



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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

Parere n. 3238 del 10 Gennaio 2020

Progetto	<p><i>Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><i>V.A. 53 - "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano" (BreBeMi) - stralci dal 1° al 8° e Interconnessione TEEM/BreBeMi</i></p> <p><i>Ottemperanza prescrizione n. 1 della Determina Direttoriale n. 243/2018 inerente il Tavolo Tecnico per l'attivazione delle misure contenute nella prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009</i></p> <p><i>IDVIP 2017</i></p>
Proponente	<i>Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.</i>
Richiedente	<i>D.G.V.A.A.</i>

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

VISTA la nota prot. CAL-002 del 25/06/2018, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. DVA/14745 del 26/06/2018, con cui la Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. - CAL (di seguito Proponente) ha convocato una riunione in data 19/07/2018 presso la sede della Regione Lombardia in riscontro alla condizione ambientale dettata con la Determinazione Direttoriale DVA-DEC-243 del 24/05/2018, sulla base del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 2715 del 20/04/2018, che recita: *“Attivare un Tavolo Tecnico con la Regione Lombardia, il MIT, il MATTM e ARPA Lombardia al fine di attivare le misure contenute nella prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009 tenendo conto delle ricadute sulla salute umana derivanti dai superamenti dei limiti di legge previsti dalla Direttiva 2008/50/CE per il PM10 e NO2”*;

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante *“Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”*;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante *“Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”* e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che *“disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997”*;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante *“Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”* e, in particolare, l'art. 216 *“Disposizioni transitorie e di coordinamento”*, comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante *“Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”*;

VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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 ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente al funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.

n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

CONSIDERATO che:

- la Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121/2003 "Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche" contempla tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito della macrotipologia "Corridoi autostradali e stradali" per la Regione Lombardia l'intervento denominato "Collegamento autostradale Milano – Brescia (BrebeMi)"; Il "Collegamento autostradale tra le città di Milano e Brescia" viene confermato con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n.130/06 di rivisitazione del 1 Programma delle infrastrutture strategiche;
- il Collegamento autostradale tra le città di Milano e Brescia rientra tra le opere previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Lombardia dove viene elencato come "Asse autostradale medio padano Milano – Brescia";
- con il Parere n. 60-CSVIA-PRR-VIA del 1/03/2005 la Commissione ha espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto Preliminare del "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano";
- con la Delibera CIPE n. 93 del 29/07/2005 è stato approvato il Progetto Preliminare del "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano" con Prescrizioni e Raccomandazioni;
- con il Parere n PRR-288 del 21/05/2009 la Commissione ha espresso il Parere di Verifica di Ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale di cui alla citata Delibera CIPE e Parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni sulle varianti al progetto preliminare "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano" approvato;
- con la Delibera CIPE n. 42 del 26/06/2009 è stato approvato il Progetto Definitivo del "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano" con Prescrizioni e Raccomandazioni;

PRESO ATTO che nella seduta del giorno 8 luglio 2010 Oggi 8 luglio 2010 si riunisce l'Osservatorio Ambientale per la costruzione e l'esercizio del Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia, istituito nell'ambito dell'Accordo di Programma per la realizzazione del relativo Collegamento autostradale al quale partecipano le seguenti istituzioni:

- Regione Lombardia: Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti, Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti (struttura VIA);
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- Provincia di Bergamo, Provincia di Brescia Provincia di Cremona, Provincia di Lodi, Provincia di Milano;
- CAL S.p.A.;
- BreBeMi S.p.A.;
- Consorzio BBM
- Supporto Tecnico: ARPA Lombardia;
- Altri partecipanti: Regione Lombardia - Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità;

PRESO ATTO che in merito al progetto esecutivo del "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano":

- con il Parere n. 773 del 14/10/2011 la Commissione ha evidenziato la necessità di ulteriore documentazione relativa al progetto esecutivo del 3° stralcio – Opere anticipate; con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2011-0028815 del 17/11/2011 la Direzione ha chiesto al Proponente la trasmissione della documentazione indicata nel suddetto Parere;
- con il Parere n. 774 del 14/10/2011 la Commissione ha evidenziato la necessità di ulteriore documentazione relativa al progetto esecutivo del 4° stralcio – Opere anticipate; con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2011-0028811 del 17/11/2011 la Direzione ha chiesto al Proponente la trasmissione della documentazione indicata nel suddetto Parere;

- con il Parere n. 775 del 14/10/2011 la Commissione ha evidenziato la necessità di ulteriore documentazione relativa al progetto esecutivo del 5° *stralcio – Opere anticipate*; con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2011-0028818 del 17/11/2011 la Direzione ha chiesto al Proponente la trasmissione della documentazione indicata nel suddetto Parere;
- con il Parere n. 776 del 14/10/2011 la Commissione ha evidenziato la necessità di ulteriore documentazione relativa al progetto esecutivo del 6° e 7° *stralcio – Opere anticipate*; con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2011-0028809 del 17/11/2011 la Direzione ha chiesto al Proponente la trasmissione della documentazione indicata nel suddetto Parere;
- con il Parere n. 777 del 14/10/2011 la Commissione ha evidenziato la necessità di ulteriore documentazione relativa al progetto esecutivo dell'8° *stralcio – Opere anticipate*; con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2011-0028823 del 17/11/2011 la Direzione ha chiesto al Proponente la trasmissione della documentazione indicata nel suddetto Parere;
- con il Parere n. 807 del 25/11/2011 la Commissione ha evidenziato la necessità di ulteriore documentazione relativa al progetto esecutivo del 2° *stralcio – Viadotti su fiumi Adda e Serio*; con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2012-00000005 del 2/01/2012 la Direzione ha chiesto al Proponente la trasmissione della documentazione indicata nel suddetto Parere;
- con il Parere n. 808 del 25/11/2011 la Commissione ha evidenziato la necessità di ulteriore documentazione relativa al progetto esecutivo del 1° *stralcio – Viadotto sul fiume Oglio*; con la Determina Direttoriale prot. n. DVA-2011-0032184 del 23/12/2011 la Direzione ha chiesto al Proponente la trasmissione della documentazione indicata nel suddetto Parere;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-2011-0031733 del 20/12/2011 è stata determinata la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. del progetto "*Collegamento autostradale Milano – Brescia (BreBeMi) Variante "V02" – WBS VI004, ID203, ID172, RI028 e CV015*" con le condizioni riportate nel parere della Commissione n. 809 del 25/11/2011;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-2012-0012163 del 22/05/2012 è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione ai sensi dei c. 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto "*Collegamento autostradale Milano – Brescia (BreBeMi) Progetto esecutivo della "Cava M11" nel Comune di Cassano d'Adda, ex Delibera CIPE n. 42/2009, prescrizione n. 7*" subordinata al rispetto delle prescrizioni dettate dal parere della Commissione n. 915 del 20/04/2012;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-2012-0026334 del 31/10/2012 è stata determinata la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. del progetto "*Collegamento autostradale Milano – Brescia (BreBeMi) Variante "V05"*" subordinata al rispetto delle prescrizioni dettate dal parere della Commissione n. 1067 del 12/10/2012;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-2013-0027000 del 22/11/2013 è stata determinata la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. del progetto "*Collegamento autostradale Milano – Brescia (BreBeMi) Lotto 0G. Variante al collegamento del Casello di Romano di Lombardia con Camisano*" subordinata al rispetto delle prescrizioni dettate dal parere della Commissione n. 1366 del 8/11/2013;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-243 del 24/05/2018 è stata determinata la parziale conclusione delle attività di verifica e controllo nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione – Fase 2, svolta ai sensi dei cc 6 e 7, dell'art.185, del D.Lgs 163/2006 subordinata al rispetto delle prescrizioni dettate dal parere della Commissione n. 1675 del 2/05/2018;

VISTA in particolare la prescrizione 1 della Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-243 del 24/05/2018 che recita:

"1. Attivare:

- *un Tavolo Tecnico con la Regione Lombardia, il MIT, il MATTM e ARPA Lombardia al fine di attivare le misure contenute nella prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009 tenendo conto delle ricadute sulla salute umana derivanti dai superamenti dei limiti di legge previsti dalla Direttiva 2008/50/CE per il PM10 e l'NO2; ..."*

VISTA la nota prot. DVA/15815 del 9/07/2018, acquisita al prot. CTVA/2537 del 10/07/2018, con la quale la Direzione ha chiesto alla Commissione Tecnica per la Valutazione Ambientale (di seguito Commissione) di partecipare alla riunione del Tavolo Tecnico convocata dal Proponente con nota prot. CAL-002 del 25/06/2018 e di comunicare i nominativi dei propri rappresentanti;

VISTA la designazione del rappresentante della Commissione al suddetto Tavolo Tecnico, comunicata alla Direzione a mezzo invio in data 12/07/2018 dello stralcio di verbale del Comitato Tecnico di coordinamento n. 20 del 12/07/2018;

VISTE e CONSIDERATE le riunioni del Tavolo Tecnico svolte:

- in data 19/07/2018 presso la sede della Regione Lombardia, convocata dal Proponente con nota prot. CAL-002 del 25/06/2018, acquisita dalla Direzione al prot. DVA/14745 del 26/06/2018 e dalla Commissione al prot. CTVA/2537 del 10/07/2018 in data 15/11/2018, convocata con nota prot. CTVA/3805 del 29/10/2018;
- in data 11/10/2018, convocata con nota prot. CTVA/3482 del 1/10/2018;
- in data 15/11/2018, convocata con nota prot. CTVA/3803 del 29/10/2018;
- in data 6/12/2018, convocata con nota prot. CTVA/4265 del 3/12/2018;
- in data 18/07/2019, convocata con nota prot. CTVA/2706 del 16/07/2019;

VISTA E CONSIDERATA la nota prot. CAL-250618-00002 del 25/06/2018 che afferma quanto segue: *"La società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL S.p.A.), riveste il ruolo di soggetto Concedente del collegamento diretto Brescia-Milano nonché dell'autostrada Pedemontana Lombarda e della Tangenziale Est Esterna di Milano in attuazione di quanto disposto dal comma 979 dell'art. unico della Legge n. 296 del 27 dicembre del 2006. Le tre infrastrutture di cui sopra, oggi in fase di esercizio, sono state oggetto, in occasione dell'approvazione da parte del CIPE del relativo progetto definitivo, della Prescrizione n. 8 della delibera CIPE 4212009 che chiede che sia stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, Concessionario e Concedente che contenga "gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al collegamento autostradale rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/150/CE".*


In esito alle attività svolte al fine di ottemperare la suddetta prescrizione per il Collegamento Autostradale in oggetto, nella documentazione trasmessa da CAL al Ministero dell'Ambiente ai sensi dell'art. 185, comma 7 del D.Lgs. 163/2006 (cfr. nota CAL-210318-0002 del 21 marzo 2018), è stato evidenziato che (cfr. Ottemperanza alla prescrizione n. 8 della delibera CIPE 42/2009):

- *il Codice della Strada non permette ad oggi ad un Concessionario autostradale di mettere in atto azioni, quali la riduzione del limite di velocità in occasione di criticità connesse alla qualità dell'aria, non rientrando questo tra i compiti a carico dell'Ente proprietario della strada previsti dal comma 4 dell'art. 6 del Codice medesimo;*
CAL ha in ogni modo chiesto, al MIT, informazioni in merito agli esiti del "Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano" per verificare, di concerto con la Commissione Tecnica VIA del Ministero dell'Ambiente, la possibile applicazione degli stessi alle autostrade di cui è Concedente.

Con Determinazione del 23 maggio 2018, il Ministero dell'Ambiente, sulla base del parere emesso dalla Commissione Tecnica VIA (n. 2715 del 20 aprile 2018) ha sancito la "parziale conclusione delle attività di verifica e controllo nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione - Fase 2, svolta ai sensi dei cc. 6 e 7, dell'art.185, del D.Lgs 163/2006, anche in merito al rispetto delle prescrizioni dettate con la Delibera CIPE n. 4212009, per il progetto "Autostrada BreBeMi - Collegamento autostradale tra le Città di Brescia e Milano. Stralci 1°, 2°, 3° 4°, 5°, 6°, 7° e 8°" e ha prescritto che: "il Proponente ottemperi, entro e non oltre 30 giorni, a far data della notifica del presente provvedimento, alle seguenti condizioni ambientali:

Attivare:

- *un Tavolo Tecnico con la Regione Lombardia, il MIT, il MATTM e ARPA Lombardia al fine di attivare le misure contenute nella prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009 tenendo conto delle ricadute sulla salute umana derivanti dai superamenti dei limiti di legge previsti dalla Direttiva 2008/50/CE per il PM10 e l'NO 2."*



VALUTATO che il Proponente con nota prot. CAL-070818-00001 del 07/08/2018, acquisita al prot. DVA/18426 del 7/08/2018 e al prot. CTVA/2975 del 7/08/2018 recante *Proposta di studio pilota per l'“elettrificazione” di un tratto della A35 Brebemi* in ottemperanza della prescrizione n. 8 della Del. CIPE 42/09 e della prescrizione n. 1 della Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-243 del 24/05/2018, afferma quanto segue:

“Vantaggi e opportunità del sistema eHighway

Il vantaggio in termini ambientali si basa sulle seguenti considerazioni, in parte già anticipate al punto precedente.

- *virtuale azzeramento delle emissioni gassose dei veicoli e quindi dei loro effetti nocivi sul territorio attraversato dall'infrastruttura (nello specifico per particolato ed ossidi d'azoto) e a livello globale (CO2);*
- *rispetto ad un diesel tradizionale, è possibile anche una diminuzione delle particelle emesse dai freni di servizio (a disco), visto l'utilizzo del motore elettrico come freno primario nelle fasi di recupero energetico;*
- *chiaramente, il bilancio delle emissioni gassose va completato con quelle generate dalla produzione di energia elettrica, che però sono delocalizzate rispetto alla circolazione dei veicoli e possono quindi essere meglio controllate.” [...]*

“In ultimo, si evidenzia che, come riscontrabile dai dati pubblicati da AISCAT, sulla A35 Brebemi il traffico pesante ricopre la percentuale maggiore rispetto alle altre autostrade dell'area padana. In particolare, secondo gli ultimi dati ufficiali disponibili (ultimo trimestre 2017), la percentuale del traffico pesante sulla A35 risulta pari al 27,7 %, in continua crescita dal 26,0% riferito allo stesso periodo dell'anno precedente, anche grazie all'apertura al traffico dell'interconnessione con la A4 avvenuta nel mese di novembre 2017.

A titolo indicativo, si evidenzia che lungo la A4, nella tratta MI-BS, la percentuale di traffico pesante risulta pari al 20,1% circa, mentre nella tratta Brescia-Padova è pari al 22,2%, sulla A22 Brennero-Verona è pari al 24,8%, lungo la A1 Milano-Bologna è invece pari al 26,1%.” [...]

“In ragione del proprio posizionamento geografico e della forza della sua economia, l'area logistica del milanese è il crocevia più importante del sistema italiano delle relazioni economiche internazionali, costituendo pertanto uno snodo decisivo per lo sviluppo del Paese. Quasi un terzo di tutto l'interscambio commerciale italiano con l'estero è generato dalla Lombardia, che ha come principali partner commerciali i Paesi dell'UE.

In particolare, per quanto riguarda il sistema della logistica nell'area milanese, con riferimento a infrastrutture, imprese e flussi merci, si rileva quanto segue (cfr. Fig. 3.3 e 3.4):

- *si tratta di un'area di addensamento logistico, che va da Novara a Brescia includendo a Sud Piacenza, a servizio del sistema economico del Nord Italia, il principale polo di generazione e attrazione di merci da/per l'Italia;*
- *nell'area sono insediate 1500 imprese di servizi logistici e oltre 15.000 società di autotrasporto, che realizzano un giro d'affari di 20 miliardi di euro, pari al 26% circa del mercato italiano;*
- *due terzi del fatturato di queste imprese rimane all'interno dei confini dell'area (13 miliardi di euro), mentre la restante parte si riferisce a traffici e attività logistiche svolte su relazioni origine-destinazione che cadono al di fuori della Regione;*
- *il mondo dell'autotrasporto conta su oltre 15.000 imprese, in prevalenza di piccola dimensione (in media 1,6 automezzi per impresa);*
- *se la modalità marittima è dominante nella movimentazione dei flussi di merci in quantità, soprattutto nei traffici extra-europei, nelle relazioni intra-europee la modalità prevalente è quella terrestre, al cui interno assume particolare importanza il tutto-strada, in quanto modalità più flessibile, affidabile e meno costosa di quella ferroviaria;*
- *le direttrici fondamentali del traffico merci terrestre dell'area si dispiegano sull'asse Nord- Sud, in particolare attraverso i valichi alpini del Sempione, Gottardo e Brennero che connettono l'Italia, passando per la Svizzera e l'Austria, con il Centro-Nord Europa che rappresenta la metà circa del commercio estero. Verso Sud assumono rilevanza le connessioni con i porti del Nord Tirreno, in particolare Genova e La Spezia, le porte dell'area logistica milanese ai mercati d'Oltremare;*
- *le infrastrutture esistenti garantiscono un fitto reticolo di strade, autostrade, ferrovie e aeroporti che innervano il territorio lombardo. Negli ultimi anni la Lombardia ha promosso una serie complessa di interventi infrastrutturali stradali che hanno portato significativi miglioramenti all'accessibilità del suo territorio, quali:*

- la "Brebemi" che collega Brescia con Milano, passando a sud di Bergamo e innestandosi con TEEM;
 - la Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM) che collega le autostrade A1 (MIBO) e A4 (MI-VE), decongestionando in tal modo la Tangenziale Est e proponendosi anche come alternativa per il traffico di attraversamento sull'asse Nord-Sud;
 - il sistema della "Pedemontana Lombarda";
- i benefici derivanti dalle nuove infrastrutture per il sistema logistico, in termini di riduzione dei tempi medi di percorrenza e verosimilmente della congestione, sono stati stimati attraverso modelli di simulazione del traffico in circa il 10%. Ciò corrisponde a un aumento della velocità media commerciale lungo le connessioni stradali tra i principali nodi e gateway dell'area, dai 48 km/h del 2011 ai 52,8 km/h attuali;
- nell'area è anche presente un'offerta di servizi intermodali tra le prime in Europa, con oltre 360 coppie di treni a settimana da/per i principali porti e inland terminal del Centro-Nord Europa. Tale offerta trova ampie possibilità di crescita nella capacità complessiva dei terminal dell'area, superiore del 30% circa al livello attuale della domanda;
- oltre il 90% delle superfici ad uso logistico nell'area milanese si concentra entro un raggio di 45 km dal centro di Milano, con un totale edificato che nel 2017 ha superato i 14 milioni di metri quadri coperti.

In definitiva, da specifiche ricerche condotte sul tema, emerge che la Lombardia vale il 26% del mercato dei servizi logistici nazionali, conta il 22% delle imprese e occupa il 29% degli addetti del settore. Inoltre, nell'area logistica milanese è presente il 35% di tutti i magazzini conto terzi in Italia.

Si tratta quindi di un'area dove risulta di particolare interesse e efficacia lo sviluppo di tecnologie alternative e sostenibili di trasporto delle merci in grado di intercettare grandi flussi di traffico su direttrici facilmente individuabili ed infrastrutturabili." [...]

"Il progetto oggetto di studio consiste nell'elettrificazione di una tratta pilota, da individuarsi tra il casello di Calcio e il casello di Treviglio di lunghezza complessiva pari a circa 3 km per ciascun senso di marcia ovvero la lunghezza minima necessaria per il raggiungimento degli obiettivi che si pone lo Studio Pilota. L'elettrificazione di tale tratta prevede la realizzazione di una linea aerea di contatto posizionata in corrispondenza della corsia di marcia lenta, attraversata da energia elettrica continua con una tensione pari a circa 750 V.

Nel dettaglio, i sostegni della catenaria saranno realizzati con pali posizionati sulle scarpate autostradali protetti da barriere di sicurezza, di classe adeguata ai sensi di legge. L'altezza della linea di contatto sarà sempre non inferiore a 5,5 metri.

Il sistema centrale di controllo dovrà garantire il monitoraggio dei parametri elettrici e telecontrollo delle apparecchiature oltre che la supervisione della tratta.

L'alimentazione elettrica avverrà mediante un nuovo punto di allaccio alla rete del distributore di energia in grado di garantire la fornitura di energia elettrica necessaria. La cabina elettrica di alimentazione dovrà ricomprendere le funzioni di conversione dell'energia da alternata a continua e la trasformazione media-bassa tensione.

La sicurezza in caso di emergenza verrà preservata con l'installazione di sistemi automatici e manuali in grado di interrompere la corrente elettrica, in caso di emergenza, nelle linee di contatto. Verranno posizionati ad inizio tratta nuovi segnali che identificheranno la zona in sperimentazione e installate apparecchiature di analisi delle sagome dei veicoli in transito con il compito di provvedere alla messa fuori tensione della linea in caso di superamento dell'altezza massima da parte dei mezzi, mediante l'invio di un allarme al sistema di supervisione e controllo dell'impianto. La tratta sarà inoltre dotata di un sistema di videosorveglianza dedicato al monitoraggio della corsia elettrificata.

Per l'esercizio del progetto pilota verranno utilizzati 5/6 mezzi ibridi con motore endotermico diesel e motore elettrico, dotati di doppio pantografo per entrare in contatto con i due cavi della catenaria. L'utilizzo di tali mezzi sarà effettuato direttamente da operatori che lavorano nell'ambito della logistica e dei trasporti nell'area logistica milanese, a seguito della sottoscrizione di appositi accordi. [...]

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large stylized 'E' and various scribbles.

STIMA COSTI INTERVENTO DI ELETRIFICAZIONE TRATTA PILOTA [€/km]

Allaccio alla rete di distribuzione	260.000,00	1.760.000,00	2.013.000,00
Sistemi di alimentazione, trasformazione e controllo	600.000,00		
Infrastruttura elettrica e civile	900.000,00		
Sicurezza (4%)	70.000,00	70.000,00	
Pianificazione, gestione dei progetti, approvazione e DL (10%)	183.000,00	183.000,00	256.000,00
Imprevisti (5%)	88.000,00	88.000,00	
Spese generali (8%)	168.000,00	168.000,00	

STIMA COSTI VEICOLI PESANTI

	NUMERO	COSTO UNITARIO	IMPORTO
Veicoli pesanti	5	300.000,00	1.500.000,00

STIMA COSTI OPERATIVI

Costo del personale	300.000,00
Costo annuale Operation & Maintenance (2%) €/km	41.000,00
Costo annuale Supervisione e controllo infrastruttura 24hh/7gg	550.000,00

[...]

"Gli obiettivi principali del progetto di elettrificazione proposto sono i seguenti:

a) dal punto di vista tecnico, lo studio pilota si pone l'obiettivo di valutare l'efficacia e l'efficienza della soluzione tecnologica proposta nell'ambito del contesto infrastrutturale di riferimento. La soluzione tecnologica proposta è stata infatti già testata in altri paesi europei, ma con differenti contesti infrastrutturali e normativi rispetto all'Italia;

b) dal punto di vista ambientale, lo studio pilota si pone l'obiettivo di valutare i benefici in termini di emissioni di gas clima-alteranti in atmosfera della soluzione proposta, anche attraverso lo studio del comparto specifico (organizzazione del trasporto merci nell'area di interesse in termini di mezzi circolanti, piattaforme logistiche esistenti, etc) e la conseguente individuazione dei parametri progettuali minimi di riferimento (lunghezza della tratta da elettrificare, numero di transiti, etc.) necessari a garantire l'efficacia ambientale del progetto medesimo. Si mira, in particolare, a definire l'estensione minima della rete stradale da elettrificare per permettere il raggiungimento di riduzione delle emissioni richiesto dalla UE anche per il settore del trasporto merci (-40% di emissione di gas clima alteranti entro il 2030);

c) dal punto di vista economico, l'obiettivo dello Studio Pilota si traduce nella raccolta degli input fondamentali per la definizione degli elementi di un Modello di Business e per l'analisi della fattibilità economico finanziaria di un sistema di trasporto delle merci multimodale su larga scala. Attraverso l'implementazione dello studio, si mira a valutare da un lato la sostenibilità economica dell'investimento della nuova linea elettrificata, dall'altro la convenienza economica da parte degli operatori all'utilizzo di mezzi di trasporto ibridi, rispetto a quelli tradizionali. Relativamente al primo aspetto, andranno valutati in particolare i costi dell'investimento e i costi di gestione relativi alla manutenzione delle opere infrastrutturali, dei mezzi dotati di pantografo e al costo dell'energia. Per quanto riguarda il lato ricavi, lo studio pilota ha l'obiettivo di valutare, compatibilmente con le capacità tecniche della struttura (potenza dell'energia della catenaria, congestione lungo la linea), gli input necessari per garantire il ritorno dell'investimento e la remunerazione del capitale investito. In quest'ottica le variabili chiave sono costituite dalla lunghezza della tratta elettrificata, dalla quantità di veicoli giornalieri medi che la percorreranno e da una tariffa chilometrica. Relativamente alla convenienza economica per gli operatori di settore, si seguirà invece una logica comparativa, analizzando i costi dei veicoli ibridi con quelli tradizionali sia in termini di acquisto che di consumi;

d) dal punto di vista della strategicità in termini di rete transeuropea dei trasporti, l'obiettivo dello Studio Pilota è di valutare l'efficacia della soluzione proposta in funzione degli effetti prodotti sul

trasporto merci con riferimento ai nodi della rete centrale TEN-T presenti nell'area milanese (in particolare i nodi di Milano, Aeroporto di Linate e Milano Smistamento), in termini di incremento della multimodalità e di miglioramento della condizione ambientale. Tale valutazione sarà effettuata anche attraverso una specifica interlocuzione con i soggetti preposti alla organizzazione/gestione del traffico merci nei nodi citati, oltre che tenendo conto in generale degli esiti del modello di business di cui al punto precedente; e) dal punto di vista della standardizzazione della tecnologia, l'obiettivo dello Studio Pilota è di verificare le eventuali modifiche normative a livello nazionale e transnazionale necessarie per poter considerare l'elettromobilità come uno standard tecnologico sulle strade e autostrade per il trasporto delle merci. Per questo motivo saranno sottoscritti opportuni accordi con i gestori delle reti stradali europee dove è già in esercizio o sta per entrare in esercizio la tecnologia eHighway." [...]

Il progetto pilota di elettrificazione della A35 Brebemi rientra pienamente nell'"Obiettivo di finanziamento 2" del Regolamento CEF, trattandosi di uno studio avente lo scopo di valutare, anche con riferimento al lungo termine, l'implementazione di un sistema di trasporto delle merci sostenibile ed efficiente, che contribuisca in maniera sostanziale alla decarbonizzazione mediante l'utilizzo di una tecnologia innovativa. Nell'ambito dell'"Obiettivo di finanziamento 2", il progetto attiene all'innovazione e alle nuove tecnologie applicate al trasporto delle merci ed in particolare all'"Obiettivo specifico 6", in quanto ha, tra gli altri, lo scopo di migliorare la multimodalità nell'area logistica milanese, attraverso l'utilizzo di specifiche soluzioni innovative e di valutare la successiva applicabilità della tecnologia proposta su scala nazionale e transnazionale.

In particolare, l'obiettivo del progetto pilota è di migliorare l'integrazione della modalità di trasporto delle merci su gomma con le altre modalità di trasporto sostenibili presenti nell'area logistica milanese, riducendo le attuali emissioni in atmosfera. L'intento quindi è di completare il sistema della mobilità sostenibile, che comprende il trasporto merci su acqua e su ferro a medio e lungo raggio, garantendo la possibilità di utilizzare mezzi a bassa emissione di gas climalteranti per il collegamento dai centri intermodali alle piattaforme logistiche esistenti e/o agli utilizzatori finali.

In tale ottica, preme precisare che l'utilizzo dell'elettrificazione su strada per il trasporto delle merci rappresenta peraltro essa stessa un esempio di multimodalità, seppure con riferimento alla medesima tipologia di trasporto (il trasporto su gomma), in quanto il sistema di trazione tradizionale è accoppiato con un sistema a trazione elettrica alimentato tramite specifica infrastrutturazione tecnologica dell'arteria stradale.

Il progetto pilota è da intendersi quindi, ai sensi di quanto previsto dal bando CEF Transport Call 2018, quale studio con attività pilota con l'obiettivo di sviluppare, migliorare e adattare una tecnologia/soluzione di trasporto innovativa già testata in altri paesi della Comunità Europea, quali Svezia e Germania, implementandola al fine di:

- verificarne la fattibilità, l'idoneità ed il valore aggiunto nella realtà del trasporto merci in Italia;
- sviluppare il necessario know-how per l'implementazione su scala più ampia tenendo conto anche delle specifiche condizioni di mercato che caratterizzano il trasporto delle merci in Italia;
- creare uno standard che permetta l'utilizzo della tecnologia a livello nazionale e transnazionale; con lo scopo finale di migliorare la condizione ambientale di Milano, nodo centrale della rete

TEN-T nonché incentivare la multimodalità con riferimento specifico al centro intermodale di Milano Smistamento, anch'esso nodo centrale della rete TEN-T."

VISTA la nota prot. 041018-0002 del 04/10/2018, acquisita al prot. DVA/22377 del 08/10/2018 e al prot. CTVA/4272 del 3/12/2018 recante richiesta della dichiarazione dell'autorità competente necessaria per la partecipazione alla Call europea "CEF 2018 transport";

VISTA, ESAMINATA E VALUTATA la documentazione trasmessa da CAL con nota prot. 010819-00002 del 01/08/2019, acquisita al prot. DVA/20722 del 06/08/2019 e al prot. CTVA/3434 del 16/09/2019 recante documentazione in esito ai lavori del Tavolo Tecnico istituito in ottemperanza alla Determinazione Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2018-243 del 24/05/2018, consistente in:

- All 1_Verbale OA_AdP BreBeMi;
- All 2_Verbale OA_AdP BreBeMi;
- All 3_Protocollo opera qualità dell'aria;
- All 4_SDP-I-1806-225-00-000_CAL;
- All 5_SDP-I-1602-328-00-000;

- All 6_SDP-U-1901-121-DT-INA;
- All 7_risposta MIT-quesito PMV;
- All 8_Brebemi-carta-dei-servizi-2019;
- ANALISI PRESCRIZIONE 8;

VISTA la nota prot. M_INF.SISTRA.REGISTRO UFFICIALE.U.0000606, 31-01-2019 con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari generali ed il Personale – Direzione generale per la sicurezza stradale Divisione II, ha comunicato quanto segue: *“OGGETTO: Messaggi velocità consigliata a fini ambientali su pannelli a messaggio variabile (rif. nota n. SDP- U-1901-121DT-INA del 25. 01. 1 9).*

In riferimento alla nota in oggetto di codesta Società Concessionaria, acquisita al protocollo n. 472 del 25.01.19, finalizzata ad acquisire un parere in merito all'esposizione di messaggi relativi alla velocità consigliata sui PMV installati sull'infrastruttura autostradale di competenza, si rappresenta quanto segue.

Si premette che questa Direzione Generale è attualmente impegnata nella valutazione di una serie di iniziative governative e parlamentari correlate alle tematiche ambientali, ed in particolare agli aspetti dell'inquinamento atmosferico dovuto agli effetti della circolazione stradale sia in ambito urbano sia extraurbano.

Nell'ambito di queste iniziative è stata valutata, in modo negativo, anche la proposta di una regolazione della circolazione in termini di possibile riduzione del limite di velocità massima consentita in ambito autostradale; infatti è difficilmente dimostrabile che a fronte di una generalizzata riduzione della velocità massima consentita, a parità di veicoli circolanti sull'asse stradale, si ottenga una corrispondente riduzione delle emissioni di tutti gli inquinanti, peraltro esplicitati in modo indistinto (valutato che il legame emissioni/velocità è comunque variabile in relazione alla tipologia di inquinante analizzato).

In ogni caso una misura di eventuale riduzione del limite di velocità in funzione di un'attesa riduzione delle emissioni inquinanti non potrebbe mai essere adottata ragionevolmente da un singolo gestore stradale e men che meno per una singola infrastruttura o arco di essa, poiché risulterebbe di scarsa o nulla efficacia.

Infatti tali misure, una volta che fosse dimostrata la loro validità, dovrebbero eventualmente essere adottate in modo coordinato tra i diversi gestori di strade nella medesima area geografica omogenea sotto il profilo della qualità dell'aria, e comunque in accordo ad altre contestuali politiche di riduzione delle emissioni inquinanti anche in altri settori, quali ad esempio quello industriale e/o del riscaldamento per uso civile, al fine di valutare la concentrazione complessiva di tali inquinanti e di conseguenza stimare l'incidenza percentuale del solo contributo emissivo derivante dal trasporto stradale, ed in particolar modo quello derivante dalla riduzione della velocità del flusso stradale.

Al momento, sia per la mancanza di una validità tecnica, non supportata da evidenze scientifiche, sia per la carenza, in ambito extraurbano, di strumenti normativi adeguati che consentano di introdurre misure razionali, coerenti ed integrate, di regolazione della circolazione finalizzate ad una riduzione delle emissioni a livello di area geografica (e non di infrastruttura specifica), non risulta di alcuna efficacia la misura contenuta nella richiesta che si riscontra.

Infatti si osserva che l'eventuale messaggio di velocità massima "consigliata", quindi non quella "consentita", costituirebbe un messaggio privo del valore prescrittivo, che potrebbe essere imposto esclusivamente con la segnaletica regolamentare, e quindi rischierebbe di tradursi in una indicazione tanto inutile quanto dannosa per i conseguenti imprevedibili comportamenti dell'utenza stradale, indotta da un lato a considerare la prescrizione del limite di velocità di cui alla segnaletica fissa e dall'altro a tener presente un valore diverso ed inferiore indicato, come consiglio sui PMV.

Pertanto si esprime parere negativo sulla proposta avanzata da codesta Società di inserire un limite di velocità consigliata sui PMV; peraltro, per quanto ricavabile dalla figura contenuta nell'allegato ricevuto, essa non risulta correttamente rappresentata in riferimento alle disposizioni dell'art. 135 del regolamento del codice della Strada ed alla Fig. II 312.

Ciononostante si richiama l'attenzione sul fatto che i segnali a messaggio variabile, ai sensi di quanto indicato nel c. 2 dell'art.172 del Regolamento, possono contenere non solo indicazioni ma anche divieti e prescrizioni. Di conseguenza qualora codesta Società, per ragioni dettate da eventi

estemporanei (quali incidenti o fenomeni atmosferici critici) con validità temporanea e decorrenza immediata, o per attività pianificate (quali cantieri per manutenzione ordinaria, straordinaria,...) o criticità strutturali, con validità temporale più estesa o permanente, intendesse imporre, ai fini della sicurezza stradale, un limite di velocità inferiore a quello generalizzato, valido sull'intero asse autostradale o parte di esso, potrebbe correttamente utilizzare lo strumento del pannello a messaggio variabile, per riportare il pittogramma con lo specifico limite di velocità adottato dal gestore, a condizione che nel tratto tra un PMV e il successivo non risultino installati segnali fissi con limiti di velocità diversi poiché ciò costituirebbe un inammissibile contrasto.

Questo richiamo di tale facoltà per il gestore deve intendersi come un diritto/dovere di regolare i flussi, in particolare quando i volumi di traffico sono prossimi alla capacità dell'infrastruttura, al fine di regolarizzare e stabilizzare i flussi, con benefici effetti in termini di sicurezza e, indirettamente, quindi del livello di emissioni inquinanti.

Per tale ultimo aspetto saranno fornite indicazioni di carattere generale a tutti i gestori della rete primaria, in cui è maggiormente diffuso l'impiego dei PMV, al fine di utilizzare al meglio le loro potenzialità come strumento di regolazione e controllo della circolazione, e non solo di informazione riguardo ad eventi momentanei o di consiglio per l'utenza, considerati comunque i potenziali effetti negativi di messaggi testuali, di non immediata leggibilità."

VALUTATO che nella seduta del 20 giugno 2019 dell' "Osservatorio Ambientale per la costruzione e l'esercizio del Collegamento Autostradale di Connessione tra le città di Milano e Brescia" e della "Linea Ferroviaria Av/Ac Milano-Verona, Tratta Treviglio-Brescia" al punto 2. Brebemi: validazione istruttorie predisposte dal Supporto Tecnico sulla Relazione di Monitoraggio Post Opera per le componenti Atmosfera, Passaggi Faunistici (2017-2018), viene verbalizzato quanto segue:

Atmosfera

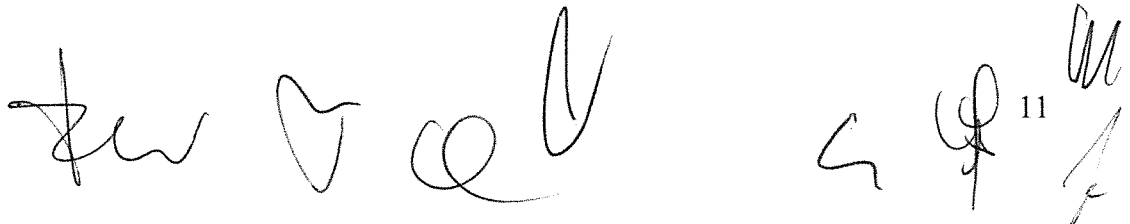
Il monitoraggio di PO della componente Atmosfera era già stato oggetto di discussione nell'OA del 18 settembre 2018 ("Istruttoria tecnica - Piano di Monitoraggio Ambientale - Brebemi - Atmosfera - Risultati Monitoraggio Post Operam" del settembre 2018, agli atti dell'OA); in quella sede si era preso atto che lo stesso, sebbene condotto nelle modalità e nelle tempistiche conformi a quanto indicato nel PMA, necessitava di un'integrazione che potesse correlare i risultati con studio di traffico, SIA e studio di dettaglio sull'atmosfera. Nella seduta dell'OA dell'1 febbraio 2019 si era così condiviso di approfondire la tematica in un apposito tavolo tecnico che verificasse i dati della fase PO in relazione al SIA, nell'alveo dei contenuti del PMA, anche alla presenza dei referenti regionali della D.G. Ambiente e Clima; in particolare si sarebbe dovuto verificare e/o giustificare che i dati del monitoraggio ambientale non evidenziassero un impatto maggiore di quello stimato con il SIA e che avessero determinato la compatibilità ambientale dell'opera. Il suddetto tavolo si è effettivamente svolto in data 1 marzo 2019 e, anche alla luce del confronto intervenuto, il ST ha predisposto l'Istruttoria ("Istruttoria tecnica - Piano di Monitoraggio Ambientale - Brebemi - Atmosfera - Risultati Monitoraggio Post Operam" del maggio 2019, agli atti dell'OA) in cui viene attestata l'accettabilità dell'analisi condotta e dei risultati riportati. In particolare, si prende atto che i risultati del monitoraggio PO risultano compatibili con i livelli previsti dal SIA per gli inquinanti PM10 e NO2 nei punti di monitoraggio ritenuti critici in base al metodo delle Linee Guida ARPA.

Si ritiene pertanto soddisfatta la richiesta di approfondimento di ARPA Lombardia durante il tavolo tecnico richiamato.

L'Osservatorio valida l'Istruttoria del ST, con le osservazioni in essa formulate, e i documenti ai quali si riferisce."

VISTA la nota prot. T1.2019.25337 del 06/08/2019, acquisita per conoscenza al prot. CTVA/3216 del 27/08/2019, con la quale la Regione Lombardia – DG Ambiente e clima Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali chiede, relativamente alla documentazione inviata dal Proponente con nota prot. 010819-00002 del 1/08/2019, alla DG Clima e Qualità dell'aria, alla DG Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile e ad ARPA Lombardia di esprimere il parere sugli aspetti di propria competenza entro il 20/09/2019;

VISTA la nota prot. CTVA-0004446 del 18/11/2019 di trasmissione del Parere Regione Lombardia con il quale si esprime:



"Sulla base della documentazione trasmessa da CAL S.p.A. con la nota in atti regionali prot. T1.2019.25337 del 06/08/2019 e dei contributi raccolti dalla scrivente UO in ordine alla medesima, in particolare:

- *Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile, U.O. Infrastrutture Viarie e Aeroportuali, Struttura Rete Stradale e Autostradale (prot. T1.2019.0029431 del 16/09/2019);*
- *Direzione Generale Ambiente e Clima, U.O. Clima e Qualità dell'aria, Struttura Aria (contributo via e-mail del 20/09 u.s.);*
- *ARPA Lombardia (prot. T1.2019.30730 del 24/09/2019);*

si rassegnano le seguenti conclusioni:

- *il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha espresso la propria posizione circa l'impossibilità di procedere, per problematiche di tipo ambientale, alla riduzione della velocità in ambito autostradale, ovvero di esporre messaggi sulla velocità consigliata sui pannelli a messaggio variabile, tematiche per le quali si rendono necessarie modifiche normative a livello statale;*

- *non rientra nelle competenze delle società concessionarie e degli enti gestori delle autostrade la possibilità di ridurre la velocità massima per motivazioni ambientali (come ad esempio il superamento prolungato dei limiti per la qualità dell'aria);*

- *il 4 giugno 2019 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra vari Ministeri per l'adozione di un piano d'azione per il miglioramento della qualità dell'aria che impegna, tra le altre cose, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a formulare una proposta di modifica del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, volta ad introdurre il criterio ambientale per l'adozione di provvedimenti di limitazione della circolazione, limitatamente ai tratti autostradali adiacenti ai centri urbani, con particolare riferimento alla riduzione dei limiti di velocità;*

- *nel protocollo operativo "BreBeMi" il Concessionario si impegna a "aderire a iniziative di variazione dei limiti di velocità (fino a 110 km/h) da attuarsi per motivi di carattere ambientale connessi alla qualità dell'aria che coinvolgano tutti gli operatori autostradali del Bacino Padano e/o operanti in Lombardia, ferme restando le competenze in capo ai Concessionari stradali previste dalla normativa"; nelle more dell'eventuale adeguamento delle competenze dei concessionari in materia di riduzione delle velocità, tale impegno sarebbe aderente alla prescrizione 8, subordinandolo però al coinvolgimento di tutti gli operatori stradali operanti in Lombardia;*

- *la documentazione tecnico scientifica disponibile in letteratura permette di confermare l'effetto positivo sulle emissioni di PM10 e in particolare di NOx di una riduzione delle velocità massime da 130 km/h a velocità inferiori, con un massimo beneficio intorno agli 80-90 km/h. Se attuato su tutta o un'ampia porzione della rete autostradale tale riduzione delle emissioni può portare a effetti benefici sulla qualità dell'aria non trascurabili complessivamente; se attuato solo localmente tale riduzione può invece avere effetti solo in prossimità del tratto interessato (fino ad una distanza dell'ordine delle centinaia di metri dalla strada).*

Per tutto quanto sopra rilevato,

nel permanere della situazione normativa che rende impossibile procedere, per problemi di natura ambientale, alla riduzione della velocità in ambito autostradale

nel condividere l'approccio al tema da parte del Concessionario come presentato nel materiale messo a disposizione nel mese di agosto 2019,

Si ritiene che la sottoscrizione e attuazione del "Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, CAL e BREBEMI per la determinazione degli interventi e delle azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti" nella formulazione agli atti (prot. T1.2019.25337 del 06/08/2019), a meno della seguente modifica:

ART.3 comma 1) lettera b. punto 1.:

sostituzione del passaggio "studiare, se finanziata dalla Comunità Europea (CALL LIFE 2019 o successivi bandi) e da Regione Lombardia, tramite apposito progetto pilota, le tecnologie di ERS che [...]" con la seguente formulazione "a fronte di un co-finanziamento con fondi comunitari e/o nazionali e/o regionali da reperirsi, studiare tramite apposito progetto pilota, le tecnologie di ERS che [...]"

dia luogo alla positiva ottemperanza della prescrizione n.8 della Delibera CIPE n. 42/2009.";

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica delle attività del Tavolo Tecnico svolto in ottemperanza alla prescrizione n. 1 della Determina Direttoriale n. 243/2018 per l'attivazione delle misure

contenute nella prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009 tenendo conto delle ricadute sulla salute umana derivanti dai superamenti dei limiti di legge previsti dalla Direttiva 2008/50/CE;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

VISTO E CONSIDERATO quanto richiesto dalla prescrizione n. 8 della Delibera CIPE 42/2009 di seguito riportata: *"Durante l'esercizio dell'infrastruttura - con riferimento alla situazione a quel momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria - dovrà essere periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAL. Dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, Concessionario e Concedente. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del concedente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al collegamento autostradale rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE. I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, eventualmente integrata per quanto necessaria alla valutazione, da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Concessionario. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Lombardia la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda Concessionario e Concedente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti."*

PRESO ATTO che la prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009 nel dettaglio richiede:

- *"Durante l'esercizio dell'infrastruttura - con riferimento alla situazione a quel momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria - dovrà essere periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAL";*

VALUTATO che:

- la prima attività richiesta nella prescrizione è l'elaborazione di un documento contenente la valutazione della qualità dell'aria, periodicamente aggiornato e in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPA Lombardia;
- ARPA Lombardia durante le attività ha comunicato che annualmente viene pubblicato sul sito dell'ARPA un rapporto aggiornato sullo stato della qualità dell'aria dell'intera regione;
- le informazioni riportate nel documento *"Monitoraggio Ambientale - sintesi delle attività svolte aggiornamento giugno 2018"* sulla qualità dell'aria e le risultanze delle campagne di monitoraggio *post operam* sono relative a prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura Bre.Be.Mi. ovvero prima del mese di luglio 2016;
- l'unica campagna invernale ed estiva effettuata dopo l'entrata in esercizio dell'infrastruttura è quella eseguita nel comune di Castrezzato (BS);

VALUTATO che il Proponente ha dichiarato quanto segue: *"In merito alla valutazione della qualità dell'aria sul territorio, durante la seduta dell'Osservatorio Ambientale riunitosi il giorno 8 luglio 2010 Arpa ha riferito che: "... tale prescrizione fa riferimento ad un monitoraggio dell'aria su vasta scala. Allo stato attuale, in relazione agli elementi ad oggi disponibili, ARPA non ritiene inoltre necessaria un'integrazione della rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria. Il tema verrà comunque affrontato in un momento successivo; quanto analizzato nell'ambito del PMA e quanto valutato dall'OA potranno rappresentare un supporto per le future determinazioni in merito."* (cfr. All 1_ Verbale seduta dell'8 luglio 2010.)



Gli esiti del monitoraggio post operam del PMA sono stati ritenuti compatibili con quanto atteso dallo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e inoltre il confronto con l'ante operam non ha richiesto ulteriori approfondimenti e adempimenti da realizzarsi per la componente atmosfera come si evince dall'ultimo verbale dell'OA che si allega. (cfr. punto 2 dell'All 2_Verbale seduta del 20 giugno 2019 redatto da Regione Lombardia e che verrà approvato durante la prossima seduta dell'OA, All 4)";

PRESO ATTO che la prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009 nel dettaglio richiede:

- *“Dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, Concessionario e Concedente. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/ 50/ CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/ CE siano superati”.*

VALUTATO che:

- nel corso delle due riunioni del 15/11/ 2018 e del 06/12/2018 il Proponente ha presentato una proposta di *Protocollo Operativo* oggetto di ampia discussione;
- dalla lettura della prescrizione si evince che l'obiettivo è quello di individuare una serie di provvedimenti efficaci atti a limitare e se necessario a sospendere le attività che contribuiscono al superamento dei limiti imposti dalla normativa di settore, di conseguenza, appare indispensabile studiare lo stato della qualità dell'aria in relazione alle diverse fonti di inquinamento per definirne la concorsualità;
- le misure necessarie al fine di attivare provvedimenti efficaci in linea con quanto richiesto dalla prescrizione, devono tenere conto anche del Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria della Regione Lombardia (PRIA) approvato con D.G.R. n. 449 del 02/08/ 2018 e dell'Accordo del Bacino Padano del 2017;

PRESO ATTO che la prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009 nel dettaglio richiede:

- *“Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del concedente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al collegamento autostradale rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/ CE. I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, eventualmente integrata per quanto necessaria alla valutazione, da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Concessionario.”*

VALUTATO che:

- in riferimento al sistema di rilevamento della qualità dell'aria, deve essere effettuata la verifica della presenza e dello stato di funzionamento delle centraline per definire se sono sufficienti per monitorare la componente, valutando l'eventualità di integrare l'attuale rete di monitoraggio con un sistema di centraline dedicate così come richiesto;

VALUTATO che il Proponente ha dichiarato quanto segue: *“Si specifica che nel primo capoverso la prescrizione fa riferimento ad un monitoraggio dell'aria su vasta scala e come indicato dalla sezione 1), in merito alla valutazione della qualità dell'aria sul territorio e all'eventuale integrazione della rete di rilevamento regionale, durante la seduta dell'Osservatorio Ambientale riunitosi il giorno 8 luglio 2010 Arpa ha riferito che: “... tale prescrizione fa riferimento ad un monitoraggio dell'aria su vasta scala. Allo stato attuale, in relazione agli elementi ad oggi disponibili, ARPA non ritiene inoltre necessaria un'integrazione della rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria. Il tema verrà comunque affrontato in un momento successivo; quanto analizzato nell'ambito del PMA e quanto valutato dall'OA potranno rappresentare un supporto per le future determinazioni in merito.” (cfr. All 1_Verbale seduta dell'8 luglio 2010.)*

Gli esiti del monitoraggio post operam del PMA sono stati ritenuti compatibili con quanto atteso dallo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e inoltre il confronto con l'ante operam non ha richiesto ulteriori approfondimenti e adempimenti da realizzarsi per la componente atmosfera come si evince dall'ultimo verbale dell'OA che si allega. (cfr. punto 2 dell'All 2_Verbale seduta del 20 giugno 2019 redatto da Regione Lombardia e che verrà approvato durante la prossima seduta dell'OA, All 4)";

PRESO ATTO che la prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009 nel dettaglio richiede:

- "Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Lombardia la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda Concessionario e Concedente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.";

VALUTATO che:

- nel corso delle riunioni si è appreso che ARPA Lombardia ha redatto uno studio sul contributo in termini di riduzione delle emissioni inquinanti di PM10 e NOx in relazione alla diminuzione della velocità i cui esiti hanno evidenziato che il contributo ha un effetto locale positivo, motivo per cui si è proposto di attivare questa misura insieme a un servizio di informazione per gli utenti al fine di sviluppare consapevolezza rispetto agli effetti sull'ambiente dei comportamenti e delle abitudini legati alla guida, misura che non prevede particolari costi;

VALUTATO che il Proponente ha dichiarato quanto segue: "Una rete dedicata sarà prevista congiuntamente all'eventuale attivazione delle sperimentazioni indicate dal Protocollo Operativo per verificare gli effetti di dettaglio. Nel protocollo operativo è stato infatti definito che Brebemi finanzia con un tetto di spesa pari a 50.000 € complessivi per la copertura delle attività di monitoraggio eventualmente attuate in relazione ai progetti pilota n. 1 e n. 2 non già comprese nell'attività istituzionale, e di 10.000 € annui per le altre attività di supporto al Tavolo Tecnico, per una durata massima di due anni. Tale attività verrà finanziata previa individuazione della necessaria copertura finanziaria nell'ambito della Concessione";

VALUTATI i contenuti del Protocollo operativo della qualità dell'aria proposto e di seguito riportati:

"ART. 3 (Impegni del Concessionario)

Il Concessionario si impegna a:

1) misure di breve termine

a. **PROGETTO PILOTA 1**, su una tratta appositamente individuata del collegamento autostradale A35:

- I. studiare, se co-finanziata dalla Comunità Europea (CALL CEF Transport 2018 o successivi bandi) e da Regione Lombardia, tramite apposito progetto pilota, la tecnologia c.d. di eHighway che permette la trazione dei veicoli ibridi per il trasporto merci con alimentazione a catenaria e la possibilità di una sua applicazione a parte della rete stradale ed autostradale italiana. I dettagli del PROGETTO PILOTA 1 sono contenuti nella "Relazione Descrittiva" allegata al presente protocollo.

b. **PROGETTO PILOTA 2**:

- I. in attesa dell'introduzione di fattori normativi abilitanti per i Concessionari in tema di limitazione della velocità a fini ambientali, come misura di mitigazione delle emissioni, rendersi parte attiva nella sensibilizzazione dell'utente mediante la segnalazione di comportamenti virtuosi da tenere per il contenimento delle emissioni tramite i propri strumenti e luoghi di diffusione quali sito Internet e/o Aree di Servizio e/o Carta dei Servizi con l'obiettivo di coinvolgere ed informare e sensibilizzare gli utenti dell'autostrada; potrà ad esempio essere segnalato l'effetto di una variazione della velocità sul consumo di carburante e sulle emissioni di elementi inquinanti;
- II. identificare ulteriori misure di mitigazione "al verde" delle emissioni in atmosfera che siano

state preventivamente valutate positivamente dal Tavolo Tecnico istituito in ottemperanza alla prescrizione n. 8 della delibera CIPE 42/2009;

III. [●]

2) misure di medio-lungo termine

- a. *in esito alla sperimentazione di cui alla lettera a) del comma 1 del presente articolo, verificata la sostenibilità tecnico economica della modalità di alimentazione a catenaria, verificate le linee di sviluppo strategico del settore sia a livello nazionale che internazionale, realizzare sull'intero collegamento autostradale, suddetta modalità di alimentazione previa individuazione della necessaria copertura finanziaria nell'ambito della Concessione;*
- b. *aderire a iniziative di variazione dei limiti di velocità da attuarsi nelle condizioni di cui alla prescrizione n. 8 della delibera CIPE 42/2009 che coinvolgano tutti gli operatori autostradali del Bacino Padano e/o operanti in Lombardia, ferme restando le competenze in capo ai Concessionari stradali previste dalla normativa;*
- c. *perseguire in ogni caso con le misure previste dall'art. 3.1, lettera b), punto I., in particolare durante i periodi di attivazione dei provvedimenti di primo/secondo livello previsti dall'Accordo del Bacino Padano del 2017 per la gestione delle situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti."*

VALUTATO che nelle "misure di medio-lungo termine" previste al punto 2) dell'art. 3 del *Protocollo Operativo* non possa essere accettato quanto segue: *"aderire a iniziative di variazione dei limiti di velocità (fino a 110 km/h) da attuarsi per motivi di carattere ambientale connessi alla qualità dell'aria che coinvolgano tutti gli operatori autostradali del Bacino Padano e/o operanti in Lombardia, ferme restando le competenze in capo ai Concessionari stradali previste dalla normativa"* che nella formulazione attuale risulta riferita solo alla vasta scala;

VALUTATO che tra le iniziative a cui aderire dovrebbe essere richiamato in modo puntuale il protocollo di intesa sottoscritto tra vari Ministeri in data 04/06/2019 citato nel parere della Regione Lombardia, che impegna il MIT a formulare una proposta pertinente all'adozione di provvedimenti di limitazione della circolazione, limitatamente ai tratti autostradali adiacenti ai centri urbani, con particolare riferimento alla riduzione dei limiti di velocità;

VALUTATO che il Proponente ha dichiarato quanto segue: *"In merito alla indicata riduzione dei limiti di velocità si rileva che, con nota prot. 0001994- 09/02/2016 del 9 febbraio 2016, il MIT -D.G. per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali-, (trasmessa alla Concessionaria Brebemi con nota CAL prot. N. 00002 del 22 febbraio 2016, cfr All.5), nel riscontrare una segnalazione del Sindaco di Brescia, evidenziava come, le Società Concessionarie, in qualità di gestori dei tratti stradali, non possono adottare provvedimenti per la riduzione della velocità in occasione del superamento dei limiti stabiliti per la qualità dell'aria, non risultando questo tra i compiti a carico dell'Ente proprietario della strada previsti dal comma 4 dell'art. 6 del Codice della Strada o del Concessionario così come definito dal comma 6 del suddetto art. 6. A ciò consegue, allo stato, l'impossibilità di attuare, mediante una limitazione delle velocità dei veicoli in transito, quanto richiesto dalla presente prescrizione CIPE. Ciò in effetti esula dai compiti a carico dell'Ente proprietario della strada o del Concessionario previsti dal Codice della Strada. Inoltre a seguito di specifica richiesta effettuata da Brebemi nel gennaio 2019 (cfr.All.6_nota allegata prot. SDP-U-1901-121-DT-INA), il MIT (cfr. All. 7 risposta MIT prot U.0000606.31-01-2019.) ha evidenziato inoltre come non sia ammessa neppure la segnalazione di velocità consigliata sui Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) per motivi di carattere ambientale. Brebemi si è in ogni caso fatta portavoce di una serie di iniziative diffuse sui propri mezzi a disposizione quali carta dei servizi e sito internet, volte a promuovere comportamenti virtuosi anche per il rispetto dell'ambiente (cfr. All. 8 Carta dei servizi)."*;

VALUTATO che il Proponente ha trasmesso "La Carta dei Servizi" con "lo scopo di assicurare il massimo livello di efficienza e funzionalità nell'erogazione dei servizi, nonché di fornire sintetiche, complete e trasparenti informazioni sui fattori del servizio, sugli indicatori di qualità e sulle misure di tutela, nella convinzione che tali informazioni possano costituire un utile strumento per il corretto utilizzo dell'autostrada."

VALUTATO che il progetto pilota, una volta sviluppato e attuato, possa rientrare tra i provvedimenti efficaci richiesti dalla prescrizione n.8 della delibera CIPE n. 42/2009, anche se esclusivamente diretto a ridurre le emissioni dei mezzi pesanti che trasportano le merci tralasciando del tutto l'analisi e la valutazione delle altre fonti da cui derivano le emissioni in atmosfera rispetto alle quali è necessario intervenire al più presto;

VALUTATO che il progetto sperimentale "A35 Bre.Be.Mi.-"eHIGHWAY" Studio pilota di elettrificazione di un tratto del collegamento autostradale A35 Bre.Be.Mi.", pur rivestendo interesse per le sue caratteristiche sperimentali, (peraltro già attuato in altri paesi europei rispetto i quali si potrebbe ricavarne le risultanze), non risulta attuabile in tempi rapidi, comporta un impegno economico che non risulta coperto da alcun finanziamento (si parla di 4 milioni di euro a km), deve essere verificato attraverso una Valutazione di Impatto Ambientale poiché risulta essere un vero e proprio progetto in variante;

VALUTATO che nella documentazione trasmessa, a parte il progetto sperimentale sopra descritto, non si ravvisano altre misure concrete attuabili nell'immediato al fine di ottemperare alla prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009;

VALUTATO che, a seguito della risposta del MIT sopra integralmente riportata, risulta fattibile la possibilità di imporre un limite di velocità inferiore utilizzando correttamente lo strumento del pannello a messaggio variabile per ragioni dettate da eventi estemporanei con la finalità di trarne benefici effetti in termini di sicurezza e, indirettamente, del livello di emissioni inquinanti;

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

valuta

per quanto di competenza, in relazione a quanto trasmesso sull'**Ottemperanza della prescrizione n. 1 della Determina Direttoriale n. 243/2018 inerente Tavolo Tecnico per attivazione delle misure contenute nella prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009**

che

i contenuti del *Protocollo Operativo sulla qualità dell'aria* non risultano coerenti, completi ed esaustivi in relazione a quanto richiesto e discusso nel corso delle attività del Tavolo Tecnico

e ritiene necessario

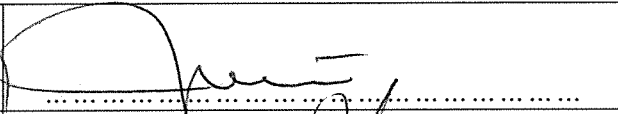
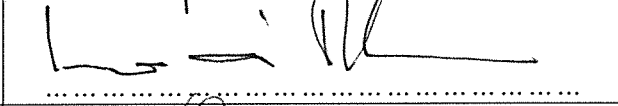
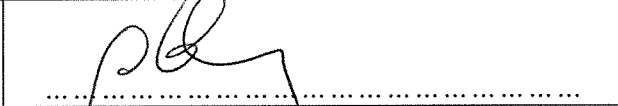
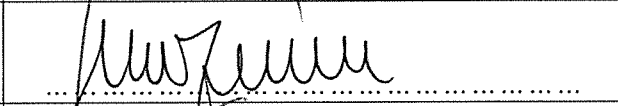

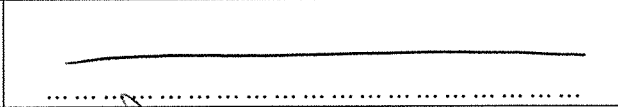

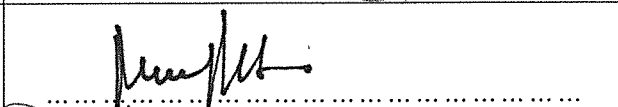
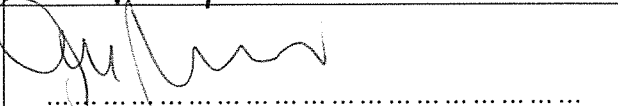
un approfondimento e una revisione del documento elaborato che risponda puntualmente a quanto richiesto dalla prescrizione n. 8 della Delibera CIPE n. 42/2009, entro e non oltre 30 giorni dalla trasmissione del presente parere, **tenendo conto:**

1. di quanto disposto dalla Direttiva 2008/50/CE e dal Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n.155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", per la formulazione delle proposte inerenti alla qualità dell'aria ambiente e tutte le criticità ad essa correlate;
2. di quanto previsto nel Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria della Regione Lombardia (PRIA) approvato con D.G.R. n. 449 del 02/08/2018 e successivi aggiornamenti, il "Programma Nazionale di controllo dell'Inquinamento Atmosferico" e il "Piano Nazionale Integrato per l'Energia e per il Clima";
3. dei rischi e delle criticità derivanti dalla non attuazione di misure concrete per la riduzione, l'attenuazione e la mitigazione degli impatti dovuti alla qualità dell'aria ambiente sulla salute umana;

4. che l'Italia è sottoposta a una procedura di infrazione in relazione ai superamenti dei limiti previsti dalla norma in materia di qualità dell'aria ambiente;
5. che il monitoraggio *post operam*, concordato con ARPA Lombardia, deve essere attuato al fine di acquisire strumenti di conoscenza in grado di valutare le diverse fonti emissive e di formulare misure integrate per la loro attenuazione, riduzione e mitigazione;
6. che il *Protocollo Operativo sulla qualità dell'aria* deve essere attivato al più presto, anche in via sperimentale ma non solo, al fine di attuare immediatamente delle misure concrete per un processo di presa in carico delle criticità relative alla qualità dell'aria ambiente da parte di tutti;

e predisponendo:

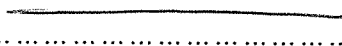
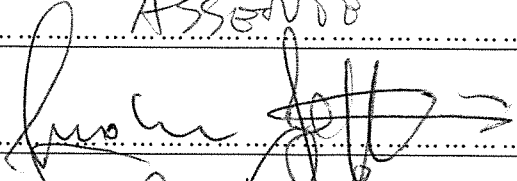
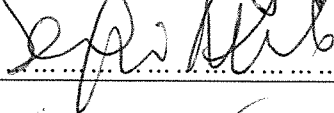
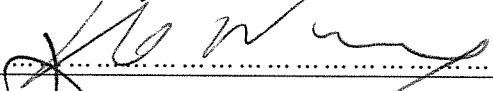
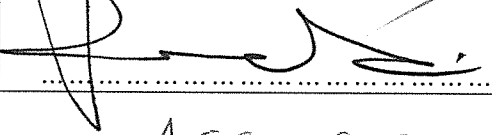
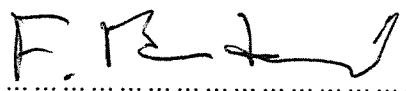

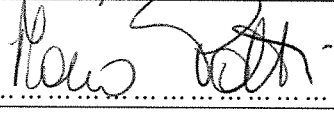
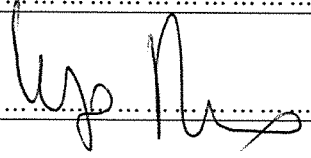
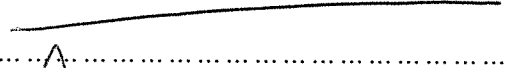
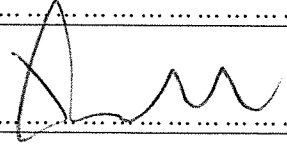
7. un documento contenente le informazioni sulla qualità dell'aria, riferite all'area di studio, estrapolate dal rapporto ARPA Lombardia già menzionato e dalle risultanze delle campagne di monitoraggio *post operam* riportate nel documento "*Monitoraggio Ambientale - sintesi delle attività svolte aggiornamento giugno 2018*" e successivi aggiornamenti;
8. la definizione delle "*ulteriori misure di mitigazione "al verde" delle emissioni in atmosfera*";
9. un documento contenente le informazioni relative alla localizzazione e allo stato di funzionamento delle centraline fisse della rete di monitoraggio ARPA Lombardia al fine di chiarire se siano sufficienti a monitorare lo stato di qualità dell'aria dell'area oggetto di studio e motivare la scelta di non integrare l'attuale rete di monitoraggio con un sistema di centraline dedicate.

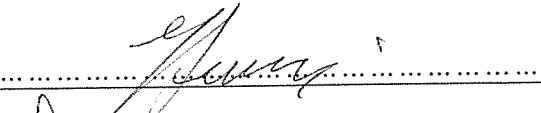
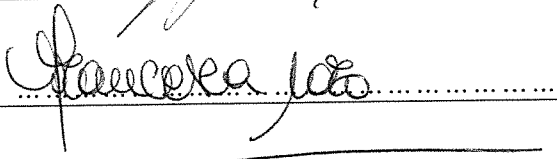
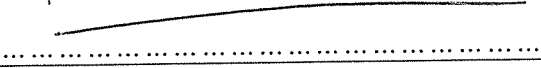
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	FAVOREVOLE (F)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	F	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	F	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	F	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	F	
Prof. Saverio Altieri		
Prof. Vittorio Amadio	F	
Dott. Renzo Baldoni	F	
Avv. Filippo Bernocchi	F	
Ing. Stefano Bonino		ASSENTE

Dott. Andrea Borgia	F	Borgia
Ing. Silvio Bosetti	F	Bosetti
Ing. Stefano Calzolari	F	Calzolari
Cons. Giuseppe Caruso		Caruso
Ing. Antonio Castelgrande	F	Castelgrande
Arch. Giuseppe Chiriatti	F	Chiriatti
Arch. Laura Cobello	F	Cobello
Prof. Carlo Collivignarelli		ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	F	Corezzi
Dott. Federico Crescenzi	F	Crescenzi
Prof.ssa Barbara Santa De Donno		ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi		ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro		ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	F	Di Mino
Ing. Graziano Falappa	F	Falappa
Arch. Antonio Gatto		Gatto
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	F	Gargallo

(Handwritten mark)

(Handwritten mark)

Prof. Antonio Grimaldi		
Ing. Despoina Karniadaki		ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	F	
Arch. Sergio Lembo	F	
Arch. Salvatore Lo Nardo	F	
Arch. Bortolo Mainardi	F	
Avv. Michele Mauceri		ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli		ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	F	
Ing. Santi Muscarà		ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	F	
Ing. Mauro Patti	F	
Cons. Roberto Proietti		ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	F	
Dott. Vincenzo Sacco		
Avv. Xavier Santiapichi	F	
Dott. Paolo Saraceno		ASSENTE

Dott. Franco Secchieri	F	
Arch. Francesca Soro	F	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana		
Ing. Roberto Viviani	F	