cereali autunno - vernini.</p> <p>Nelle vicinanze del tracciato sorgono numerosi nuclei rurali e cascine, in parte riqualificati e riconvertiti ad uso residenziale, in parte ancora utilizzati per l'attività agricola, in parte anche totalmente o parzialmente dismessi ed in mediocre stato di conservazione. In particolare, immediatamente a ridosso del tracciato si trovano In questo primo tratto l'opera riprende quasi interamente il percorso della attuale SP114, il consumo di territorio deriva pertanto principalmente dai tre svincoli che sono previsti in questo tratto. Purtroppo sembra che almeno due di questi svincoli, il n.8 (Cusago Est - Milano) e il n. 9 (Milano - SP172) siano stati progettati con lo scopo di massimizzare il consumo di territorio e di ottenere la massima interferenza con le cascine presenti: lo svincolo n. 9 sarà realizzato nelle immediate vicinanze della Cascina Moiranino e il n. 8 verrà addirittura a circondare su tre lati la Cascina Santa Maria Rossa.</p> <p>In conseguenza delle caratteristiche dell'opera che si configura come una vera e propria arteria di tipo autostradale sia per le dimensioni che per le caratteristiche progettuali, la frammentazione dei fondi agricoli direttamente interessati risulterà molto maggiore rispetto ad oggi. Si assisterà ad una profonda modificazione dell'intero territorio direttamente o indirettamente interessato con maggiori difficoltà produttive e con un aumento dei costi di produzione. L'effetto nel lungo periodo sarà la diminuzione dell'attività agricola con la creazione di nuovi spazi per un'ulteriore urbanizzazione dell'area, probabilmente solo contenuta dalle eventuali opere di compensazione ambientale.</p>

MISURE MITIGATIVE e COMPENSATIVE
Tratto da rotonda di Cusago sino a Milano

<i>Misure mitigative</i>	Per il passaggio faunistico non c'è corrispondenza tra i disegni del progetto definitivo con quello schematico indicato alla pag.64 della Relazione generale descrittiva. Quest'ultimo andrebbe valutato rispetto al livello di quota dell'autostrada e quello dei corsi d'acqua per poter creare il passaggio della fauna terrestre adeguato alla capacità dell'animale di percorrere il medesimo. A tal fine andrebbe alzato il livello della quota stradale - max m.1,50 - tra lo svincolo di Cusago e quello di Milano. Per tali passaggi faunistici riferirsi alle tipologie
--------------------------	---



Allegato alla Delibera di Consiglio Direttivo n. 22 del 21 Aprile 2009
Atti n. 95809

	<p>allegate agli schemi PF.</p> <p>Lungo il lato del cavalcavia posto verso il Castello Visconteo di Cusago a partire dalla strada SP162 alla rotonda Svincolo n.7, prevedere una fascia di mitigazione di almeno 30mt. seguendo lo schema Vs2 allegato.</p> <p>Prevedere la sottovia alla Progr.Km.17+940 più ampia di almeno 2,00 mt. per permettere il collegamento ciclopedonale tra il nucleo storico di Cusago con i territori agricoli e cascine poste a sud della nuova strada.</p> <p>Il tratto di autostrada che va dal confine di Cusago con quello di Milano andrà prevista disassata e spostata più a sud allontanandosi dall'area di influenza percettiva dell'edificio sottoposto a tutela monumentale di C.na Santa Maria Rossa, modificando di conseguenza il sistema di accessibilità urbana di Cusago.</p> <p>In ogni caso andrà previsto allo svincolo per Cusago Est-Milano, la creazione di zone umide naturaliformi con abbondante vegetazione palustre e igrofila, su modello di quella illustrata nella figura 5.</p> <p>Nello svincolo n.9 Milano-S.P.n.172, a ridosso di Muggiano, la mitigazione dovrà essere realizzata attraverso la messa a dimora di aspetti forestali, con specie arbustive e arboree autoctone del Parco, con sesto di impianto molto denso e presenza di piccoli stagni all'interno della vegetazione forestale, secondo il modello di figura 6.</p> <p>Spostamento degli svincoli lontano dalle cascine. Realizzazione di adeguati passaggi per i mezzi agricoli per mitigare l'aumento dei costi di produzione e tempi di lavoro che si avranno a seguito dell'opera. La localizzazione di tali passaggi dovrà essere concordata con le rappresentanze locali delle Organizzazioni Agricole. Realizzazione di barriere antirumore in prossimità delle Cascine interessate dall'intervento, in modo da diminuire l'impatto visivo e acustico dell'opera; tali barriere dovranno essere realizzate seguendo lo schema Ba2.</p>
<p>Misure compensative</p>	<p>Creazione di impianti di biomasse secondo lo schema Vs1</p>

Considerazioni ulteriori e conclusive

Il progetto complessivamente è da ritenersi fortemente incidente e irreversibile sulla struttura storica, paesaggistica e naturalistica. L'incidenza sui siti di importanza comunitaria presenti nel parco è negativa rispetto al disegno di Rete europea Natura 2000. In ogni caso la condizione affinché siano attenuati gli effetti di irreversibilità è necessario che i progetti di mitigazione e compensazione richiesti **vengano verificati e puntualmente concordati col Parco Agricolo Sud Milano**. Si ricorda inoltre che, in accordo con il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco, le essenze impiegate per qualunque intervento di mitigazione e compensazione ambientale devono appartenere a specie **rigorosamente autoctone** nel territorio del Parco e devono essere di provenienza certificata. La composizione floristica delle singole fitocenosi che verranno ricreate andrà concordata con gli uffici del Parco. Gli impianti arboreo e arbustivi andranno bagnati almeno per tre anni e comunque fino all'attecchimento e sostituite le fallanze.

IL DIRIGENTE
PROGRAMMAZIONE E CONTROLLO
Arch. Rossana Ghiringhelli

Referenti istruttori
Dott. Marletta Piercarlo
Arch. Giuseppe Romanelli
Dott. Fabrizio Scelsi



[Handwritten signature]

REPERTORIO MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

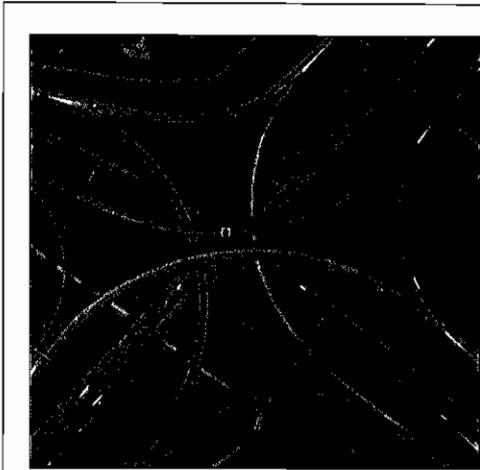


FIGURA 1

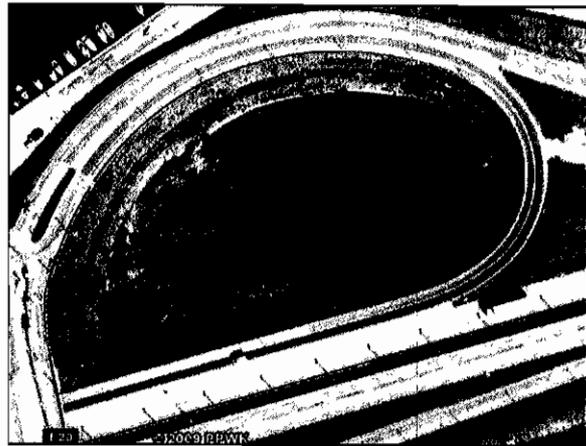


FIGURA 2



FIGURA 3



FIGURA 5



FIGURA 6

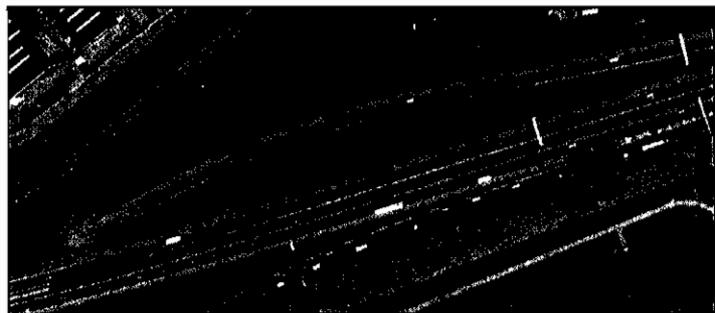


FIGURA 4



SCHEMI

passaggio faunistico

rete di protezione

riempimento con sabbia / terreno

piono di campagna

Il sottopasso faunistico è un'opera di ingegneria che permette il passaggio sicuro della fauna selvaggia e domestica (in particolare ungulati) sotto le infrastrutture viarie. È costituito da un arco di cemento o acciaio, con una rete di protezione superiore e un riempimento con sabbia o terreno. Il piono di campagna è un elemento di design che integra l'opera nel paesaggio circostante.

NOTE:
Sottopasso idoneo anche per ungulati; lunghezza alla base 12 m, altezza minima 12 m. Notare il taglio obliquo all'imboccatura che aiuta l'ingresso della luce.

INTERVENTI DI DEFRAMMENTAZIONE

Sottopasso faunistico

Sf 1*

NOTE:
Sovrappasso autostrada / superstrada a raso: sovrappasso indicato a tutte le specie, compresi ungulati. Larghezza consigliata maggiore di 5 m.
Ponte - galleria verde: larghezza minima 8 m. Ottimale da 15 a 20 m. È importante curare l'impianto di vegetazione di richiamo.

Il sovrappasso autostrada / superstrada a raso è un'opera di ingegneria che permette il passaggio sicuro della fauna selvaggia e domestica (in particolare ungulati) sopra le infrastrutture viarie. È costituito da un ponte o da una galleria verde, con una larghezza consigliata maggiore di 5 m. Il ponte - galleria verde è un'opera di ingegneria che permette il passaggio sicuro della fauna selvaggia e domestica (in particolare ungulati) sopra le infrastrutture viarie. È costituito da un ponte o da una galleria verde, con una larghezza minima di 8 m. È importante curare l'impianto di vegetazione di richiamo.

INTERVENTI DI DEFRAMMENTAZIONE

Ponte verde 1

Pv 1*



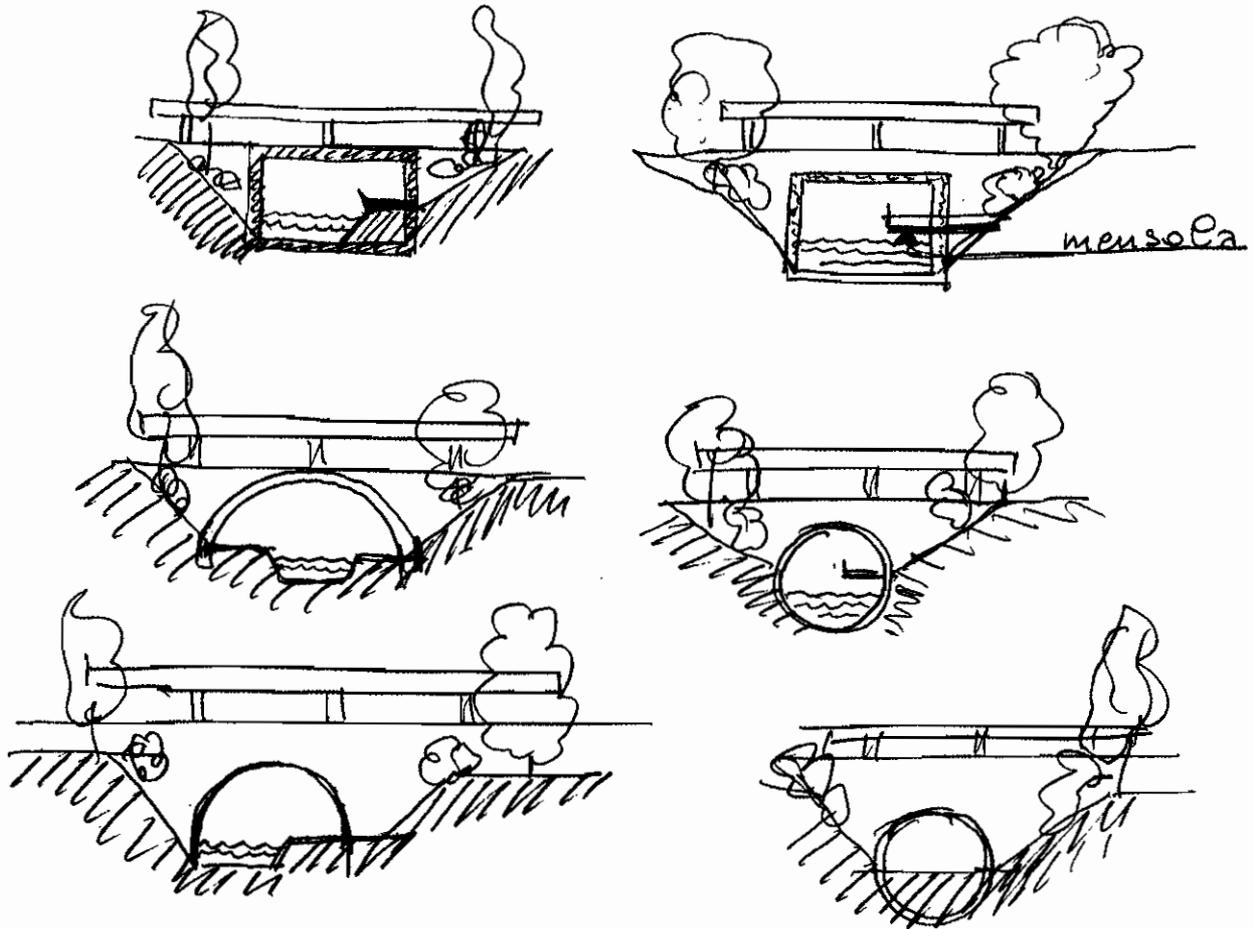
NOTE:
Opera da utilizzarsi per realizzare passaggi faunistici in pareti arginali, in corrispondenza dei ponti.

INTERVENTI DI DEFRAMMENTAZIONE **Attraversamento con mensola** **Am***

è importante posizionare una densa fascia di arbusti, alti almeno 2 m, per riparare il percorso faunistico dal disturbo antropico.

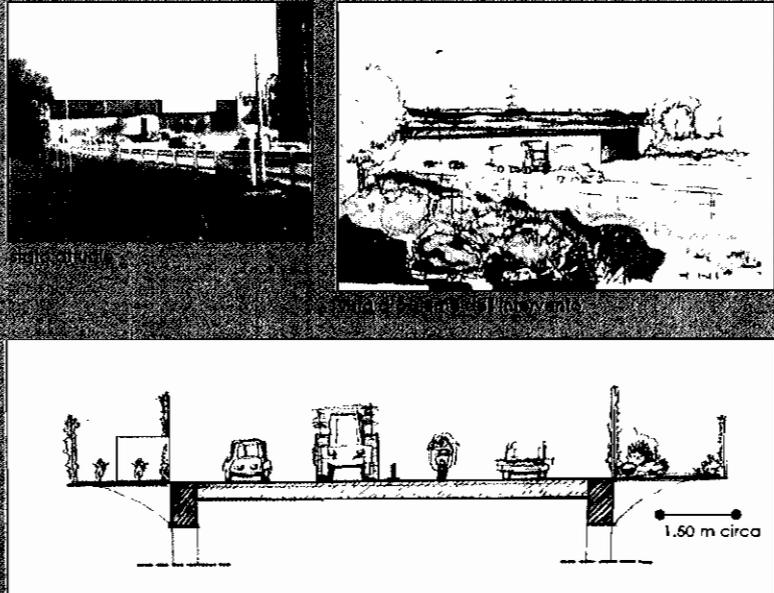
NOTE:
L'altezza dello strato di terreno può essere variabile da 30 o 70 cm, con spessore massima per la vegetazione arbustiva, in corrispondenza delle travi del ponte.

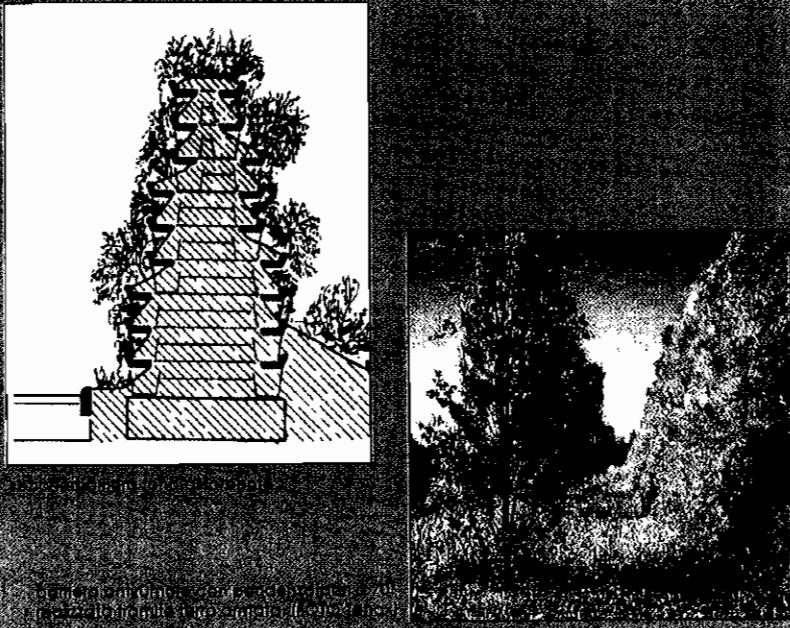
INTERVENTI DI DEFRAMMENTAZIONE **Ponte attrezzato 2** **Pa 2***



Schemi PF



	
<p>NOTE: Due passerelle appese ai lati di un ponte esistente: una ciclo-pedonale, l'altra per la fauna.</p>	
<p>INTERVENTI DI DEFRAMMENTAZIONE</p>	<p>Ponte attrezzato 1 Pa 1*</p>

	
<p>NOTE: Esempi di barriere antirumore lungo strada. Le tipologie d'intervento variano a seconda dello stato di fatto, dello spazio disponibile, della infrastruttura da mitigare.</p>	
<p>BARRIERE ANTIRUMORE</p>	<p>Barriera antirumore realizzata con elementi in c/c o terra armata Ba 2*</p>



NOTE:

Per mitigare gli impatti dovuti alla frattura del tessuto paesistico, alle polveri disperse e all'inquinamento del suolo e delle colture, è possibile inserire impianti di biomasse a cicli brevi con lo scopo di ricostruire un margine stradale in grado di assorbire gli inquinanti, senza richiamare la fauna selvatica in zone di pericolo. Con un opportuno inserimento di siepi e filari, è inoltre possibile la ricostruzione del disegno di paesaggio, in modo tale da mitigare lo squarcio prodotto dalla linearità e dall'orientamento della strada, salvaguardando l'economia agricola.

strada di campo

strada di progetto

VEGETAZIONE LUNGO STRADA

Impianto di biomasse lungo strada

Vs 1

VEGETAZIONE LUNGO STRADA

VEGETAZIONE LUNGO STRADA

Fascia di vegetazione lungo infrastruttura lineare - sezione stradale in viadotto

Vs 6

