



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

\* \* \*

**Parere n. 365 del 28 novembre 2022**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Parere Tecnico</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Progetto definitivo Potenziamento linea Milano-Genova. Quadruplicamento tratta Milano Rogoredo-Pavia.</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Riesame della condizione ambientale n. 5 del parere n. 3426 del 22 maggio 2020 della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui al decreto di compatibilità ambientale DEC-376 del 16 settembre 2021.</i></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP 9125</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</b>

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

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs. del 3 aprile 2006, n.152, recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

### **PREMESSO che:**

- La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINO.MI\107 del 08/11/2022, successivamente integrata con nota RFI-NEMI.DIN.DINO.MI\ PEC\P\2022\132 del 24/11/2022, acquisita al prot. MiTE\_2022-0147773 del 25/11/2022, ha presentato istanza per il riesame della condizione ambientale n. 5 del parere n. 3426 del 22 maggio 2020 della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui al decreto di compatibilità ambientale DEC-376 del 16 settembre 2021
- La Divisione V – Procedure di valutazione VIA VAS della Direzione generale Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi Divisione) con nota prot. MiTE-148148 del 25/11/2022, ha chiesto alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) di esprimere il proprio parere in ordine alla richiesta avanzata dalla Società.
- Nella istanza, la Società dichiara che la richiesta di riesame nasce dall'incompatibilità fra la predetta condizione di cui al parere della Commissione VIA e la condizione 2.b) riportata nel parere del MiC prot. 22804-P del 5/07/2021, entrambi allegati al provvedimento di VIA n.376/2021

### **DATO ATTO che**

Il Decreto n. 376 del 16/09/2021 del Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro della Cultura ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 152 del 2006 per il progetto definitivo “Potenziamento linea Milano-Genova. Quadruplicamento tratta Milano Rogoredo-Pavia”, subordinato al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 (Condizioni ambientali della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS), 3 (Condizioni ambientali del Ministero della cultura) e 4 (Condizioni ambientali della Regione Lombardia) del decreto medesimo, sulla base di:

- a) parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 3426 del 22 maggio 2020;
- b) parere del Ministero della cultura di cui alla nota della Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio prot. 22804 del 5 luglio 2021;
- c) parere della Regione Lombardia espresso con Deliberazione di Giunta Regionale n. XI/4028 del 14 dicembre 2020, trasmessa con nota prot. 28821 del 3 marzo 2021.

In particolare il Proponente evidenzia la *“incompatibilità fra la predetta condizione [ndr condizione n. 5] di cui al parere della Commissione VIA e la condizione 2.b) riportata nel parere del MiC prot. 22804-P del 5/07/2021, entrambi allegati al provvedimento di VIA n.376/2021”*.

Inoltre, riporta *“nel Decreto Ministeriale di approvazione del Progetto, le diverse condizioni ambientali prescritte sia dalla Commissione Tecnica VIA VAS e sia dal Ministero della Cultura, relative ai tratti in cui in progetto sono presenti le Barriere Antirumore, non sono univoche.”*

La “Condizione ambientale 5” del Parere della della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 3426 del 22 maggio 2020 (nel seguito CTVA\_5.6) riporta la seguente prescrizione:

*“[OMISSIS] per il tratto di Locate di Triulzi dal Km 7+970, fino alla progressiva 8+850 dovrà essere presentato un progetto per la realizzazione di una galleria artificiale anche con elementi trasparenti in sostituzione delle barriere di abbattimento sonoro previste di altezza pari a 7,38 m a cui sommare, sul lato direzione Milano, la quota muro di sostegno rilevato, in grado di eliminare l'impatto verticale dovuto alla barriera, abbatterebbe la componente visuale e paesistica oltre ad abbattere in modo multidirezionale il rumore di rotolamento dovuto dell'incremento del traffico ferroviario ed all'incremento della velocità della corsa dei treni.”*

La condizione di cui al punto 2b) del Ministero della Cultura (nel seguito MIC\_2b) prescrive

- 2.b)** Per le cromie delle barriere antirumore, la parte di basamento in cls, dovrà essere valutata una campionatura di colorazione grigio-terra e, per la parte superiore (pannellatura opaca) una colorazione grigio chiaro-azzurro (meno azzurro/effetto pieno della proposta). Ogni qualvolta sia possibile, nel caso di barriera antirumore posizionata su muretto, dovrà essere prevista una mitigazione con arbusti alla base ai fini di una mascheratura al piede e ridurre l'altezza percepita della barriera stessa. A seconda dei casi, tale tipologia sia integrata con una posa di alberature adulte poste a maggiore distanza. L'inserimento di alberature in filari lungo il tracciato o a macchie dovrà, oltre che essere efficace in termini di mascheramento, essere coerente con gli elementi di connotazione del contesto e non dovrà produrre un effetto artificioso e poco naturale. In ogni caso, in funzione delle possibilità offerte dal contesto, dovrà essere garantita una mitigazione visiva dei muri di sostegno mediante terre armate o sistemi di inverdimento verticale;

Inoltre, con riferimento alla località di Locate di Triulzi e, in particolare per la stazione di Locate di Triulzi, le prescrizioni 2.i) e 2.l) recitano:

- 2.i)** Locate di Triulzi nell'ambito di Santa Maria alla Fontana. Per la barriera antirumore opaca, che lambisce il contesto tutelato sia sotto il profilo monumentale (DM del 22/12/1993) sia sotto il profilo paesaggistico ai sensi ex. art. 136 del D.Lgs. 42/2004, dovrà essere prevista la riduzione dello sviluppo delle pannellature opache, in favore di soluzioni trasparenti. Ciò al fine di rispettare quanto previsto nella dichiarazione di notevole interesse pubblico, laddove viene posta l'attenzione sulle visuali da e verso il complesso monumentale con riferimento a tutto l'intorno, sottolineando anche il valore di quelle percepite dall'asse ferroviario (“costituisce il punto di vista preferenziale dal quale è possibile abbracciare il quadro panoramico”). Oltre agli elaborati tecnici di più chiara rappresentazione, quali prospetti e sezioni ambientali d'ambito significative (che includano l'area di Santa Maria alla Fontana ed il tracciato ferroviario), dovranno essere prodotte anche adeguate fotosimulazioni, che aiutino nella comprensione dell'impatto percettivo e nell'affinamento delle soluzioni progettuali, per un più armonico inserimento nel paesaggio; su cromie e mitigazioni vegetazionali si richiama quanto previsto al punto 2.b);

- 2.1) stazione di Locate di Triulzi: trattandosi di manufatto tutelato per legge sotto il profilo monumentale (tutela "de jure", ex artt. 10 e 12 del D.Lgs. 42/2004) occorrerà meglio esplicitare gli interventi previsti nei successivi livelli di progettazione, sia con riferimento alle demolizioni dei corpi annessi alla stazione storica (che parrebbero interessare solo alcune porzioni di più recente ampliamento) sia per quanto attiene l'aggiunta delle pensiline, al fine di restituire una visione organica della sistemazione futura, in riferimento alle possibili interferenze, al rapporto visivo d'insieme, ai materiali che si propongono per i nuovi manufatti; dovrà essere specificato se la stazione storica sia oggetto di intervento, ad esempio sulle superfici esterne;

### **CONSIDERATO** che:

Il Proponente correda la istanza con una Relazione nella quale vengono approfonditi i seguenti aspetti:

- stato dei luoghi
- stato di progetto
- opere civili
- sicurezza e interoperabilità
- clima acustico di esercizio a confronto
- analisi paesaggistica
- consumo di suolo
- progetto ambientale della cantierizzazione.

Vengono inoltre trasmessi 12 elaborati grafici relativi alle Barriere Antirumore (Allegato 1) e una planimetria della soluzione con galleria artificiale (Allegato 2).

Nella relazione viene esaminata l'alternativa progettuale della realizzazione della Galleria Artificiale, riportando le possibili ricadute sia in termini di impatto ambientale per la gestione delle terre e delle demolizioni conseguenti alla realizzazione della galleria, sia in termini di impatto ambientale durante la fase realizzativa per la presenza di un cantiere che il Proponente riporta essere più impegnativo rispetto a quello previsto in progetto, sia in termini di occupazione permanente di maggiore suolo dovuto ai maggiori espropri per realizzare opere complementari alla galleria artificiale e ulteriori demolizioni di edifici, tra cui il fabbricato viaggiatori tutelato ai sensi dell'art. 10 del Dlgs 42/2004.

Allo stato attuale, la linea storica a doppio binario, nel tratto compreso in ambito stazione di Locate, i due binari sono serviti da due marciapiedi a servizio viaggiatori, uno lato Fabbricato Viaggiatori (primo binario) e l'altro a servizio del secondo binario; esiste un sottopasso pedonale, leggermente disallineato rispetto al Fabbricato Viaggiatori, che consente ai viaggiatori di accedere alle banchine in sicurezza. Lungo il tratto interessato dalla prescrizione tra la progressiva 7+970 e la progressiva 8+850 la sede ferroviaria è delimitata da un lato, quello in corrispondenza del Fabbricato Viaggiatori, da Barriere Antirumore poste su un basamento in calcestruzzo che hanno pannelli fonoassorbenti opachi che limitano la visibilità; dall'altro lato della sede è presente la recinzione ferroviaria costituita da elementi in calcestruzzo.

L'intervento in progetto prevede la realizzazione di ulteriori due binari finalizzati al quadruplicamento della Tratta Milano Rogoredo – Pavia e non viene messo in discussione.

Secondo il progetto che ha ottenuto la compatibilità ambientale, sono previste barriere antirumore da entrambi i lati. Sulla base di tale soluzione, le condizioni ambientali poste dai due pareri allegati al decreto risultano chiaramente in contrasto, sebbene entrambe finalizzate ad un miglioramento paesaggistico.

In contrasto con la condizione ambientale CTVA\_5.6, il progetto della galleria non può prevedere elementi trasparenti per la galleria stessa, alla luce delle normative in merito di sicurezza delle gallerie, mentre si possono prevedere elementi trasparenti per le barriere acustiche "aperte" come richiesto dalla Condizione MIC\_2b.

La galleria artificiale è progettata a doppia canna. Per poter inserire la galleria nel tratto richiesto dalla condizione (tra il km 7+970 e il km 8+850) la galleria deve essere prevista già intorno al km 7+870, al fine di ridurre possibili rumori da rotolamento in ingresso alla galleria per i fabbricati lato binario pari (dove sono previste in PD barriere H10) con conseguente aumento della lunghezza dell'opera (superiore a 1 km).

Le norme sulla sicurezza, inoltre richiedono, marciapiedi di esodo, impianti dedicati con aumento dei volumi dei fabbricati tecnologici, vasche interrato per riserva idrica di sicurezza, ulteriori ingombri per aree di sicurezza con due ulteriori fabbricati tecnologici, e viabilità di accesso a tali piazzole. In prossimità dell'imbocco direzione Milano, alla pk 7+473, sono previste due ulteriori *opere di scavalco* della sede stradale necessarie a garantire il raggiungimento delle aree di sicurezza dai marciapiedi di esodo

**PREMESSO** che il presente parere non costituisce verifica di ottemperanza della documentazione presentata con riferimento alle condizioni ambientali in discussione.

Alla luce della documentazione presentata, di un incontro tecnico effettuato e delle interlocuzioni anche con il Ministero della Cultura, si sono analizzati i diversi aspetti ambientali confrontando le due alternative,

**CONSIDERATO** che la stazione di Locate di Triulzi è un edificio tutelato per legge sotto il profilo monumentale ex artt. 10 e 12 del D.L.vo 42/2004 e che dagli elaborati progettuali presentati, viste le dimensioni necessarie per la galleria artificiale per le questioni di sicurezza, la soluzione progettuale con la galleria andrebbe ad interferire con il fabbricato di stazione tutelato, prevedendone una parziale demolizione.

**CONSIDERATO**, inoltre, che il confronto tra le due alternative, in termini di impatti ambientali evidenzia:

- da un punto di vista acustico, lo studio svolto nel progetto definitivo che ha ricevuto la compatibilità ambientale ha evidenziato che, nonostante le barriere antirumore di altezza massima, permangono comunque dei leggeri sforamenti agli ultimi due piani di 6 ricettori residenziali di altezza pari a 5 e 6 piani (incluso p.t) e di un complesso scolastico (con limiti più restrittivi) costituito da più edifici, per i quali sono stati previsti interventi diretti. L'introduzione della galleria artificiale riporta nei limiti tutti i ricettori;
- con riferimento al consumo di suolo, la soluzione con galleria artificiale prevede l'impermeabilizzazione di ulteriori 7.300 m<sup>2</sup>;
- la soluzione con galleria artificiale richiede la demolizione di ulteriori edifici, inclusa l'attuale fabbricato viaggiatori di Locate di Triulzi, soggetto a vincolo paesaggistico;
- da un punto di vista paesaggistico, evidenziato nel parere CTVA\_5 come importante elemento di valutazione, la soluzione con galleria artificiale, costituita da un elemento rettangolare in

cemento armato di altezza fuori terra tra i 7 e i 10 m circa a fronte di barriere antirumore di altezza massima 10 m fuori terra, crea un effetto barriera molto significativo. Indipendentemente dalla ricerca di soluzioni architettoniche per le pareti di cemento esterne migliorative del semplice cemento come rappresentato nelle simulazioni, è indubbio che la non trasparenza dell'opera, come anche documentato con le simulazioni fotografiche proposte, rende la galleria artificiale più impattante dal punto di vista paesaggistico, in contrasto con uno degli scopi della condizione (*abbatterebbe la componente visuale e paesistica*). Le dimensioni del manufatto sarebbero inoltre tali da non consentire l'inserimento di mitigazioni con elementi di verde naturale.

- con riferimento alla cantierizzazione, da una stima preliminare, i materiali di risulta degli scavi per la costruzione della Galleria artificiale A risulterebbero pari a ca. 50.000 m<sup>3</sup> (in banco) contro i 5.000 m<sup>3</sup> (in banco) per la realizzazione delle barriere acustiche attualmente previste in progetto. A tali quantitativi andrebbero poi sommati i volumi di materiali da demolizione (ca. 11.000 m<sup>3</sup>) per la risoluzione delle interferenze con gli edifici esistenti da gestire nel regime dei rifiuti ai sensi della parte IV del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.. L'incremento dei quantitativi di materiali di risulta comporterebbe la necessità di prevedere nuove aree di cantiere destinate allo stoccaggio di tali materiali o un ampliamento delle aree di stoccaggio già previste in progetto.
- per la movimentazione dei materiali sulla viabilità locale, l'incremento dei flussi di traffico per aumento dei volumi di rifiuti da conferire in impianti di recupero/discariche, ecc., nonché da approvvigionare (calcestruzzo, ecc) comporterebbe maggiori impatti ambientali sia in termini di rumore che di qualità dell'aria.
- la costruzione della galleria, sia per la considerevole durata dei lavori sia per la tipologia delle lavorazioni (realizzazione di pali di fondazione, demolizioni, ecc.) determinerebbe un incremento non trascurabile degli impatti di cantiere in termini di emissioni di inquinanti in atmosfera (polveri sottili, NOx, ecc.), rumore e vibrazioni in corrispondenza del centro abitato di Locate di Triulzi, caratterizzato dalla presenza di edifici residenziali e di ricettori sensibili (scuole).

Con riferimento alle considerazioni, riprese nella nota di trasmissione secondo cui, *“nel caso di realizzazione della Galleria Artificiale:*

- *non ci sarebbero a disposizione le risorse economiche necessarie;*
- *i tempi di realizzazione dell'intera opera di quadruplicamento della linea non sarebbero compatibile con quelli del PNRR;*
- *si perderebbero finanziamenti per un complessivo di 215 mln €*

pur ritenendo importanti tali circostanze, soprattutto con riferimento al punto 2, questa Commissione le ritiene superate alla luce delle valutazioni di carattere ambientale.

**CONFERMATO** che le due condizioni ambientali CTVA\_5 e MIC\_2b sono in contrasto e richiedono pertanto un chiarimento in merito;

**VALUTATO** che

- innanzitutto, lo sviluppo progettuale della condizione ambientale CTVA\_5 ha evidenziato che la realizzazione della galleria artificiale, comporterebbe la demolizione di un fabbricato tutelato per legge;
- in subordine, alla luce della documentazione presentata in relazione allo sviluppo progettuale, secondo la normativa di settore, della galleria artificiale così come richiesta dalla Condizione CTVA\_5, la soluzione in galleria artificiale comporterebbe impatti ambientali

negativi non mitigabili a fronte di un miglioramento di condizioni acustiche per un numero esiguo di ricettori che avrebbero in ogni caso, di fronte alle loro finestre un parallelepipedo in c.a.

Tutto ciò **ACCERTATO E VALUTATO**, in base alle risultanze dell'istruttoria,

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

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

#### **ESPRIME PARERE**

ai sensi dell'art. 9 D.M. 150/2007

che, con riferimento alla condizione ambientale 5, per il punto 6 che recita “- *per il tratto di Locate di Triulzi dal Km 7+970, fino alla progressiva 8+850 dovrà essere presentato un progetto per la realizzazione di una galleria artificiale anche con elementi trasparenti in sostituzione delle barriere di abbattimento sonoro previste di altezza pari a 7,38 m a cui sommare, sul lato direzione Milano, la quota muro di sostegno rilevato, in grado di eliminare l'impatto verticale dovuto alla barriera, abbatterebbe la componente visuale e paesistica oltre ad abbattere in modo multidirezionale il rumore di rotolamento dovuto dell'incremento del traffico ferroviario ed all'incremento della velocità della corsa dei treni*”, questo debba considerarsi superato e sostituito da:

- per il tratto di Locate di Triulzi dal Km 7+970, fino alla progressiva 8+850, si richiede cura particolare del disegno delle barriere antirumore nel tratto in esame, considerato anche il particolare pregio architettonico dell'area, in linea con quanto richiesto dalla condizione ambientale n 2b di cui al parere MIC.

Tale aspetto sarà valutato in sede di ottemperanza.

**Il Presidente della Commissione VIA VAS**  
**Cons. Massimiliano Atelli**