



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

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

Parere n. 3361 del 24 aprile 2020

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>A1 Milano-Napoli ampliamento alla quarta corsia tratto Milano Sud - Tangenziale Ovest Lodi. D.M. 385, del 31/12/2013, prescrizioni A.1, A.3, A.4, A.9.1, A.9.2, B.6, C.d, C.g, C.h, C.i, C.n, C.o</p> <p>ID_VIP 4019</p>
Proponente:	<p>Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

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

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

VISTO 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;

VISTO 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 il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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 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;

VISTA la nota prot. 8518 del 11/04/2018, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA) con prot. DVA/8386 del 11/04/2018, con la quale la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato istanza ai sensi dell'art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di compatibilità ambientale D.M. 385 del 31/12/2013, fatta eccezione per la prescrizione lett. A.14, già oggetto di procedura di Verifica di Ottemperanza, conclusa con Decreto Direttoriale DVA-DEC-001 del 11/01/2017, reso sulla base del Parere della CTVA n. 2271 del 20/12/2016;

CONSIDERATO che la prescrizione n.A14 riguarda le opere di mitigazione e compensazione per le seguenti componenti coinvolte nella realizzazione dell'opera: Rumore, Ambiente idrico superficiale e sotterraneo, Vegetazione, Fauna ed Ecosistemi e Paesaggio; tali opere rappresentano: barriere acustiche, opere a verde, presidi idraulici;

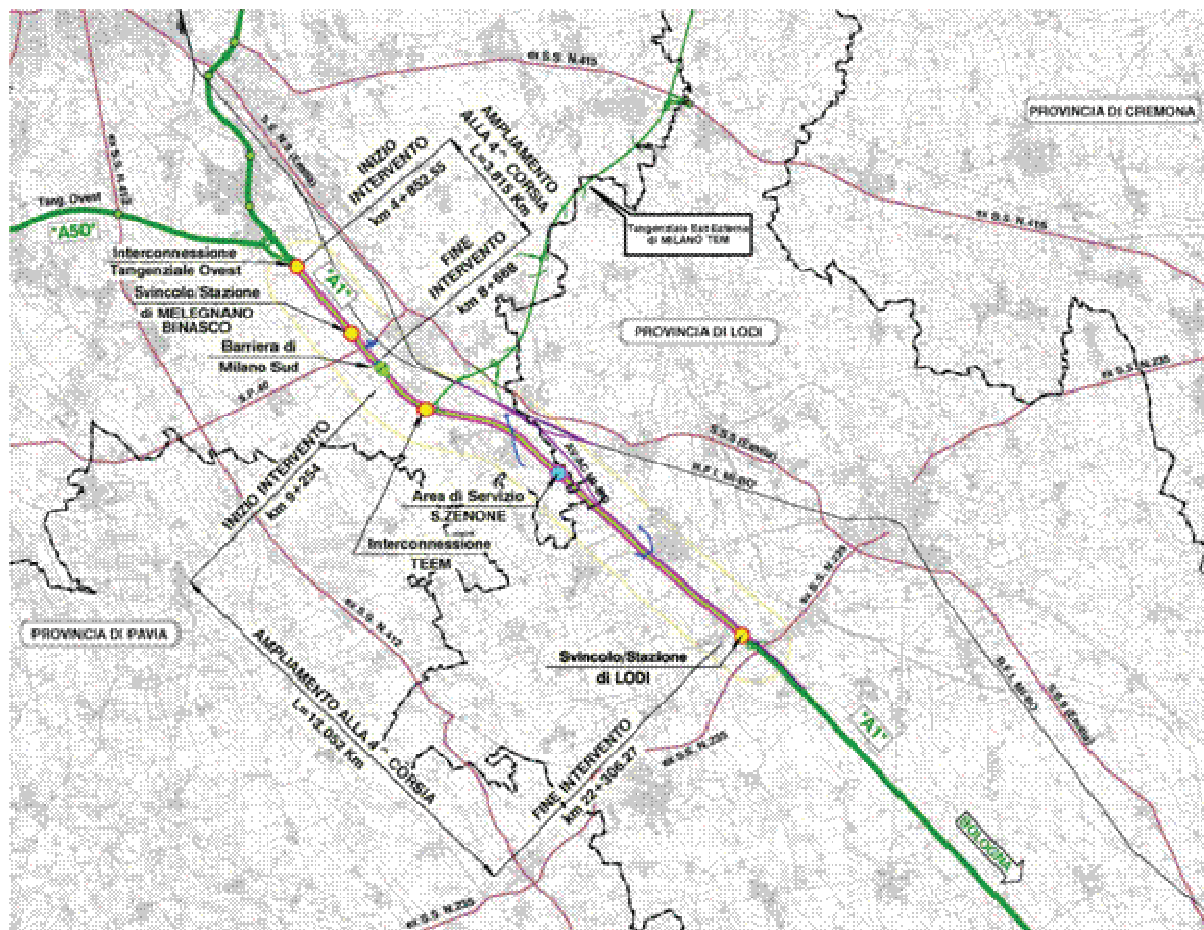
VISTA la nota DVA-10845 del 10/05/2018, con la quale la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha perfezionato l'istanza ai fini dell'avvio del procedimento di verifica di ottemperanza alle prescrizioni;

VISTA la nota prot.n.11204/DVA del 15/05/2018, acquisita con prot.n.1839/CTVA in data 15/05/2018, con la quale la DVA ha disposto l'avvio dell'istruttoria tecnica ai sensi dell'art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. ed ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (CTVA) la relativa documentazione;

CONSIDERATO che con il D.M. n.385 del 31/12/2013, è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto “*Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla quarta corsia tratto Milano Sud - Tangenziale Ovest Lodi*”, subordinato al rispetto di specifiche prescrizioni;

CONSIDERATO che il citato D.M.n.385/2013 ha assegnato al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, la competenza della verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. A.1, A.3, A.4, A.9, B.6, C.d, C.g, C.h, C.i, C.n, C.o; l'ottemperanza alle prescrizioni B.7 e B.8, diversamente da quanto riportato nella nota di procedibilità, è di competenza del Ministero per i beni e le attività culturali;

CONSIDERATO che l'ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A1 Milano - Napoli nel tratto compreso tra la barriera di Milano Sud (Tangenziale Ovest) e lo svincolo di Lodi, trova giustificazione in considerazione del notevole incremento di traffico che negli ultimi anni ha interessato il tratto in esame, nell'assicurare i necessari livelli di servizio e di sicurezza dell'autostrada, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici ed i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione;



Inquadramento generale del progetto

CONSIDERATO che complessivamente il tracciato di progetto si mantiene aderente al tracciato attuale: l'intervento prevede infatti ovunque un ampliamento della piattaforma in sede e simmetrico; la tratta di autostrada interessata dall'intervento (km 4+852 ÷ km 22+306), si sviluppa su un territorio pianeggiante con andamento planimetrico prevalentemente rettilineo, a parte due curve nella tratta dopo la barriera di Melegnano Sud ($R_{min}=2400$; $R_{min}=2498$) e quelle di ampio raggio nella "variante di Lodi Vecchio" ($R_{min}=10250$ m). L'ammodernamento dell'autostrada prevede l'adeguamento della sezione stradale alla configurazione base prevista per una strada di categoria A della norma di riferimento DM 05/11/2001. La sezione tipo stradale prevede una piattaforma di 40.00 metri di larghezza, organizzata in due carreggiate separate il cui margine interno risulta pari a 4.00 m. Ciascuna carreggiata sarà organizzata in 4 corsie di marcia larghe 3.75 m fiancheggiate in destra dalla corsia di emergenza larga 3.00 m ed in sinistra da una banchina da 0.70 m;

CONSIDERATO che per quanto riguarda il progetto esecutivo, il Provvedimento finale n. 6163 del 16 giugno 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti decreta che:

- è accertato il perfezionamento del procedimento d'intesa Stato-Regione Lombardia ai sensi e per gli effetti dell'art.3 del D.P.R. 18.04.1994, n.383, e s.m.i.;

- è disposto il vincolo preordinato all'esproprio dalla data del decreto sulle aree da espropriare e/o occupare e/o asservire conformemente a quanto stabilito dall'art.10, comma 1, del D.P.R. 8 giugno 2001, n.327;
- il decreto sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali, secondo quanto stabilito dal comma 4, dell'art. 3, del D.P.R. 18 aprile 1994, n.383 e s.m.i.;

ESAMINATA la documentazione presentata:

- Abaco per il MATTM, per il MIBACT e per la Regione Lombardia;
- Documentazione di progetto "Ampliamento alla quarta corsia del tratto Milano sud_Lodi" comprensiva di Piano di Monitoraggio Ambientale;

CONSIDERATO che per quanto riguarda le prescrizioni di competenza del MATTM sopra elencate:

Per quanto riguarda la prescrizione A.1

CONSIDERATO che la prescrizione A.1 recita "In ottemperanza al D. Lgs. 155/2010, prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del Piano Regionale di Qualità dell'Aria e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto alla infrastruttura determini un incremento del carico rispetto alla situazione ante-operam";

CONSIDERATO che il Proponente afferma che la Regione Lombardia non ha evidenziato incoerenze tra gli effetti del progetto sulla qualità dell'aria e il PRQA. Inoltre lo SIA non ha rilevato ambiti lungo il tratto in ampliamento in cui le concentrazioni sono più elevate nello scenario di progetto rispetto a quelle dello stato attuale. Pertanto, il Proponente rimanda comunque a quanto previsto in relazione alla prescrizione A.2 del MATTM;

VISTA la prescrizione A.2 che prevede la stipula di un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, Province di Milano e di Lodi, ARPA Lombardia ed Enti locali interessati, in coerenza con quanto previsto dai piani di Azione a breve termine come definiti dall'art. 10 del D. Lgs. 155/2010. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti e di Autostrade per l'Italia S.p.A., gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti qualora il sistema di monitoraggio rilevasse il superamento dei valori limite o la soglia di allarme per l'ozono;

CONSIDERATO che anche in ottemperanza alla prescrizione A.2 il Proponente esprime la propria disponibilità a definire il Protocollo Operativo congiuntamente a Regione Lombardia ed Enti locali interessati, eventualmente integrando alcune attività (monitoraggio atmosferico) con il monitoraggio post operam previsto nel Piano di Monitoraggio Ambientale;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di esercizio il Proponente dovrà provvedere al completamento dell'ottemperanza fornendo gli esiti dell'ottemperanza della prescrizione A.2 di competenza della Regione Lombardia che peraltro è strettamente connessa con la prescrizione A.1;

VALUTATO in conclusione che, in questa fase, **la prescrizione lettera A.1 non è ottemperata;**

Per quanto riguarda la prescrizione A.3

CONSIDERATO che la prescrizione A.3 recita "Dovrà essere presentato alla Regione Lombardia e al MATTM un Piano di monitoraggio ambientale, per tutte le componenti ambientali interessate, riferito alle diverse fasi (ante operam, cantierizzazione e post operam) e redatto secondo i criteri definiti dall'art. 28 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.; in particolare:

3.1. fatta salva l'osservanza di quanto previsto dal PMA, i requisiti e le modalità del monitoraggio dovranno essere concordati con la Regione Lombardia supportata da ARPA Lombardia; con particolare riferimento alla qualità dell'aria, il Piano di monitoraggio ambientale dovrà essere

strutturato in modo tale da permettere di caratterizzare e distinguere il contributo emissivo autostradale dall'inquinamento di fondo, onde pervenire ad una stima con sufficiente attendibilità del contributo che la "sorgente autostrada" fornisce e fornirà all'inquinamento locale. Qualora, ad esito di tale verifica, i valori residui relativi alla differenza tra i livelli di fondo rurale e quelli monitorati nell'area di domino afferente al modello di ricaduta, superano i valori stimati ante e post operam indicati nello s.i.a. e riferiti alle Tabelle 2-17, 2-18, 2-19, 2-20, 2-21 relative alle misure di concentrazione NO2, PM10, PM2,5, e tale incremento contribuisce al superamento del 35° giorno per il PM10, per evitare il peggioramento della qualità dell'aria, in fase di esercizio della nuova infrastruttura, l'ARPA Lombardia potrà procedere all'attuazione delle misure e dei provvedimenti che saranno definiti in un Protocollo Operativo”;

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Piano di monitoraggio ambientale – Relazione;
- Corografia generale;
- Ubicazione dei siti di monitoraggio Tav 1 di 2;
- Ubicazione dei siti di monitoraggio Tav 2 di 2;

CONSIDERATO che il Proponente afferma che il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) è stato redatto e strutturato sia sulla base delle indicazioni presenti nel parere dell’Arpa Lombardia (prot. 147075 del 02/11/2011), oltre che delle Linee Guida emanate dal Ministero dell’Ambiente;

CONSIDERATO inoltre che il Proponente rappresenta che:

- in ottemperanza alla prescrizione A.2 è disponibile a definire il Protocollo Operativo congiuntamente a Regione Lombardia ed altri enti e amministrazioni, eventualmente integrando alcune attività (monitoraggio atmosferico) con il monitoraggio *post operam* previsto nel Piano di Monitoraggio Ambientale;
- è stato istituito un gruppo di lavoro presso la Regione Lombardia che ha, tra i vari compiti, anche quello delle verifiche di ottemperanza del Progetto Esecutivo con le prescrizioni effettuate sia in sede di VIA che in Conferenza di Servizi. Tale gruppo di lavoro, che si è già riunito successivamente alla CdS, si riunirà a breve per la presentazione del PMA, alla presenza anche degli altri enti territoriali e dell’ARPA. Successivamente a questo passaggio il PMA verrà ufficialmente trasmesso al Ministero dell’Ambiente e agli enti locali;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente dovrà provvedere al completamento dell’ottemperanza fornendo il PMA revisionato e condiviso dalle amministrazioni coinvolte e non solo per la fase *post operam*; dovrà inoltre dimostrare in maniera chiara come tale PMA recepisce quanto richiesto dalla prescrizione in questione;

VALUTATO in conclusione che, in questa fase, **la prescrizione lettera A.3 non è ottemperata**;

Per quanto riguarda la prescrizione A.4

CONSIDERATO che la prescrizione A.4 recita: *“Relativamente alla protezione dalla diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare da altre prescrizioni del presente parere e dalle azioni di Regione Lombardia a tutela della qualità dell'aria, ai sensi del D.Lgs. n. 155/2010, dovrà essere progettata, ove ve ne sia la possibilità, una fascia filtro con essenze vegetali idonee, dimensionata e localizzata d'intesa con Regione Lombardia. In sede di progettazione esecutiva dovranno essere individuate, in modo specifico, tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione, tutte le strutture idonee ad essere trattate con materiali foto-catalitici quali barriere fonoassorbenti, spartitraffico autostradale tipo New Jersey, muri di sostegno e di sottoscarpa, pavimentazioni stradali; nell'ambito del monitoraggio post operam dovrà essere verificato l'effettivo grado di efficacia del trattamento, mediante report dedicati”;*

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Relazione tecnico-specialistica;

- Planimetria Tav. 1 di 5, Tav. 2 di 5, Tav. 3 di 5, Tav. 4 di 5, Tav. 5 di 5;
- Fasce filtro;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente rappresenta che:

- nel tratto in ampliamento gli ambiti idonei per realizzare fasce filtro sono limitati; in ogni caso si rimanda all'ottemperanza alle prescrizioni in materia di mitigazioni a verde per il dettaglio degli interventi aggiuntivi inseriti nel progetto definitivo;
- nel progetto delle opere a verde lungo il tracciato autostradale sono state previste, laddove possibile, piantagioni lineari arboree e/o arbustive aventi la funzione di fasce filtro appositamente individuate nella specifica planimetria di progetto (elab. "Fasce filtro");

CONSIDERATO e VALUTATO che le diverse soluzioni progettuali identificate si articolano lungo la tratta di intervento modulandosi a seconda degli obiettivi, degli spazi a disposizione e del contesto ambientale e paesaggistico di riferimento;

CONSIDERATO e VALUTATO che le mitigazioni lineari che permettono di inserire paesaggisticamente l'infrastruttura autostradale sono essenzialmente di due tipologie:

- in parallelo al tracciato, nella scarpata di raccordo fra le carreggiate ed il fosso di guardia, viene realizzata una fascia arbustiva polispecifica il cui sviluppo e composizione si distribuiscono in funzione degli effettivi spazi a disposizione, tenendo in considerazione posizione e la tipologia dei manufatti a contorno dell'autostrada (ad esempio fossi di guardia, canali irrigui, viabilità secondaria, barriere antirumore ecc.);
- le fasce lineari di mitigazione lungo le barriere antirumore hanno lo scopo di mitigare visivamente le barriere stesse ricreando un continuum visivo con le aree limitrofe e aumentando, per quanto possibile, l'effetto fonoassorbente dell'infrastruttura;

CONSIDERATO e VALUTATO che sono poi introdotti interventi più puntuali in ambiti sensibili segnalati o identificati come tali nel corso del confronto con gli enti territorialmente competenti, come ad esempio i boschetti inseriti all'interno delle fasce residuali degli svincoli di Melegnano-Binasco e della Tangenziale Ovest-A1 con lo scopo di mitigare ed altri interventi nelle aree del viadotto sul fiume Lambro;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente non specifica in maniera univoca se le fasce filtro sono state dimensionate e localizzate d'intesa con Regione Lombardia; tuttavia nella Relazione tecnico specifica – opere a verde - il Proponente afferma che il progetto esecutivo sviluppa una serie di interventi fra cui le opere di inserimento paesaggistico ed ambientale già individuate a livello di progettazione definitiva ed una serie di interventi puntuali di mitigazione la cui opportunità è scaturita dal confronto con gli Enti preposti alla tutela delle aree protette interessate dall'intervento, o con gli Enti territoriali coinvolti;

CONSIDERATO che in relazione ai materiali fotocatalitici i risultati della Sperimentazione svolta nel caso dell'ottemperanza alla prescrizione relativa all'ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14 tra Rimini Nord e Pedaso (tratto Rimini Nord – Cattolica) hanno dato esito negativo non evidenziando alcuna capacità di abbattimento dell'inquinamento atmosferico delle applicazioni realizzate. La prescrizione è stata quindi dichiarata ottemperata con Decreto Dirigenziale n. 328 del 13/10/16, a seguito anche del parere positivo della CTVIA (parere n. 2187 del 07/10/2016) e della Regione Marche (verbale prot. 0164802 del 11/03/2016);

VALUTATO in conclusione che **la prescrizione lettera A.4 è ottemperata;**

Per quanto riguarda la prescrizione A.9

CONSIDERATO che la prescrizione A.9 recita: "Gli interventi di ripristino vegetazionale, da definirsi in fase di progettazione esecutiva, dovranno avere la funzione primaria di ristabilire la configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale, facilitando l'innesco dei naturali processi di ricolonizzazione e adattamento in linea generale, si dovrà verificare che gli interventi siano adeguati

a favorire la continuità degli ecosistemi, dell'attività agricola e del sistema idraulico, nonché lo scambio ecologico di organismi e popolazioni selvatiche direttamente interferiti o nell'immediato intorno dell'autostrada; detti interventi saranno effettuati secondo i seguenti criteri e modalità:

1- dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescio di dinamismi naturali;

2.dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie, in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella e semi;

2.1 - ai fini della conservazione della biodiversità genetica e del ripristino delle condizioni ecosistemiche ante operam, per la produzione delle specie arbustive ed arboree autoctone necessarie agli interventi di ripristino si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che punto materiale di propagazione autoctono certificato (Manuali e Linee Guida di settore pubblicati dall'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, dal Comitato per la Lotta alla Siccità e Desertificazione di cui al D.P.C.M. 26.9.97 e "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" - Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio, Roma 1997); qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un'idonea struttura vivaistica con certificazione di utilizzo di materiale da propagazione locale;

2.2 - il progetto esecutivo degli interventi di ripristino vegetazionale dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi", che preveda idonee cure colturali da effettuarsi fino al completo affrancamento della vegetazione; il progetto esecutivo ed il relativo piano di monitoraggio e manutenzione dovrà essere preventivamente approvato dalle competenti strutture regionali (a cui passerà dopo il completo attecchimento la manutenzione) e dovrà essere attuato sotto la supervisione ed il controllo delle medesime, che dovranno altresì verificare la distribuzione dei sottopassi ecologici previsti per la fauna;

2.3 - riguardo ai corpi idrici interferiti, gli interventi di rinaturazione, rimodellazione, recupero e consolidamento delle sponde dovranno preferire tecniche d'ingegneria naturalistica, tendendo a ricostruire la struttura ecologica con potenziamento vegetale arboreo-arbustivo;

2.4 - per le barriere fonoassorbenti dovranno essere preferite, ovunque possibile, l'utilizzo di muri vegetati o di pannelli in legno o, ancora, di rilevati rinverditi; qualora siano comunque previsti, per esigenze di carattere paesaggistico, pannelli o finestre trasparenti, per evitare la mortalità da impatto dei volatili si provveda all'apposizione di sagome di tipo "falco", da collocarsi con adeguata densità";

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Relazione tecnico-specialistica;
- Planimetria Tav.: 1 di 5, Tav. 2 di 5, Tav. 3 di 5, Tav. 4 di 5, Tav. 5 di 5;
- Soluzioni tipologiche e sestii di impianto;
- Inserimento ambientale aree intercluse Sv. Tangenziale Ovest;
- Inserimento ambientale aree intercluse Sv. Melegnano Binasco;
- Inserimento ambientale aree viadotto Lambro;
- Piano di monitoraggio e manutenzione (cure colturali);
- Relazione paesaggistica;
- Relazione descrittiva;
- Abaco delle tipologie architettoniche;
- Planimetrie delle barriere acustiche;

CONSIDERATO e VALUTATO che le specie utilizzate in progetto appartengono alla serie dinamica di vegetazione potenziale naturale formata da specie tipiche e autoctone dell'area di intervento e rappresentata dal Querceto - Carpineto con locali varianti più xerofile del querceto in rapporto al microclima e al contesto di intervento. La distribuzione in gruppi o macchie è stata, in particolare, privilegiata nelle aree intercluse, di svincolo e del fiume Lambro, nelle quali l'impianto previsto è di tipo naturaliforme con essenze di misure diversificate fra loro che si alternano a radure e

ad aree con gruppi di piante più o meno densi, per garantire un maggiore valore naturalistico ed ecologico;

CONSIDERATO e VALUTATO che nello specifico, si è provveduto ad una diversità di specie attraverso un arricchimento specifico delle piante identificate nel progetto definitivo, ad una coerenza con la stazione ecologica specifica attraverso l'impiego di specie appartenenti all'areale di intervento studiato dal punto di vista microclimatico e ad una disetaneità degli individui arborei nei nuclei di forestazione all'interno delle zone di mitigazione paesaggistica (aree intercluse, svincoli, ecc.);

CONSIDERATO che:

- a) lungo tutto il tracciato dell'infrastruttura si prevedono inserimenti di fasce vegetate formate da arbusti in varietà di altezze diverse per realizzare una struttura lineare caratterizzata da struttura e tessitura articolata;
- b) lungo alcune barriere antirumore si prevede l'inserimento di fasce arbustive e arboreo-arbustive al fine di mitigare l'impatto visivo, creando un continuum visivo con le opere di mitigazione lineari precedentemente descritte;
- c) nelle aree residuali degli svincoli di Melegnano-Binasco e raccordo Tangenziale Ovest-A1 si realizzano interventi di rimboschimento caratterizzati dalla piantagione di alberi di prima e seconda grandezza adatti al contesto eco-fisiologico e climatico di riferimento;
- d) in corrispondenza del viadotto sull'alveo del fiume Lambro, si configura un progetto di inserimento paesaggistico dell'opera atto a mitigarla visivamente con piantagione di arbusti varie dimensioni;

CONSIDERATO che nella progettazione delle opere a verde è stato tenuto conto degli ambiti paesaggistici attraversati dall'infrastruttura e dell'analisi della vegetazione reale e potenziale dei siti e che per ogni singola specie scelta sono fornite le caratteristiche eco-fisiologiche, le modalità d'impianto, l'elenco e dimensioni delle piante, i requisiti del materiale vegetale e le cure colturali;

CONSIDERATO che come affermato dal Proponente:

1. per quanto riguarda il punto 2.1 relativo all'impiego di materiale vegetale proveniente da ecotipi locali il progetto prevede che la disponibilità del materiale sia verificato preventivamente, possibilmente in fase di offerta, e per assicurare la disponibilità del materiale siano attivati dei contratti di precoltivazione che, oltre ad assicurare la disponibilità del materiale, ne possano anche indirizzare la qualità;
2. per quanto riguarda il punto 2.2 il piano di monitoraggio e manutenzione contenuto nel Progetto Esecutivo esplicita le misure di monitoraggio e le cure colturali da mettere in atto per ottenere il completo affrancamento della vegetazione; le opere a verde saranno monitorate per un periodo avente termine alla fine della terza stagione vegetativa dopo la messa a dimora;
3. per quanto riguarda il punto 2.3 gli interventi a verde relativi alla rinaturazione e recupero delle sponde dei corpi idrici interferenti (fiume Lambro) comprendono l'impianto di arbusti di dimensioni diversificate e di piccoli alberi in funzione degli spazi a disposizione e delle prescrizioni in materia di polizia idraulica. Le specie utilizzate si caratterizzano per essere adatte all'ambito ripariale e alle opere di manutenzione che possono essere necessarie a causa delle sempre più frequenti piene del fiume;
Per quanto riguarda l'ampliamento dei manufatti di attraversamento (ponti, ponticelli, tombini), posti sui corsi d'acqua principali, secondari e minori gli interventi di sistemazione che si rendono necessarie per mettere in sicurezza le aste interferite ed evitare fenomeni di instabilità, locale o diffusa, delle sponde o del fondo sono i seguenti:
 - ricalibratura dell'alveo e sistemazione del fondo e delle sponde mediante scogliera in massi di cava di opportuna pezzatura eventualmente rinverdita;
 - risezionamento dell'alveo in terra ed inerbimento delle sponde mediante idrosemina;
 - ricalibratura della sezione e rivestimento del canale (fondo e sponde) in calcestruzzo;

4. per quanto riguarda il punto 2.4 in sede di Conferenza di Servizi sono state valutate le soluzioni più idonee per le tipologie delle barriere acustiche e per evitare gli impatti dell'avifauna è prevista la presenza di strisce orizzontali di dimensioni e spaziatura opportune con maggiore efficacia di questa soluzione rispetto all'apposizione di sagome così come dimostrato da studi specialistici;

VALUTATO in conclusione che **la prescrizione lettera A.9 è ottemperata;**

Per quanto riguarda la prescrizione B.6

CONSIDERATO che la prescrizione B.6 recita: *“Relativamente alle barriere acustiche in progetto, venga privilegiata una soluzione che preveda l'incremento dello sviluppo delle porzioni realizzate con pannelli trasparenti e incolori, da collocarsi in corrispondenza delle visuali verso gli elementi paesaggistici di particolare rilevanza; circa le parti opache dei pannelli fonoassorbenti”;*

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Relazione tecnico-illustrativa;
- Relazione paesaggistica;
- Relazione descrittiva;
- Abaco delle tipologie architettoniche;
- Planimetria delle barriere acustiche Tav.: 1 di 5, Tav. 2 di 5, Tav. 3 di 5, Tav. 4 di 5, Tav. 5 di 5;

CONSIDERATO e VALUTATO che in ottemperanza alla prescrizione A.14 del D.M. 385/2013 è stato previsto il potenziamento delle barriere acustiche del progetto definitivo, aumentando le altezze ove necessario e prevedendo dei tratti con pannelli trasparenti nelle zone ritenute sensibili dal punto di vista paesaggistico;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'obiettivo primario del contenimento delle emissioni acustiche è stato accompagnato da valutazioni sul piano architettonico e dell'impatto ambientale in funzione dei contesti attraversati (urbani, extraurbani, punti di particolare pregio storico o paesaggistico);

CONSIDERATO e VALUTATO che tenendo conto dei dimensionamenti derivanti dallo studio acustico e delle tipologie di barriere acustiche recentemente installate sono state adottate barriere fonoassorbenti composte da pannelli in acciaio cor-ten con interno in materiale fonoassorbente; per ogni altezza prevista, è stata individuata la quota parte di pannelli trasparenti (PMMA), quindi di lastra trasparente collocata nella parte alta superiormente ai pannelli fonoassorbenti, con caratteristiche dimensionali compatibili con le dimensioni standard esistenti sul mercato e ottimali rispetto alle esigenze di inserimento ambientale ed in funzione del livello di assorbimento acustico richiesto;

VALUTATO in conclusione che **la prescrizione lettera B.6 è ottemperata;**

Per quanto riguarda la prescrizione C.d

CONSIDERATO che la prescrizione C.d recita:

“quadro ambientale, opere di mitigazione e compensazione”:

- d.) fermo restando quanto prescritto relativamente alla fase di cantiere [punto k.], il piano di monitoraggio ambientale (PMA) dovrà tener conto delle indicazioni dettagliate nell'appendice alla presente relazione istruttoria; in sede di redazione del PMA, Regione Lombardia potrà fornire al proponente ulteriori indicazioni riferite alla componente in parola;

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Piano di monitoraggio ambientale – Relazione;
- Corografia generale;
- Ubicazione dei siti di monitoraggio Tav 1 di 2;

- Ubicazione dei siti di monitoraggio Tav 2 di 2;

RICHIAMATO quanto riportato per la prescrizione A.3;

VALUTATO in conclusione che **la prescrizione lettera C.d non è ottemperata;**

Per quanto riguarda la prescrizione C.g

CONSIDERATO che la prescrizione C.g recita:

“componenti naturalistiche e paesaggio”:

- g.) i previsti interventi di mitigazione ambientale e di inserimento paesistico dovranno essere dettagliati e integrati, in sede di progetto esecutivo, sulla base di quanto proposto nello s.i.a. e degli ulteriori criteri ed elementi specifici esposti nel seguito; in linea generale:
 - si dovrà verificare che gli interventi siano adeguati a favorire o mantenere la continuità degli ecosistemi e del sistema idraulico;
 - sotto il profilo paesaggistico si dovrà conseguire un adeguato dettaglio delle opere mitigative e compensative, in coerenza con le prescrizioni specifiche relative alle componenti naturalistiche e al rumore;
 - si prevedano alberature e siepi, con funzione di barriere antinquinamento e antipolvere, in prossimità di colture di particolare pregio in prossimità dell'autostrada;
 - gli interventi di mitigazione siano attuati contestualmente ai lavori autostradali e completati prima dell'entrata in esercizio della terza corsia, salvo comprovata impossibilità [ad es. per conflitto fisico con i cantieri];

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Relazione tecnico-specialistica;
- Planimetria Tav.: 1 di 5, Tav. 2 di 5, Tav. 3 di 5, Tav. 4 di 5, Tav. 5 di 5;
- Soluzioni tipologiche e sestì di impianto;
- Inserimento ambientale aree viadotto Lambro;
- Inserimento ambientale aree intercluse Sv. Tangenziale Ovest;
- Inserimento ambientale aree intercluse Sv. Melegnano Binasco;
- Fasce filtro;
- Capitolato Speciale d'Appalto – Parte seconda;

CONSIDERATO che relativamente al primo punto, per verificare gli interventi dal punto di vista della continuità degli ecosistemi, nell'elaborazione del progetto esecutivo delle opere a verde sono state approfondite le previsioni e le norme che fanno riferimento ai sistemi di reti ecologiche ai diversi livelli della pianificazione, nonché le norme di polizia idraulica e del PAI, in modo da implementare gli interventi previsti anche in rapporto a questi elementi;

CONSIDERATO che relativamente al secondo punto, il progetto esecutivo dettaglia le opere a verde mitigative previste con particolare riferimento agli ambiti maggiormente caratteristici, quali le aree intercluse, di svincolo e del fiume Lambro, tenuto conto delle specifiche prescrizioni sulle componenti naturalistiche;

CONSIDERATO che relativamente al terzo punto, nel progetto delle opere a verde lungo il tracciato autostradale sono state previste, laddove possibile, piantagioni lineari arboree e/o arbustive aventi anche la funzione di barriere antinquinamento e antipolvere nei confronti delle colture. In alcuni casi non è stato possibile prevedere interventi, ad esempio dietro le barriere acustiche trasparenti, per garantire la visuale paesaggistica, oppure dietro i muri FOA collocati in adiacenza del sedime ferroviario dell'A.V. MI-BO, a causa delle restrizioni all'impianto imposte dalla normativa di riferimento;

CONSIDERATO che relativamente al quarto punto, gli interventi di mitigazione saranno realizzati contestualmente con la realizzazione del progetto e quindi nei tempi previsti dal diagramma lavori. Le Norme tecniche d'appalto prevedono che l'Appaltatore dovrà eseguire, a sua cura e spese, tutta una

serie di lavori di manutenzione e di pratiche colturali atte a garantire l'attecchimento e la piena efficienza degli impianti per un periodo come previsto avente termine almeno alla fine della seconda stagione vegetativa dopo la messa a dimora, comprensivi anche degli oneri per la sostituzione delle eventuali fallanze;

CONSIDERATO e VALUTATO in particolare che il progetto esecutivo delle opere a verde implementa gli interventi previsti nel progetto definitivo e recepisce le prescrizioni intervenute in sede della procedura VIA;

VALUTATO in conclusione che **la prescrizione lettera C.g è ottemperata;**

Per quanto riguarda la prescrizione C.h

CONSIDERATO che la prescrizione C.h recita:

- *h.) negli ambiti di particolare pregio ambientale all'interno del Parco regionale agricolo Sud Milano o interessati da elementi della rete ecologica regionale si farà riferimento anche alle specifiche disposizioni dei PTCP provinciali e del PTC del Parco stesso, prevedendo, in accordo con gli Enti locali:*
 - *fasce filtro di mitigazione paesistico ambientale in corrispondenza dei complessi rurali e dei centri abitati prossimi al tracciato autostradale;*
 - *la riqualificazione dei corsi d'acqua intersecati, mediante il potenziamento della vegetazione esistente lungo le loro aste e l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica per il consolidamento delle sponde laddove necessario;*
 - *dove possibile, un riequipaggiamento arboreo - arbustivo della trama agricola, in aggiunta alle siepi monofilare e plurifilare già previste lungo l'infrastruttura e le rogge interferite;*
 - *per l'attraversamento del Fiume Lambro, interventi di inserimento ambientale coordinati ed integrati con quelli previsti dal progetto TEEM;*

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Relazione tecnico-specialistica;
- Planimetria Tav.: 1 di 5, Tav. 2 di 5, Tav. 3 di 5, Tav. 4 di 5, Tav. 5 di 5;
- Soluzioni tipologiche e sest di impianto;
- Inserimento ambientale aree viadotto Lambro;
- Fasce filtro;

CONSIDERATO che relativamente al primo punto, nel progetto delle opere a verde lungo il tracciato autostradale sono state previste, laddove possibile, piantagioni lineari arboree e/o arbustive aventi la funzione di fasce filtro appositamente individuate nella specifica planimetria di progetto;

CONSIDERATO che relativamente al secondo punto, gli interventi a verde relativi alla riqualificazione dei corsi d'acqua intersecati (cfr. fiume Lambro) sono stati previsti mediante potenziamento della vegetazione nell'ambito di intervento infrastrutturale nel rispetto delle prescrizioni di Polizia idraulica e tenendo in considerazione i limiti imposti dalle fasce PAI. Gli interventi comprendono l'impianto di arbusti di dimensioni diversificate e di piccoli alberi in funzione degli spazi a disposizione e delle prescrizioni in materia di polizia idraulica. Le specie utilizzate si caratterizzano per essere adatte all'ambito ripariale e alle opere di manutenzione che possono essere necessarie a causa di piene. Per quanto riguarda l'ampliamento dei manufatti di attraversamento (ponti, ponticelli, tombini), posti sui corsi d'acqua principali, secondari e minori gli interventi di sistemazione che si rendono necessarie per mettere in sicurezza le aste interferite ed evitare fenomeni di instabilità, locale o diffusa, delle sponde o del fondo sono i seguenti:

- ricalibratura dell'alveo e sistemazione del fondo e delle sponde mediante scogliera in massi di cava di opportuna pezzatura eventualmente rinverdita;
- risezionamento dell'alveo in terra ed inerbimento delle sponde mediante idrosemina;
- ricalibratura della sezione e rivestimento del canale (fondo e sponde) in calcestruzzo;

CONSIDERATO che relativamente al terzo punto, gli interventi a verde finalizzati alla mitigazione degli impatti e all'inserimento ambientale dell'opera vengono attuati nelle aree di proprietà del proponente; eventuali interventi al di fuori di questi ambiti potranno essere valutati e concordati in ragione della disponibilità di aree messe a disposizione dagli enti locali (comuni, parchi). Il Proponente fa presente che a valle della CdS il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso a tutti gli Enti le posizioni di ASPI relative alle prescrizioni di VIA e CdS, che tra le altre cose prevedevano il rinforzo delle opere a verde in diverse aree del progetto. Il proponente fa presente che non sono pervenute ulteriori osservazioni da parte degli enti a valle della CdS;

CONSIDERATO che relativamente al quarto punto, gli interventi a verde relativi alla rinaturazione e recupero delle sponde dei corpi idrici interferenti nell'ambito del fiume Lambro comprendono l'impianto di arbusti di dimensioni diversificate e di piccoli alberi in funzione degli spazi a disposizione e delle prescrizioni in materia di polizia idraulica. Le specie utilizzate si caratterizzano per essere adatte all'ambito ripariale e alle opere di manutenzione che possono essere necessarie a causa delle sempre più frequenti piene del fiume;

CONSIDERATO e VALUTATO che è stata dunque identificata una soluzione progettuale che permette un efficace mascheramento del viadotto, e migliora dal punto di vista ecologico le aree limitrofe, ricostituendo dei nuclei di naturalizzazione non interferenti con le attività agricole del contorno;

VALUTATO in conclusione che **la prescrizione lettera C.h è ottemperata;**

Per quanto riguarda la prescrizione C.i

CONSIDERATO che la prescrizione C.i recita:

- i.) *“circa l'inserimento paesistico di specifici manufatti o specifiche situazioni”:*
 - *nella realizzazione di opere di sostegno per la creazione di piazzole di sosta o la modifica/adattamento delle corsie di innesto e uscita dal corpo autostradale, si tenga conto della necessità di ridurre l'effetto artificiale dei manufatti, prevedendo una finitura ad intonaco e/o il mascheramento con essenze arboree tipiche locali;*
 - *si estenda lo sviluppo degli impianti arborei/arbustivi in affiancamento alle barriere acustiche, laddove possibile, quale ulteriore potenziamento delle misure di mitigazione paesistico-ambientale dell'asse autostradale in oggetto;*
 - *in accordo con il Comune di Cerro al Lambro, si incrementi nel massimo grado l'opera di mitigazione acustica e paesistica per l'abitato di Riozzo, potenziando le opere a verde di mascheramento in corrispondenza del terrapieno esistente;*

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Relazione tecnico-specialistica;
- Planimetria Tav.: 1 di 5, Tav. 2 di 5, Tav. 3 di 5, Tav. 4 di 5, Tav. 5 di 5;
- Soluzioni tipologiche e sestii di impianto;
- Fasce filtro;
- Relazione Impatto Acustico - Fase di Esercizio;
- Risultati simulazioni acustiche;
- Censimento Ricettori;
- Indagini Acustiche;
- Planimetrie censimento ricettori;
- Planimetrie simulazione acustica di progetto;

CONSIDERATO che relativamente al primo punto, il mascheramento delle opere mediante interventi a verde è stato previsto nei limiti imposti dalla normativa sul rispetto delle distanze d'impianto. In alcuni casi particolari, ad esempio, la mitigazione visuale dei muri FOA collocati in adiacenza del sedime ferroviario dell'A.V. MI-BO non può essere realizzata con piantagioni arboree, a causa delle restrizioni all'impianto imposte dalla normativa di riferimento in ambito ferroviario;

CONSIDERATO che relativamente al secondo punto, nel progetto delle opere a verde lungo il tracciato autostradale sono state previste, laddove possibile, piantagioni lineari arboree e/o arbustive, quale ulteriore potenziamento delle misure di mitigazione paesistico-ambientale dell'asse autostradale, nel rispetto delle visuali garantite dalle barriere acustiche trasparenti, laddove previste;

CONSIDERATO che relativamente al terzo punto riguardante le mitigazioni acustiche, il Proponente ha attivato la procedura di verifica di ottemperanza relativa alla prescrizione n.14 del Decreto VIA n.385/2013, preliminarmente all'avvio della CdS come richiesto nel decreto stesso. Il Ministero dell'Ambiente ha determinato l'ottemperanza alla fase progettuale della prescrizione A) n.14 con decreto direttoriale 1/2017. La Documentazione di impatto acustico del Progetto Esecutivo conferma le mitigazioni sottoposte a Verifica di ottemperanza. Le opere a verde in progetto prevedono, in particolare, una fascia vegetazionale filtro a protezione dell'abitato in questione;

VALUTATO in conclusione che **la prescrizione lettera C.h è ottemperata;**

Per quanto riguarda la prescrizione C.n

CONSIDERATO che la prescrizione C.n recita:

“piano di monitoraggio ambientale”:

- *n.) prima dell'approvazione del progetto esecutivo il proponente dovrà dettagliare, a partire da quanto già depositato con la documentazione agli atti dell'istruttoria di V.I.A., il piano di monitoraggio ambientale (PMA) redatto secondo le linee guida definite dalla Commissione Speciale VIA 04.09.2003 e successive revisioni], presentandolo al Ministero dell'ambiente e alla Regione Lombardia, nonché alle Province di Milano e di Lodi; il PMA dovrà consentire di verificare e misurare, rispetto a quanto previsto nello S.I.A., le modifiche determinate dalla realizzazione del progetto sulle componenti biotiche ed abiotiche dell'ambiente e la loro evoluzione nel tempo, individuare eventuali elementi non previsti, consentire la segnalazione di criticità per l'ambiente e la tempestiva definizione e messa in atto delle conseguenti misure di contenimento; esso dovrà pertanto essere riferito alle fasi ante operam, di cantierizzazione e post operam;*

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Piano di monitoraggio ambientale – Relazione;
- Corografia generale;
- Ubicazione dei siti di monitoraggio Tav 1 di 2;
- Ubicazione dei siti di monitoraggio Tav 2 di 2;

RICHIAMATO quanto riportato per l'ottemperanza alla prescrizione A.3;

VALUTATO in conclusione che **la prescrizione lettera C.n non è ottemperata;**

Per quanto riguarda la prescrizione C.o

CONSIDERATO che la prescrizione C.o recita:

- *o.) fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle suddette linee guida, i contenuti del PMA e le modalità di svolgimento delle attività collegate [definizione in dettaglio delle componenti ambientali interessate, parametri da analizzare, stazioni di misura, modalità e frequenze di prelievo o misurazione, frequenza e modalità di redazione e trasmissione dei report periodici, ecc.] dovranno essere definite dal proponente in accordo con la Regione Lombardia; a tale scopo, nei precedenti punti del quadro delle prescrizioni e nell'appendice che è allegata come parte integrante del parere”;*

ESAMINATA la seguente documentazione trasmessa con riferimento al tema della prescrizione:

- Piano di monitoraggio ambientale – Relazione;
- Corografia generale;
- Ubicazione dei siti di monitoraggio Tav 1 di 2;
- Ubicazione dei siti di monitoraggio Tav 2 di 2;

RICHIAMATO quanto riportato per l'ottemperanza alla prescrizione A.3;

VALUTATO in conclusione che **la prescrizione lettera C.o non è ottemperata;**

TUTTO CIÒ VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

il seguente parere relativamente alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. A.1, A.3, A.4, A.9, B.6, C.d, C.g, C.h, C.i, C.n, C.o del decreto D.M.n.385/2013 relativo al progetto "Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla quarta corsia tratto Milano Sud - Tangenziale Ovest Lodi", così come disposto dalla DVA con nota prot.n.22514/DVA del 08/10/2018:

- Prescrizioni A.1, A.3, C.d, C.n, C.o: non ottemperate;
- Prescrizioni A.4, A.9, B.6, C.g, C.h, C.i: ottemperate;

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

	FAVOREVOLE	CONTRARIO	ASSENTE	ASTENUTO
Dott. Andrea Borgia			x	
Ing. Silvio Bosetti	x			
Ing. Stefano Calzolari			x	
Cons. Giuseppe Caruso				
Ing. Antonio Castelgrande			x	
Arch. Giuseppe Chiriatti	x			
Arch. Laura Cobello	x			
Prof. Carlo Collivignarelli				
Dott. Siro Corezzi	x			
Dott. Federico Crescenzi	x			
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	x			
Cons. Marco De Giorgi			x	
Ing. Chiara Di Mambro	x			
Ing. Francesco Di Mino	x			
Ing. Graziano Falappa	x			
Arch. Antonio Gatto				

	FAVOREVOLE	CONTRARIO	ASSENTE	ASTENUTO
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	x			
Prof. Antonio Grimaldi				
Ing. Despoina Karniadaki	x			
Dott. Andrea Lazzari	x			
Arch. Sergio Lembo	x			
Arch. Salvatore Lo Nardo	x			
Arch. Bortolo Mainardi			x	
Avv. Michele Mauceri	x			
Ing. Arturo Luca Montanelli	x			
Ing. Francesco Montemagno	x			
Ing. Santi Muscarà	x			
Arch. Eleni Papaleludi Melis	x			
Ing. Mauro Patti	x			
Cons. Roberto Proietti	x			
Dott. Vincenzo Ruggiero	x			
Dott. Vincenzo Sacco				

	FAVOREVOLE	CONTRARIO	ASSENTE	ASTENUTO
Avv. Xavier Santiapichi	x			
Dott. Paolo Saraceno	x			
Dott. Franco Secchieri	x			
Arch. Francesca Soro	x			
Dott. Francesco Carmelo Vazzana				
Ing. Roberto Viviani				

Il Segretario della Commissione

Avv. Sandro Campilongo
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi
(documento informatico firmato
digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs.
82/2005 e ss.mm.ii)