

Mitigazioni ambientali

Già nella fase progettuale, Autostrada Pedemontana Lombarda si è posta l'obiettivo di minimizzare l'impatto visivo dell'autostrada, collocandola in trincea e galleria al di sotto, quindi, del "piano campagna", rendendola pressoché invisibile. Grazie alle mitigazioni a verde, l'obiettivo è stato rafforzato, riducendo ulteriormente l'impatto visivo e acustico dell'infrastruttura sul territorio con interventi tecnici specifici e dando vita, contemporaneamente, a un nuovo paesaggio fatto di spazi verdi di ampio respiro.

A differenza degli interventi puntuali minimi comunemente utilizzati per mascherare le infrastrutture lineari, Autostrada Pedemontana Lombarda ha scelto un approccio più organico, orientato alla costruzione di nuovi paesaggi. Una scelta che offre l'opportunità unica di rafforzare i corridoi ecologici e riqualificare le aree periferiche, contribuendo a ripristinare la qualità paesaggistica e a evitare la conurbazione selvaggia intorno agli assi stradali.

Le mitigazioni creeranno una striscia verde, visibile non solo dagli utenti dell'autostrada ma accessibile pubblicamente ed ecologicamente. L'opera rispetta la partitura agraria del territorio, evitando una monotona fascia ecologica parallela alla strada e preferendo una scacchiera di elementi di naturalità diffusa che richiamano la struttura rurale storica.

Autostrada Pedemontana Lombarda ha seguito specifici criteri nella scelta e nel dimensionamento degli interventi mitigativi, come:

1. **Filtro rispetto agli inquinanti atmosferici:** sono state selezionate essenze vegetali con elevata capacità di assorbire CO₂ e contenere la dispersione delle polveri, unite all'eventuale formazione di terrapieni.
2. **Schermatura acustica:** creazione di ampie fasce boscate per un'efficace mascheratura degli interventi di mitigazione acustica, nonché creazione, ove possibile, di dune anti-rumore attraverso rimodellamenti morfologici rinverditi.
3. **Connettività ecologica:** creazione di fasce e aree verdi di connettività, con funzione di stepping-stone (segna-passo) agli spostamenti della fauna, laddove il tracciato attraversa le aree agricole.
4. **Ricucitura della rete ecologica:** interventi di rafforzamento e/o ampliamento della rete ecologica regionale, specialmente nei punti in cui l'opera ne interseca gli elementi portanti, come fiumi, corsi d'acqua, aree naturali e varchi.
5. **Mascheramento manufatti:** particolare attenzione alle richieste dei comuni interessati di mascherare opere e manufatti che potrebbero risultare intrusivi nella percezione e fruizione del paesaggio.

Siamo impegnati a creare un ambiente autostradale che si integri armoniosamente con il territorio, rispettando la sua bellezza e biodiversità.

Questi i numeri delle mitigazioni per le tratte già realizzate di A36 (21,5 km), A59 tangenziale di Como (3 km) e A60 tangenziale di Varese (4.9 km):

- **50 milioni di euro** costo totale di realizzazione delle opere di mitigazione ambientale.
- **107 ettari** di superficie di territorio, pari a 55 campi da calcio, interessata dalle opere di mitigazione ambientale.
- **290.000** nuovi alberi e arbusti che contribuiscono a una cattura approssimativa di circa **5.000 tonnellate** di CO2 all'anno.
- **10 km** di barriere acustiche

Valutazione di impatto ambientale

Autostrada Pedemontana Lombarda ha sottoposto il suo progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), seguendo le direttive della "Legge Obiettivo" (Legge n. 443 del 2001).

Nel 2003, è stato presentato uno Studio di Impatto Ambientale (SIA) basato sul Progetto Preliminare dell'autostrada, conformemente al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988: "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale".

Lo SIA, coprendo l'intero tracciato autostradale, è stato trasmesso alle Autorità competenti e reso disponibile per la consultazione pubblica. Diverse integrazioni sono state apportate successivamente in risposta alle richieste della commissione tecnica (CTVIA) del Ministero dell'Ambiente, elaborate nel corso dell'istruttoria di VIA:

- Settembre 2004: integrazioni e modifiche al progetto preliminare - Tratta B1 e Tratta B2.
- Febbraio 2005: Interazioni tra il tracciato di progetto e i siti di importanza comunitaria (SIC).
- Giugno 2005: Integrazioni Indagini Archeologiche.

L'istruttoria è stata completata nel 2005 con il parere di compatibilità ambientale del progetto autostradale emesso dalla CTVIA, seguito dall'approvazione del Progetto Preliminare da parte del CIPESS con Delibera n.77 del 2006.

Nel 2009, Autostrada Pedemontana Lombarda ha presentato il Progetto Definitivo dell'opera autostradale, integrato dallo Studio di Impatto Ambientale per le sole varianti sostanziali rispetto al Progetto Preliminare. La verifica della documentazione si è conclusa nel 2009 con il parere di compatibilità ambientale delle varianti esaminate e l'approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPESS con Delibera n.97 del 2009.

I successivi adempimenti legati all'iter previsto dalla norma sono consultabili presso il sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/51>