



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

**Indirizzi in Allegato**

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA-2012-0014122 del 12/06/2012

Pratica N. ....

Prof. Mittente: .....

**OGGETTO: DETERMINA DIRETTORIALE.**

**Procedura di Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni a), d), e) del Decreto VIA n. 7583 del 03/09/2002 - "Raddoppio linea ferroviaria Milano - Mortara - Tratta Milano S. Cristoforo - Milano Porta Romana".**

La Società RFI Rete Ferroviaria Italiana, con nota prot. n. 1415 del 29/11/2011, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2011-0030968 del 12/12/2011, ha trasmesso la documentazione inerente il progetto in oggetto indicato ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza con riferimento al Decreto VIA, parte positivo con prescrizioni e parte negativo, n. DEC/VIA/7583 del 03/09/2002.

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. n. CTVA-2012-0001924 del 30/05/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0013236 del 04/06/2012, ha trasmesso il proprio parere n. 936 del 25/05/2012 di verifica di ottemperanza alle prescrizioni a), d), e) del Decreto VIA n. 7583 del 03/09/2002 relativamente al progetto in epigrafe.

Acquisito il parere sopra citato, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante, sulla base del medesimo, si

**DETERMINA**

Per le prescrizioni a), d) ed e), di cui al DEC/VIA/7583 del 03/09/2002:

- L'ottemperanza della prescrizione a);
- L'ottemperanza della prescrizione d) per quanto riguarda la seconda parte della stessa e quindi per quanto attiene al piano di cantierizzazione relativo alla tratta in oggetto;
- L'ottemperanza della prescrizione e) nel rispetto della previsione di aumento del volume di traffico passeggeri dagli attuali 50 treni/giorno, circolanti nel solo periodo diurno (06:00 - 22:00),

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.  
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931  
DVA-ZVA-L0-03\_2012-0124.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994  
e-mail: dva-II@minambiente.it

ai futuri 142 treni/giorno, di cui n. 12 nella fascia notturna (dalle ore 22:00 alle ore 06:00),  
utilizzata dal Proponente come base delle elaborazioni presentate.

Quanto sopra si comunica alla Società RFI Rete Ferroviaria Italiana e alle  
Amministrazioni in indirizzo per i necessari seguiti di competenza.

Avverso la presente comunicazione è ammesso ricorso entro 60 giorni dal ricevimento  
al TAR competente ed entro 120 giorni al Capo dello Stato.

All.: c.s.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Grillo)

**Elenco indirizzi**

RFI - Rete Ferroviaria Italiana  
Direzione Programmi e Investimenti  
Direttrice Est Ovest  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 ROMA (RM)

**RACCOMANDATA A/R**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione  
Via Nomentana, 2  
00161 ROMA (RM)

e, p.c.

Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Direzione Generale per il Paesaggio,  
le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte  
Contemporanee  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA (RM)

Regione Lombardia  
Direzione Generale Territorio e Urbanistica  
Struttura VIA  
Via Sasseti, 32/2  
20124 MILANO (MI)

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
SEDE



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

*Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS  
U. prot CTVA - 2012 - 0001924 del 30/05/2012*

*Prodotto N. \_\_\_\_\_  
Prof. Moltisanti \_\_\_\_\_*

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E. prot DVA - 2012 - 0013236 del 04/06/2012

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali



Sede

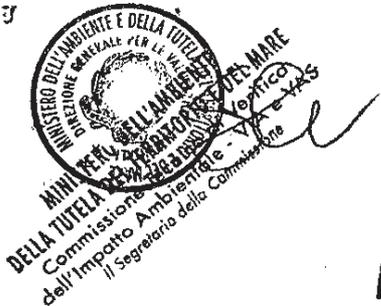


**OGGETTO:** Trasmissione Parere N. 936 del 25 maggio 2012 - Verifica di  
Ottemperanza alle prescrizioni a), d), ed e) del Decreto VIA n. 7583  
del 3 settembre 2002 - Raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara.  
Tratta Milano San Cristoforo-Milano Porta Romana - Proponente:  
R.F.I. S.p.A.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza della Direzione Generale, si trasmette copia  
conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla  
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS nella seduta  
Plenaria del 25 maggio 2012

Il Segretario della Commissione  
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:  
Funzionario responsabile:  
CTVA-US-02\_2012-0134.DOC



La presente copia fotostatica composta  
di n° 14..... fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 30 MAG. 2012.....

*Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto  
Ambientale - VIA E VAS

Parere n. 936 del 25 maggio 2012

<b>Progetto:</b>	Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni a), d), ed e) del Decreto VIA n. 7583 del 3 settembre 2002  <b><u>Raddoppio linea ferroviaria Milano - Mortara. Tratta Milano San Cristoforo - Milano Porta Romana</u></b>
<b>Proponente:</b>	R.F.I. S.p.A.

*[Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including 'SP', 'TS', 'L', 'U', 'W', 'M', 'A', 'P', 'S', 'R', 'L', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z']*



Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**VISTA** la nota DVA/2011/32073 del 22.12.2011 con cui la Direzione Generale ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l'istruttoria di verifica di ottemperanza alle prescrizioni a), d), e) del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC/VIA/7853 del 03.09.2002 relativo al progetto "Raddoppio linea ferroviaria Milano - Mortara. Tratta Milano S. Cristoforo - Milano Porta Romana";

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

**VISTO** il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTA** la documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. RFI-DIN.DPI.EC/A0011/P/2011 1415 del 29.11.2011, che si compone dei seguenti elaborati:

1. Tabella di verifica di ottemperanza delle prescrizioni

2. Cantierizzazione:

- MED101DRSP7CA00000110 - Planimetria d'inquadramento della cantierizzazione e quadro viario;
- MED100DRSRGCS0000002A - Relazione di cantierizzazione;

3. Monitoraggio Ambientale:

- MED100D22RGMA0000001A — Relazione generale
- MED100D22P6MA0000001A — Planimetria ubicazione dei punti di monitoraggio - Tav. 1/4;
- MED100D22P6MA0000002A — Planimetria ubicazione dei punti di monitoraggio - Tav. 2/4;



- MED100D22P6MA0000003A — Planimetria ubicazione dei punti di monitoraggio - Tav. 3/4;
- MED100D22P6MA0000004A — Planimetria ubicazione dei punti di monitoraggio - Tav. 4/4;

4. Impianto fotovoltaico;

- MED100D18ROLF0000001A — Relazione tecnica impianto fotovoltaico;
- MED100D18PALF0000001A — Disposizione Moduli - Schemi;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota prot. RFI-DIN.DP.LEOVA0011/VP2011 319 del 04.04.2012, che si compone dei seguenti elaborati:

- MED100DRSRGCS0000002B - Relazione di cantierizzazione;
- MED100D18ROLF0000001B — Relazione tecnica impianto fotovoltaico;
- Schema procedure;

PRESO ATTO che :

- con DEC/VIA/7583 del 03.09.2002 è stato espresso :
  - "giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al raddoppio della linea ferroviaria Milano - Mortara da realizzarsi nei Comuni di Milano, Corsico, Cesano, Trezzano sul Naviglio, Gaggiano, Vermezzo Albairate, Abbiategrasso, Ozzero, Vigevano, Parona e Mortara (MI - PV) nel tratto Milano - Gaggiano e del raccordo con la linea ferroviaria per Novara presentata dall'ITALFERR S.p.A. a condizione che si ottemperi alle sottoelencate prescrizioni, raccomandazioni e subordinatamente alle seguenti condizioni [...]";
  - "giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al raddoppio della linea ferroviaria Milano - Mortara da realizzarsi nei Comuni di Milano, Corsico, Cesano, Trezzano sul Naviglio, Gaggiano, Vermezzo Albairate, Abbiategrasso, Ozzero, Vigevano, Parona e Mortara (MI - PV) nel tratto Gaggiano - Mortara in quanto il progetto evidenzia particolari criticità in termini di interferenza con i sistemi naturali, specialmente quelli afferenti al Parco della Valle del Ticino (inseriti anche tra i Siti di interesse comunitario), di difficoltà di inserimento negli ambiti antropizzati in termini di inserimento urbanistico, di interruzione del continuum e di frazionamento delle aree nonché per evidenti problemi riferiti all'inquinamento acustico e da vibrazioni [...]";
- con DEC/VIA/25 del 27.01.2003 è stato esteso il "giudizio positivo di compatibilità ambientale reso con Decreto VIA n.7583 del 3 settembre 2002 anche alla parte di progetto relativo al raddoppio della linea ferroviaria Milano - Mortara nel tratto Gaggiano - Cascina Bruciata e nel tratto Parona - Mortara, presentata dall'ITALFERR S.p.A., a condizione che si ottemperi alle sottoelencate prescrizioni, condizioni e raccomandazioni [...]";
- con Delibera CIPE n. 76/06 del 29.03.2006 è stato approvato il progetto preliminare di "[...] raddoppio della linea ferroviaria Milano - Mortara: tratta Cascina Bruciata - Parona Lomellina";
- con nota DSA/2009/647 del 22.01.2009 trasmessa al Proponente, la Direzione "DETERMINA La positiva conclusione delle attività di verifica dell'ottemperanza del progetto "Raddoppio linea ferroviaria Milano - Mortara - Tratto Milano - S. Cristoforo - Gaggiano" alle prescrizioni di cui al Decreto Via DEC/DSA/7583 del 2 settembre 2002, condizionata all'adempimento delle indicazioni riportate del citato parere n. 143 del 13 novembre 2008 della Commissione Tecnica di Valutazione dell' Impatto Ambientale VIA e VAS" ovvero nel parere n. 143 del 13.11.2008 la Commissione ha ritenuto che :



prescrizioni indicate nella DEC/VIA/7583 del 2 settembre 2002 risultano ottemperate..";

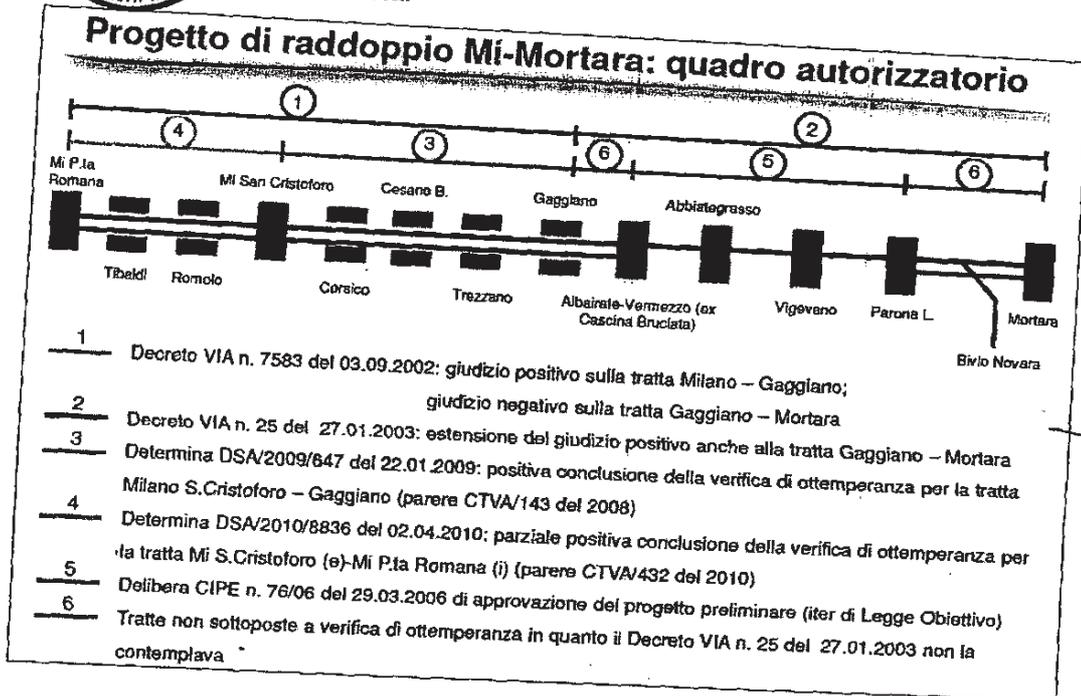
- "...Anche le Raccomandazioni risultano ottemperate..";
- "Restano ferme le ulteriori prescrizioni la cui verifica di ottemperanza è posta a carico della Regione Lombardia e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. La presente verifica di ottemperanza è da intendersi condizionata al rispetto del modello di esercizio ridotto indicato nella istanza di richiesta di ottemperanza (riduzione del numero di treni e chiusura della linea durante le ore notturne). In presenza di eventuali incrementi di utilizzazione della linea il Proponente dovrà- nuovamente sottoporre verifica di ottemperanza rispetto al DEC/VIA/7583 del 2 settembre 2002.";
- con Determina Direttoriale Prot. DSA-2010-8836 del 02.04.2010 la Direzione ha comunicato la parziale positiva conclusione delle attività di verifica di ottemperanza del progetto "Raddoppio linea ferroviaria Milano - Mortara"relativamente alla tratta "Stazione di San Cristoforo(esclusa) - Stazione di Porta Romana (compresa)", come indicato nel Parere n. 432 del 04.03.2010 con cui la Commissione si è espressa come segue:

Prescrizione primo punto	OTTEMPERATA
Prescrizione lett. "A"	NON OTTEMPERATA
Prescrizione lett. "B"	OTTEMPERATA
Prescrizione lett. "D"	NON OTTEMPERATA
Prescrizione lett. "E"	NON OTTEMPERATA

*[Handwritten signatures and notes are scattered throughout the page, including a large signature in the center and several smaller ones on the right margin.]*



Schema della Verifica di Ottemperanza autorizzatoria



**Oggetto e definizione della Verifica di Ottemperanza**

Con DEC/VIA/7583 del 03.09.2002 è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto per il tratto Milano - Gaggiano a condizione che si ottemperino prescrizioni, raccomandazioni e condizioni indicate nel Decreto, tra cui le prescrizioni a), d) ed e) che sono oggetto della presente verifica di ottemperanza. In particolare tali prescrizioni recitano:

- a): "la protezione ed il contenimento del rumore sia conseguito realizzando schermature con un elevato livello di qualità architettonica ed integrate con interventi di sistemazione e riqualificazione degli ambiti urbani, specialmente nei tratti in cui sono previsti tunnel antirumore. In particolare dovranno essere utilizzati materiali fonoassorbenti e le barriere dovranno essere rese coerenti con i caratteri paesaggistici dei luoghi anche mediante la realizzazione di ulteriori elementi di mitigazioni. Là dove possibile unitamente agli schermi acustici, dovranno essere posti in opera anche interventi di arredo urbani, di ricucitura del tessuto locale, ecc. Il progetto, che dovrà essere predisposto prima dell'appalto dei lavori, dovrà essere particolarmente curato in termini di composizione dei principali elementi dello scenario percettivo, scelta dei colori prevalenti, della coerenza con la struttura degli edifici presenti, con le visuali ecc. Dovranno quindi essere altresì analizzate le soluzioni possibili in relazione alle forme architettoniche più idonee in considerazione degli assi e delle visuali di riferimento garantendo omogeneità di forme, di colori e di materiali per le zone che risultano omogenee. In ottemperanza al Decreto 23.11.2001 dovrà essere valutata la convenienza di introdurre, nella struttura antirumore, sistemi in grado di captare, utilizzare e convertire l'energia solare;
- d): prima dell'inizio dei cantieri dovrà essere redatto un piano di cantierizzazione che preveda lo spostamento del cantiere Corsico nelle limitrofe aree più degradate, l'ottimizzazione dell'uso e dell'organizzazione interna, idonee soluzioni alternative all'uso della viabilità primaria urbana per il transito dei mezzi di cantiere e dia evidenza di tutte le indicazioni prescrittive

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



... nei documenti presentati dal Proponente, ivi esclusa l'impermeabilizzazione delle aree ... con raccolta e trattamento delle acque, l'adozione di sistemi di pulizia delle ruote dei ... che escono dai cantieri e si immettono nella viabilità ordinaria, ecc;

- e) sia predisposto un sistema di monitoraggio che associ ai rilievi per le componenti rumore e vibrazioni il controllo dei transiti in termini di treni giorno;

Una prima verifica di ottemperanza conclusasi con Parere della Commissione n. 432 del 04.03.2010 e Determina Direttoriale Prot. DSA-2010-8836 del 02.04.2010, ha verificato la parziale positiva conclusione delle ottemperanze del progetto "Raddoppio linea ferroviaria Milano - Mortara" relativamente alla tratta "Stazione di San Cristoforo (esclusa) - Stazione di Porta Romana (compresa)", indicando come ottemperate le prescrizioni "primo punto" e "lettera b" e non ottemperate le prescrizioni a), d), ed e) per le seguenti motivazioni:

- a) "[...]Ciò che al contrario non appare sufficientemente esaminato e che pregiudica ulteriori approfondimenti è la questione, imposta in sede di prescrizione, relativa alla possibile utilizzo di pannelli fotovoltaici ("dovrà essere valutata la convenienza di introdurre, nella struttura antirumore, sistemi in grado di captare, utilizzare e convertire l'energia solare"). Sostiene il Proponente che "sono state condotte le analisi del caso e le risultanze hanno evidenziato che le azioni dinamiche a cui sono sottoposte le barriere antirumore (spinte orizzontali, torsionali e fenomeni a fatica nel tempo), non consentono la posa di pannelli fotovoltaici integrati alla struttura della barriere stesse. In alternativa si può invece sviluppare separatamente uno studio per l'applicazione di pannelli fotovoltaici su impianti fissi (stazioni, magazzini, coperture piane in genere) con risultati certamente esaustivi.";
- d) "Poiché non è stato presentato un piano di cantierizzazione la prescrizione non è ottemperata";
- e) "Il Piano di monitoraggio ambientale predisposto e trasmesso dal Proponente non prevede per la componente vibrazioni l'esecuzione di ulteriori monitoraggi oltre a quelli già effettuati, mentre per quanto concerne il clima acustico prevede l'esecuzione di un solo monitoraggio al termine della dismissione dei cantieri. In ogni caso non si prevede di correlare un futuro monitoraggio al controllo dei transiti in termini di treni giorno. La prescrizione pertanto è non ottemperata".

**Analisi della documentazione presentata e stato di ottemperanza**

**Prescrizione a)**

VISTA la tavola MED100D18PALF0000001A "Disposizione Moduli - Schemi" e la MED100D18ROLF0000001A - "Relazione tecnica impianto fotovoltaico" ed il successivo aggiornamento MED100D18ROLF0000001B in cui vengono esplicitate le caratteristiche e le modalità di installazione dei pannelli sui tetti dei fabbricati di stazione, ed in particolare nella stazione San Cristoforo sul fabbricato nuovo e sull'esistente, nella stazione di Milano Tibaldi e di Porta Romana;

Relazione di Ottemperanza

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'G. S.', 'C.', 'M.', and 'UNA'.



**VALUTATA** positivamente l'opinione del Proponente, secondo il quale "[...] dalle verifiche condotte sulla possibilità d'installazione di pannelli fotovoltaici sulle barriere antirumore è emerso che risultano rilevanti le criticità connesse alla manutenzione (in molti casi da condursi in assenza di esercizio ferroviario) nonché i costi per preservare i pannelli da probabili furti e danni derivanti da atti vandalici; inoltre le azioni dinamiche a cui sono sottoposte le barriere (spinte orizzontali torsionali e fenomeni a fatica nel tempo), non consentono la posa di pannelli fotovoltaico integrati alla struttura della barriera stessa. Successivamente è stata valutata la possibilità di installare i pannelli sulle coperture delle pensiline di stazione, tuttavia anche tale soluzione è stata ritenuta non percorribile per criticità connesse ad aspetti di manutenzione. Infatti la presenza di polveri sottili legate alla frenatura dei treni comporterebbe un'elevata frequenza di pulitura dei pannelli, peraltro da condursi in assenza di esercizio ferroviario. Ai fini di ottemperare comunque alla prescrizione e con l'obiettivo finale di promuovere l'utilizzo di fonti energetiche alternative, si è deciso di posizionare pannelli fotovoltaici sugli impianti fissi di stazione, cosa che consentirebbe, peraltro, anche un diretto autoconsumo delle relative utenze.";

**VALUTATA** anche la necessità di rispettare le esigenze architettoniche espresse dalle competenti Commissioni del Comune di Milano, che hanno individuato una "barriera tipo" particolarmente idonea al tracciato dal punto di vista estetico e funzionale, priva di pannelli fotovoltaici;

**VALUTATO**, inoltre, che le barriere "libere" da pannelli sono molto più gestibili dal punto di vista della posa in opera e della manutenzione nel tempo;

**SI CONCORDA** con l'opinione del Proponente che sia meglio non dotare le barriere antirumore di pannelli fotovoltaici, posizionandoli invece sulle coperture fisse a disposizione nelle stazioni, ove le superfici presenti - peraltro - consentono di raggiungere una potenza più che sufficiente in relazione alle esigenze medie dell'utenza stimata da RFI;

Tutto ciò premesso, **RITENUTO e VALUTATO** che la proposta presentata dal Proponente di "Inserire pannelli fotovoltaici sui fabbricati in stazione" costituisca una valida alternativa progettuale agli impianti montati sulle barriere antirumore, e **VALUTATO** in base a confronti ed esperienze maturate sul campo che tale alternativa garantisca una migliore resa complessiva e minori costi di gestione lungo l'intera vita dell'impianto, si approva la soluzione progettuale del Proponente.

La prescrizione a) si ritiene dunque **OTTEMPERATA**

**Prescrizione d)**

**VISTE** le tavole presentate dal Proponente e la "Relazione di cantierizzazione" MED100DRSRGCS0000002A - ed il successivo aggiornamento MED100DRSRGCS0000002B;

**CONSIDERATO** che il cantiere di Corsico non è ricompreso nel perimetro della tratta oggetto della presente verifica di ottemperanza, ma appartiene alla tratta Milano S. Cristoforo - Cascina Bruciata, che ha seguito un separato iter autorizzatorio;

**CONSIDERATO** che la tratta Milano S. Cristoforo - Cascina Bruciata, e pertanto l'area in cui ricade il cantiere di Corsico, è già stata oggetto di verifica di ottemperanza da parte della Commissione; verifica che ha avuto come esito il provvedimento DSA/2009/647 del 22.01.2009 con cui la Direzione "**DETERMINA** La positiva conclusione delle attività di verifica dell'ottemperanza del progetto "Raddoppio linea ferroviaria Milano - Mortara - Tratto Milano - S. Cristoforo - Gaggiano" alle prescrizioni di cui al Decreto Via DEC/DSA/7583 del 2 settembre 2002, condizionata all'adempimento delle indicazioni riportate del citato parere n. 143 del 13 novembre 2008 della Commissione Tecnica di Valutazione dell' Impatto Ambientale VIA e VAS";

**CONSIDERATO** che i lavori nel tratto di Corsico sono già da tempo terminati e che non è più previsto alcun nuovo cantiere in zona;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'RIS', 'FTE', and several illegible signatures.



di conseguenza **RITENUTO** che la Commissione debba esprimersi solo sulla seconda parte della prescrizione "d" "prima dell'inizio dei cantieri dovrà essere redatto un piano di cantierizzazione che preveda [...] l'ottimizzazione dell'uso e dell'organizzazione interna, idonee soluzioni alternative all'uso della viabilità primaria urbana per il transito dei mezzi di cantiere e dia evidenza di tutte le indicazioni prescrittive riportate nei documenti presentati dal Proponente, ivi esclusa l'impermeabilizzazione delle aree di cantiere con raccolta e trattamento delle acque, l'adozione di sistemi di pulizia delle ruote dei mezzi che escono dai cantieri e si immettono nella viabilità ordinaria, ecc;" e, quindi, non sul cantiere di Corsico ma solo sul piano di cantierizzazione relativo alla tratta in oggetto;

**RITENUTO e VALUTATO** che la "relazione di cantierizzazione" presentata dal Proponente possa considerarsi esaustiva, in quanto analizza concretamente i temi:

- ubicazione dei "cantieri base";
- ubicazione dei cantieri operativi lungo la sede ferroviaria;
- ubicazione dei cantieri operativi lungo la sede stradale;
- logistica dei cantieri, compresa la valutazione dei flussi di materiali e delle relative esigenze di movimentazione, con la precisa indicazione del traffico indotto dai mezzi di trasporto (cantiere per cantiere), e individuazione delle direttrici principali di traffico e dei percorsi preferenziali che gli automezzi dovranno utilizzare;
- impatti indotti dalle varie fasi di lavorazione e le relative opere di mitigazione/contenimento;

**VALUTATO** inoltre che i mezzi di cantiere non indurranno un incremento significativo del traffico pesante sulle arterie prossime alle aree di intervento;

**VALUTATO** che l'inquinamento acustico e atmosferico in fase di cantierizzazione non presenta particolari criticità in relazione alle condizioni cittadine pre-esistenti e alle opere di mitigazione previste (per es. schermature provvisorie per l'attenuazione della rumorosità, barriere antipolvere lungo il perimetro del cantiere, bagnature delle superfici non asfaltate e pulizia accurata delle ruote dei mezzi prima dell'immissione sulle vie di traffico, per ridurre l'emissione di polveri etc.);

**VALUTATO** che non sono previste lavorazioni inquinanti "in opera", neppure nelle fasi di realizzazione dei micropali, e che le attività potenzialmente inquinanti (in particolare la manutenzione dei mezzi e delle macchine di cantiere) sono ben delimitate e confinate in aree specifiche dei "cantieri base";

**VALUTATO** infine che sono state individuate le modalità di recupero/trattamento e smaltimento delle acque di cantiere ai fini di prevenire qualsiasi eventualità di inquinamento (nelle aree di manutenzione dei mezzi e macchine di cantiere);

La prescrizione d) si ritiene **OTTEMPERATA**

Prescrizione e)

**VISTE** la "Relazione di generale - Progetto di monitoraggio ambientale" MED100D22RGMA0000001A e le relative tavole presentate dal Proponente;

**CONSIDERATO** che il progetto prevede un incremento del volume di traffico in termini di treni/giorno e che il traffico passerà dagli attuali 50 treni/giorno, circolanti nella sola fascia diurna (6:00 - 22:00), a 142 treni/giorno (stima), di cui 130 circolanti nel periodo diurno e 12 circolanti nel periodo notturno, e **CONSIDERATO** che il PMA si basa su tale previsto incremento di traffico;

**CONSIDERATO** che i ricettori impattati dalle azioni di progetto sono stati individuati e distinti per

Relazione di Ottemperanza

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.





destinazione caso sulle opere di analisi ambientali iniziali, sia per la componente acustica che per la componente vibrazioni.

**Componente "vibrazioni"**

**CONSIDERATO** che la scelta dei punti di misura è stata basata su analisi delle criticità e significatività della componente in analisi, e che le postazioni di misura sono state concordate in sede di sopralluogo con i tecnici di ARPA Lombardia;

**CONSIDERATO** che, in merito alla componente vibrazioni, l'obiettivo è verificare la variazione del disturbo tra condizioni *ante-operam* e condizioni *post-operam* e misurare l'entità del disturbo *post-operam*, indotto dall'incremento del traffico ferroviario e che, pertanto, sono stati programmati un monitoraggio *ante operam*, avente durata di 2 h, e un monitoraggio *post-operam*, avente durata di 24 h;

**VALUTATO** che il monitoraggio *ante-operam* è già stato eseguito e non ha rivelato alcun superamento dei limiti normativi vigenti in materia;

**CONSIDERATO** che il confronto tra il monitoraggio *ante* e *post* dovrà essere eseguito mettendo correttamente in relazione tra di loro l'intensità dei fenomeni e i tempi di misura e **CONSIDERATO** inoltre che il monitoraggio *ante* ha avuto durata di 2 h mentre quello *post* avrà durata di 24 h, si **VALUTA** positivamente la proposta del Proponente di paragonare il monitoraggio *ante-operam* di 2 h con il periodo di pari durata più rappresentativo, cioè di maggior intensità, che sarà individuato nell'ambito delle 24 h di monitoraggio *post-operam*. Con queste modalità, a valle del monitoraggio *post-operam*, sarà possibile misurare la variazione *ante* e *post* del disturbo, confrontare la nuova situazione con i limite di legge e valutare, nelle nuove condizioni di traffico, i benefici effetti degli interventi di miglioramento nelle zone potenzialmente più critiche dell'infrastruttura (eliminazione di gap, discontinuità dei binari etc.), come per es. "in corrispondenza delle curve di approccio alla travata metallica sul Naviglio Grande" e "delle travate metalliche sul Naviglio Grande e sul Naviglio Pavese";

Tutto ciò **VALUTATO, SI RITIENE** che il programma di prove proposte sia sufficiente, prendendo atto che il Proponente correrà gli esiti del monitoraggio *post-operam* con l'andamento nel tempo del traffico ferroviario, ripetendo la procedura di monitoraggio ogni qualvolta dovessero peggiorare le condizioni d'uso dell'opera, per es. a causa di un aumento della velocità dei treni, un aumento di frequenza dei passaggi diurni e/o notturni, un aumento degli incroci tra i treni nelle zone più critiche etc. ed intervenendo con opere di mitigazione se necessario.

La prescrizione e), relativamente alla componente "vibrazioni" si ritiene pertanto **OTTEMPERATA**

**Componente "rumore"**

**CONSIDERATO** che le postazioni di misura sono state localizzate in corrispondenza dei ricettori abitativi, con particolare attenzione ai ricettori sensibili, e che nello specifico sono state concordate "con i rappresentanti del Comune di Milano - Agenzia Mobilità e Ambiente, della Regione Lombardia, dell'Arpa Lombardia, dei Comitati Cittadini e di RFI durante la riunione tecnica avvenuta in data 6 giugno 2008 presso la sede della Regione Lombardia" 20 postazioni si cui 15 "punti significativi" e 5 "punti di riferimento";

**CONSIDERATO** che il monitoraggio *ante operam* è stato eseguito in continuo per 24 ore sulle 20 postazioni concordate, e che i risultati di tale monitoraggio sono stati utilizzati sia per la definizione del clima acustico ambientale sia per la taratura del modello di simulazione acustica utilizzato per il dimensionamento degli interventi di mitigazione di tipo attivo (barriere antirumore) ed eventualmente passivo;

**VALUTATO** che ai fini della verifica del corretto dimensionamento degli interventi di mitigazione attivi, ed

Handwritten signatures and initials are present throughout the document, including a large signature at the top right, several initials on the right margin, and a large signature at the bottom right. There are also some scribbles and marks at the bottom of the page.



eventualmente passivi, è necessario effettuare un monitoraggio *post operam* in fase di esercizio, che permetta di caratterizzare il clima acustico connesso ai transiti ferroviari intesi come treni/giorno

**VALUTATO** che per l'individuazione del rumore connesso al traffico ferroviario correlato al transito in termini di treni/giorno è idoneo un monitoraggio *post operam* per i soli "punti significativi", così come proposto dal Proponente;

La prescrizione e), relativamente alla componente "rumore" si ritiene **OTTEMPERATA**

Tutto ciò **VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO** la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**RITIENE**

- ottemperata la prescrizione a);
- ottemperata la prescrizione d) per quanto riguarda la seconda parte della stessa e quindi per quanto attiene al piano di cantierizzazione relativo alla tratta in oggetto;
- ottemperata la prescrizione e) nel rispetto della previsione di aumento del volume di traffico passeggeri dagli attuali 50 treni/giorno, circolanti nel solo periodo diurno (06:00 - 22:00), ai futuri 142 treni/giorno, di cui n. 12 nella fascia notturna (dalle ore 22.00 alle ore 06.00), utilizzata dal Proponente come base delle elaborazioni presentate.

Handwritten notes on the right margin, including the number '111' and some illegible scribbles.

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.



Presidente  
Guido Monteforte Specchi

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott.r Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA  
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

*plany*  
*Mur*

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

*Laura Cobello*  
*Carlo Collivignarelli*

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi

*Federico Crescenzi*

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

*Francesco Di Mino*

Avv. Luca Di Raimondo

*Luca Di Raimondo*

Ing. Graziano Falappa

*Graziano Falappa*

Arch. Antonio Gatto

*Antonio Gatto*

Avv. Filippo Gargallo di Castel  
Lentini

*Filippo Gargallo di Castel  
Lentini*



Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

ASSENTE



Cons. Roberto Proietti

*Rob Pro*

Dott. Vincenzo Ruggiero

*Vinc Rugg*

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

*Xavier*

Dott. Paolo Saraceno

*Paolo Sar*

Dott. Franco Secchieri

*Franco*

Arch. Francesca Soro

*Francesca Soro*

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

*Rob Viv*



La presente copia fotostatica composta da N. 15 fogli e' conforme al suo originale.  
Roma, li 06/06/2012