



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 619 del 25 novembre 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>S.S. 9 "Via Emilia" Lavori di costruzione della Variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla S.P. ex S.S. 234 - 1° Stralcio</p> <p>ID_VIP 6087</p>
Proponente:	<p>ANAS S.p.A.</p>

La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 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 n.11 del 13/01/2022;

PREMESSO che:

- la Società ANAS S.p.A. con nota prot.n.268846 del 30/04/2021 ha presentato, ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali impartite con i seguenti provvedimenti: con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n.383 del 20/06/2003, con il provvedimento di verifica di ottemperanza prot.n.25228 del 20/10/2010 e con il provvedimento di esclusione dall’assoggettabilità alla VIA prot.n.26438 del 31/10/2012 relativamente al progetto di “S.S. 9 “*via Emilia*” – *Lavori di costruzione della Variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla S.P. ex S.S. 234 - 1° Stralcio*”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n.MATTM/49348 in data 10/05/2021;
- la Divisione con nota prot.n.MATTM/54216 del 21/05/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n.CTVA/2645 in data 21/05/2021 ha comunicato l’esito positivo in merito alla procedibilità per l’avvio della istruttoria tecnica e la pubblicazione della documentazione sul sito internet istituzionale;
- la Divisione con nota prot.n.MATTM/54217 del 21/05/2021 ha assegnato l’istruttoria al Gruppo Istruttore n.3 con Referente la Prof.ssa Monica Pasca;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con il D.M. n.383 del 20/06/2003 è stato espresso giudizio positivo con condizioni ambientali circa la compatibilità ambientale del progetto della “*variante di Casalpusterlengo da realizzarsi nei Comuni di Casalpusterlengo, Somaglia e Codogno (MI)*”;
- con la nota prot.n.DVA/25228 del 20/10/2010 sono stati comunicati al Proponente gli esiti della verifica di ottemperanza al D.M. n.383/2003;
- con Provvedimento Direttoriale prot.n.DVA/26438 del 31/10/2012 è stata determinata la non assoggettabilità alla procedura di VIA del progetto relativo a “S.S. 9 “*Emilia*” *Variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla S.P. 234*” in quanto le modifiche proposte “*non comportano impatti*”

significativi e negativi rispetto al precedente progetto ma che, anzi, ne costituiscono una razionale ottimizzazione e possono essere considerate un miglioramento complessivo delle soluzioni progettuali"; veniva stabilito altresì che le stesse dovessero essere soggette alle prescrizioni dettate con il citato D.M. n.383 del 20/06/2003 nei sensi precisati nel parere CTVA n.1069 del 19/10/2012;

- con il D.D. n.336 del 10/09/2021 è stato approvato il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo;

RILEVATO che dal parere CTVA n.1069 del 19/10/2012 si evince che dall'analisi dei pareri CTVA n.441 del 16/04/2010 e n.513 del 05/08/2010 lo stato di attuazione delle ottemperanze è il seguente:

- La prescrizione a.1. Il Proponente ha recepito la prescrizione che, però, va ulteriormente verificata su scala di progettazione esecutiva;
- La prescrizione a.2. Il Proponente ha recepito la prescrizione che, però, va ulteriormente verificata su scala di progettazione esecutiva;
- La prescrizione a.3. Il Proponente ha recepito la prescrizione che, però, va ulteriormente verificata su scala di progettazione esecutiva;
- La prescrizione b. La prescrizione è stata ritenuta non ottemperata perché risolveva parzialmente le problematiche acustiche, soprattutto in corrispondenza dell'ospedale. Le varianti progettuali presentate risolvono questo problema. La prescrizione va ottemperata in scala di progettazione esecutiva;
- La prescrizione c. Ottemperata;
- La prescrizione d.1. Il Proponente ha recepito la prescrizione che, però, va ulteriormente verificata su scala di progettazione esecutiva;
- La prescrizione d.2. Ottemperata;
- La prescrizione d.3. Ottemperata;
- La prescrizione d.4. Ottemperata;
- La prescrizione d.5. Ottemperata;
- La prescrizione d.6. Ottemperata;
- La prescrizione e. La prescrizione è considerata non ottemperata in quanto manca il parere dell'autorità di bacino del Po per la verifica idraulica. Tale parere è stato presentato ma in fase di progettazione esecutiva dovrà essere rimesso in funzione delle varianti ad oggi presentate e la prescrizione dovrà essere definitivamente ottemperata in quella sede.
- La prescrizione f. Prescrizioni Regione Lombardia.

a*) Ambiente idrico, suolo e sottosuolo

- RL a^I: ottemperanza da valutare in sede di progetto esecutivo;
- RL a^{II}: ottemperanza da valutare in sede di progetto esecutivo;
- RL a^{III}: ottemperata;

c*) Rumore

- RL c.1: non ottemperata;
- RL c.2: non ottemperata;

e*) Cantierizzazione e approvvigionamento degli inerti

- RL eI: non ottemperata;

- RL eII: non ottemperata;
- RL e.1: ottemperata;
- RL e.2: ottemperata;
- RL e.3: ottemperata;

RL 1: ottemperata;

RL 2: ottemperata;

RL 3: ottemperata;

RILEVATO che la Società ANAS S.p.A. con la domanda presentata fa presente quanto segue:

“PREMESSO:

- *che con Decreto n. 383 in data 20.06.2003 (all. 1) il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio si esprime favorevolmente sulla compatibilità ambientale del progetto definitivo, con parere subordinato al recepimento di alcune prescrizioni;*
- *che a seguito di alcune modifiche adottate al progetto definitivo, con nota n. CDG.0158238.P in data 09.11.2009 (all. 2) ANAS chiese al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ed al Ministero dei Beni Culturali (MIBAC) la Verifica di Ottemperanza del progetto aggiornato;*
- *che con relazione n. 441 in data 16.04.2010 (all. 3) e successivo parere n. 513 in data 05.08.2010 (all. 4) il MATTM, con espresso richiamo al Decreto del 2003, subordinò il proprio parere favorevole all’ottemperanza ad alcune prescrizioni non ancora recepite;*
- *che analogamente fece il MIBAC con nota n. 13.445 in data 29.04.2010 (all. 5);*
- *che nel contempo, con nota n. CDG.0158716.P in data 09.11.2009 (all. 6) ANAS chiese al Ministero delle Infrastrutture – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Lombardia-Liguria, ai fini dell’approvazione del progetto aggiornato, la convocazione di apposita Conferenza dei Servizi;*
- *che corso di tale conferenza il Comune di Casalpusterlengo avanzò la richiesta di alcune sostanziali modifiche progettuali;*
- *che in conseguenza di tali modifiche il MATTM manifestò l’esigenza di verificare l’assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale delle parti variate del progetto una volta aggiornato, ed il Provveditorato di riavviare la Conferenza di Servizi solo in esito alla verifica del MATTM;*
- *che, previo parere n. 1.069 in data 19.10.2012 (all. 7), con nota n. 26.438 in data 31.10.2012 (all. 8) il MATTM determinò la non assoggettabilità della Variante alla valutazione di impatto ambientale;*
- *che, a seguito di apposita istanza di ANAS, con atto n. 23.993 in data 20.12.2016 (all. 9) il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) – Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia e l’Emilia Romagna avviò la conferenza di servizi ex D.P.R. 383/1994 per l’accertamento della compatibilità urbanistica e l’acquisizione di ogni ulteriore autorizzazione, approvazione o parere necessario alla realizzazione dell’opera;*
- *che, acquisiti tra gli altri i pareri del MATTM n. 1.380 in data 23.01.2017 (all. 10) e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT) n. 4.317 in data 17.02.2017 (all. 11) (entrambi positivi ma subordinati al recepimento di alcune prescrizioni in sede di progetto esecutivo, come i precedenti) con atto*

n. 7.342 in data 03.04.2017 (all. 12) il MIT sancì l'Intesa Stato – Regioni per i Lavori di costruzione della Variante e ne approvò il progetto definitivo in subordine al recepimento (in sede di progettazione esecutiva) delle prescrizioni non ancora recepite;

• che dalla disamina degli atti allegati si comprende come il MATTM (ora Ministero per la Transizione Ecologica) avochi a sé l'ottemperanza, oltre che alle prescrizioni di propria competenza, a quelle apposte dalla Regione Lombardia (vedasi la delibera acclusa all'all. 12), mentre l'ottemperanza alle prescrizioni paesaggistiche ed archeologiche rimangono di specifica competenza del MIBACT (ora Ministero della Cultura);

• che occorre concludere la procedura approvativa con la presa d'atto dell'avvenuto recepimento in sede di progetto esecutivo delle prescrizioni di cui trattasi, anche alla luce dell'aggiudicazione efficace dei lavori intervenuta a dicembre 2020, della consegna parziale avvenuta anche per la redazione del PUT, trasmesso con istanza specifica al MTE, acquisita con prot. MATTM- 26143 del 12/03/2021, perfezionata con nota 162989 del 17/03/2021, acquisita al prot. MATTM 32088 del 26/03/2021, e dell'imminente consegna definitiva dei Lavori all'Appaltatore;

TANTO PREMESSO, in qualità di soggetto attuatore, questa Società richiede, l'avvio del procedimento di Valutazione di ottemperanza alle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA n. 383 in data 20.06.2003, nel provvedimento di verifica di ottemperanza n. 441 del 16/04/2010 e nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA n. 1069 del 19/10/2012 ai sensi dell'art.28 del D.Lgs.152/2006 e, in allegato, alla presente trasmette:

• il progetto esecutivo dei Lavori lungo la S.S. 9 "via Emilia" di costruzione della variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla S.P. ex S.S. 234 - 1° Stralcio (cod. SIL MIUP00070);

• lo studio acustico 2021 che aggiorna quello accluso al progetto di cui trattasi (datato 2011);

• la relazione di ottemperanza (all. 13) in sede di progetto esecutivo alle prescrizioni ivi definitivamente recepite (il cui testo integrale è stralciato dagli atti in all. 3 7 ed 11) rimandando agli elaborati progettuali collegati per le verifiche di dettaglio.”;

RILEVATO che il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza relativa alle condizioni ambientali impartite con i seguenti provvedimenti: con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n.383 del 20/06/2003, con il provvedimento di verifica di ottemperanza prot.n.25228 del 20/10/2010 e con il provvedimento di esclusione dall'assoggettabilità alla VIA prot.n.26438 del 31/10/2012 di competenza del MATTM così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n.MATTM/54216 del 21/05/2021 e così come si evince dallo stato di attuazione delle ottemperanze di cui al parere CTVA n.1069 del 19/10/2012:

- Elaborati del progetto esecutivo;
- Studio acustico 2021;
- Documentazione allegata alla domanda:

1. Decreto MIT n. 383 in data 20.06.2003
2. Nota ANAS n. CDG.0158238.P in data 09.11.2009
3. Relazione MATTM n. 441 in data 16.04.2010
4. Parere MATTM n. 513 in data 05.08.2010
5. Nota MIBAC n. 13445 in data 29.04.2010

6. Nota ANAS n. CDG.0158716.P in data 09.11.2009
7. Parere MATTM n. 1069 in data 19.10.2012
8. Nota MATTM n. 26438 in data 31.10.2012
9. Nota MIT n. 23993 in data 20.12.2016
10. Parere del MATTM n. 1380 in data 23.01.2017
11. Parere MIBACT n. 4317 in data 17.02.2017
12. Decreto MIT n. 7342 in data 03.04.2017
13. Relazione di ottemperanza.

Per quanto riguarda la condizione ambientale a.1, a.2, a.3

RILEVATO che:

- le condizioni ambientali a.1, a.2 e a.3 riportano:

“In sede di progettazione esecutiva dovranno essere ottimizzate alcune delle opere complementari, ed in particolare si dovrà:

a.1 definire in modo compiuto la forma dello svincolo "Casalpusterlengo sud" che dovrà tener conto dei raccordi funzionali con il centro urbano e con la variante alla S.S. 234, in progettazione, ottimizzando l'occupazione di suolo e rispettando le strutture insediative limitrofe;

a.2 ottimizzare lo svincolo per il raccordo tra la S.S. 9 e la S.P. 22, riducendo, anche in questo caso, l'occupazione del suolo;

a.3 ridefinire la forma dei sovrappassi al fine di non introdurre nuove direttrici territoriali, creare aree relittuali, accettando anche eventuali sovrappassi inclinati rispetto all'asse stradale. E' il caso del sovrappasso in prossimità di Cascine Nuove e Fornace Zorlesco;”;

CONSIDERATO che con riferimento alla documentazione presentata:

in merito alle prescrizioni a.1 e a.2 il proponente conferma che nel Progetto Esecutivo è stata mantenuta la configurazione delle opere in argomento su cui la CTVA si era già espressa favorevolmente sia in sede di verifica di ottemperanza (Parere CTVA n. 441 del 16 aprile 2010) che in sede di verifica di assoggettabilità a VIA (Parere CTVA n. 1069 del 19 ottobre 2012). Nel dettaglio, per ottemperare alle prescrizioni in argomento sono state adottate le seguenti soluzioni:

- per semplificare il raccordo tra la S.P. 22 e la nuova S.S. 9 l'ipotesi iniziale di svincolo a “trombetta” è stata ridefinita e sostituita dal progetto di un “rotatoria su due livelli”. In questo modo è stato possibile mantenere la funzionalità dal punto di vista viabilistico limitando l'occupazione di terreni agricoli. Il proponente ha presentato i dettagli nel pacchetto elaborati DH.
- lo svincolo di Casalpusterlengo Sud è stato mantenuto a livelli sfalsati come già discusso in sede di Progetto Definitivo (Cfr. pacchetto elaborati DM).

Il proponente evidenzia un'unica modifica implementata rispetto alla soluzione individuata in sede di PD, resasi necessaria a seguito della verifica funzionale e dimensionale delle corsie di uscita/entrata da e per la nuova infrastruttura, che consiste nel prolungamento di 30 m della corsia di uscita in carreggiata sud dello

svincolo di Casalpusterlengo Sud. Data la vicinanza (circa 35 m) della corsia di immissione dello svincolo S.P. 142, la piattaforma stradale della carreggiata sud in tutto il tratto di strada compreso tra i due svincoli è stata ampliata di 3.75 m, unendo le due corsie (Cfr. parere del CSLLPP n. 9/2017 del 27 luglio 2017).

In merito alla prescrizione a.3 il proponente conferma che nel Progetto Esecutivo è stata mantenuta la configurazione delle opere in argomento su cui la CT VIA si era già espressa favorevolmente sia in sede di verifica di ottemperanza (Parere CT VIA n. 441 del 16 aprile 2010) che in sede di verifica di assoggettabilità a VIA (Parere CT VIA n. 1069 del 19 ottobre 2012).

Nel dettaglio, il progetto originario prevedeva la realizzazione di due cavalcavia, le rampe dei quali, verificate con il D.M. 19 aprile 2006, non risultavano realizzabili a causa della presenza di abitazioni in prossimità del rilevato stradale di progetto. Come segnalato in sede di revisione del Progetto Definitivo e confermato con il presente Progetto Esecutivo, la soluzione implementata prevede l'eliminazione dei due cavalcavia, sostituendoli funzionalmente con una bretella stradale di raccordo dei due rami della S.P. 141 che si spinge fino alla rotatoria dello svincolo Casalpusterlengo nord, per consentire la connessione con la rete stradale ordinaria e l'abitato di Zorlesco.

Inoltre, al fine di recepire specifiche prescrizioni della CdS, tra le progressive Pk 1+500 e Pk 2+315, sono stati previsti due sottopassi per garantire l'accessibilità diretta all'abitato di Zorlesco lungo i due rami della S.P. 141. Il proponente allega i dettagli nel pacchetto elaborati D (Progetto Stradale) e H (Progetto Strutturale - opere principali).

CONSIDERATO e VALUTATO che:

il Proponente ha recepito la prescrizione e che la modifica apportata si è resa necessaria a seguito della verifica funzionale e dimensionale delle corsie di uscita/entrata da e per la nuova infrastruttura,

le prescrizioni a.1, a.2 e a.3 si ritengono ottemperate.

Per quanto riguarda la condizione ambientale b.

RILEVATO che:

- la condizione ambientale b. riporta:

“Dovrà essere prodotto uno studio acustico secondo vigenti normative che preveda l'applicazione di un modello di simulazione opportunamente tarato alla realtà in studio, anche mediante idonee misure in campo, e la definizione più puntuale di schermi acustici che dovranno essere dimensionati tenendo conto sia dell'effetto di schermatura offerto dalla fascia verde che dell'introduzione di pavimentazioni drenanti-fonoassorbenti. Le barriere dovranno, inoltre, essere definite anche mediante uno studio architettonico che assicuri l'efficacia dell'intervento anche in termini formali, con particolare attenzione dovrà essere verificato l'effettivo inquinamento acustico della struttura ospedaliera al fine di garantire l'effettivo raggiungimento dei limiti imposti dalla vigente normativa per i recettori sensibili;”

CONSIDERATO che con riferimento alla documentazione presentata:

il proponente ha aggiornato lo studio acustico (vedi doc. “Valutazione previsionale di impatto acustico Febbraio 2021”). Nello studio previsionale il tecnico si è avvalso di modellistica previsionale (Soundplan ver. 6.4) mediante il quale è stato ricostruito lo scenario di impatto relativamente alla fase ante operam e alla fase post operam. Per lo scenario di impatto acustico post operam il modello è stato implementato con asfalto della tipologia standard (senza asfalto fonosorbente). Nel documento viene evidenziato che lo studio si è avvalso di una campagna di rilevazione fonometrica finalizzata alla caratterizzazione del clima acustico dello stato attuale e alla taratura del modello di calcolo. Viene allegato un doc. ED02-T00IA03AMBRE02_A “Relazione delle misure fonometriche” di dicembre 2017 riportante tuttavia gli esiti di rilevazioni eseguite a

dicembre 2010. Nel documento non sono descritti gli esiti della taratura del modello di calcolo. Nel documento non è presente un'adeguata descrizione e localizzazione dei ricettori critici presi in considerazione; non è presente altresì una puntuale descrizione, per progressiva chilometrica, delle scelte di mitigazione acustica individuate (barriere acustiche artificiali e/o naturali) con relativi dettagli progettuali per tutte le tipologie individuate. In merito alla struttura ospedaliera la relazione non riporta rilevazioni fonometriche eseguite in corrispondenza della stessa.

In merito alle mitigazioni acustiche e barriere acustiche il proponente nel quadro delle integrazioni apportate nel Progetto Definitivo in ottemperanza alle specifiche prescrizioni (DEC/VIA/383 del 20 giugno 2003 e Regione Lombardia), ha menzionato lo studio di inserimento paesistico – ambientale, attraverso il quale è stata definita la tipologia di barriere a cui fa riferimento il Progetto Esecutivo (pannelli in calcestruzzo alleggerito con legno – cemento e trattamento estetico lato ricettori della struttura in calcestruzzo) e ove sono state individuate alcune situazioni in cui le schermature acustiche sono state individuate per consentire la fruizione del contesto circostante (in particolare, tratti in corrispondenza di villa Biancardi, del Brembiolo) oppure perché devono tenere conto della presenza di una pista ciclabile prevista in prossimità dell'infrastruttura viaria in progetto. Questi aspetti sono stati oggetto di specifica attenzione come indicato nella relazione ed elaborati grafici di progetto del pacchetto elaborati del PE rispondenti al codice EB (Schermature acustiche).

CONSIDERATO e VALUTATO che:

lo studio acustico presentato con relativi allegati non risponde a tutte le richieste previste dalla prescrizione b. Infatti lo studio acustico non contiene tutte le informazioni necessarie (censimento ricettori, esito taratura del modello di calcolo, rilevazioni fonometriche in corrispondenza ricettore ospedaliero, descrizione puntuale con dimensionamento delle singole barriere acustiche). La verifica dell'effetto degli interventi di mitigazione sono da ottemperare in fase post operam.

La prescrizione b si ritiene parzialmente ottemperata.

Per quanto riguarda la condizione ambientale d.1

RILEVATO che:

- la condizione ambientale d.1 riporta:

“Dovrà essere prodotto un progetto esecutivo di inserimento ambientale secondo quanto di seguito:

1. si dovrà tener conto dei segni territoriali esistenti, la fascia verde pertanto, dovrà essere rivista evitando il parallelismo con la strada, prevedendo una forma che segua le presenze territoriali (tratturi, strade poderali, appezzamenti, ecc) al fine di ridurre l'artificialità, integrandola con il territorio attraversato;”;

CONSIDERATO che con riferimento alla documentazione presentata:

il proponente conferma che nel Progetto Esecutivo è stata mantenuta la configurazione delle opere in argomento su cui la CTVIA si era già espressa favorevolmente sia in sede di verifica di ottemperanza (Parere CTVIA n. 441 del 16 aprile 2010) che in sede di verifica di asseguibilità a VIA (Parere CTVIA n. 1069 del 19 ottobre 2012). Entrando nel dettaglio delle soluzioni tecniche adottate, è stata prevista la mitigazione visiva a filari intermittenti lungo l'asse stradale, così da realizzare un segno meno importante di quello continuo della strada, che risulta, in tal modo, mascherato. Tale soluzione ha consentito di definire un elemento di identificazione sia del paesaggio attraversato che della strada, senza rafforzare il segno estraneo al tessuto esistente. I brevi tratti paralleli alla strada fungono da mitigazione visiva e vanno a spezzare, in maniera discontinua, il forte impatto visivo e strutturale determinato dalla strada costruita in opposizione alle linee strutturali del paesaggio. I filari sono completati da fasce di vegetazione perpendicolari, che

determinano una configurazione a "T", in cui l'asta più lunga riprende la maglia principale del tessuto rurale. La decisione di adottare questi interventi nasce dal presupposto che la strada va mascherata ma non deve diventare il segno strutturale di un tessuto diversamente organizzato.

Le formazioni arboreo-arbustive in progetto sono in genere orientate in modo da inserirsi come elementi ordinatori della maglia del tessuto rurale, oppure per aggiungere varietà di elementi e di forme in ambiti fortemente artificializzati. Tali formazioni sono costituite da specie arboree e arbustive autoctone e hanno la finalità di incrementare le formazioni boschive. Il recupero di alcuni tratti di alvei originari, inizialmente abbandonati, tramite il reimpianto della vegetazione, costituisce un ulteriore arricchimento del paesaggio oltre che un recupero dei segni naturali originari. Vengono allegati i dettagli nel pacchetto elaborati EA (Opere a verde).

CONSIDERATO e VALUTATO che:

quanto riportato dal proponente **la prescrizione d.1 si ritiene ottemperata.**

Per quanto riguarda la condizione ambientale "e".

RILEVATO che:

- la condizione ambientale e. riporta:

"Dovrà essere acquisito prima dell'inizio dei lavori il parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Po in merito al rispetto dei criteri e delle prescrizioni tecniche per la verifica idraulica di cui ad apposita Direttiva già emanata dall'Autorità di Bacino, per quanto riguarda le nuove opere di attraversamento del reticolo idrografico;";

CONSIDERATO che con riferimento alla documentazione presentata:

il proponente evidenzia che l'Ente competente al rilascio del parere di cui alla prescrizione in esame è il Consorzio di Bonifica Muzza Bassa Lodigiana, che ha fornito il proprio assenso alla realizzazione delle opere in progetto, subordinatamente al recepimento di un preciso quadro prescrittivo, con nota prot. CDG-0329912-A del 20 giugno 2018, ma non riscontrata tra la documentazione allegata.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

La prescrizione è da ottemperare prima dell'inizio dei lavori pertanto **la prescrizione "e" si ritiene da ottemperare in fase successiva.**

Per quanto riguarda la condizione ambientale f.

RILEVATO che:

- la condizione ambientale f. riporta:

"Dovranno essere ottemperate, altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Lombardia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;";

In particolare le prescrizioni della Regione Lombardia ancora da verificare riportano:

(RL a^I): lo schema proposto per la raccolta e il trattamento delle acque è in linea generale condivisibile, essendo naturalmente preferibile la soluzione "con raccolta e separazione", anche in quanto coerente con le prescrizioni dei dd.lgs. 152/1999 e 258/2000, e della l.r. 62/1985 nel dimensionamento. Occorre a questo proposito specificare, anche in fase esecutiva, il recapito delle acque "chiarificate".

(RL a^{II}): verifica delle luci dei manufatti di attraversamento dei corpi idrici superficiali [...] risultano nel complesso adeguati gli interventi proposti per la soluzione degli attraversamenti dei corsi d'acqua. Quelli sul Brembiolo, in particolare, andranno verificati in fase esecutiva con l'intervento degli uffici regionali competenti (Struttura Genio Civile di Lodi) in merito all'adeguatezza delle luci.

(RL c.1): Si realizzi un adeguato monitoraggio acustico, con specifiche e periodiche rilevazioni, per verificare ante e post operam le previsioni dello studio d'impatto in merito ai diversi contributi ai livelli di rumore immessi, accertando in particolare il rumore generato dalla strada in esame, da altre sorgenti al contorno (es. ferrovia) e il clima acustico complessivo.

(RL c.2): Si verifichi, sulla base dei risultati del monitoraggio, l'efficacia delle mitigazioni assunte: il corretto ed adeguato dimensionamento delle barriere, delle piantumazione-filtro e degli altri elementi previsti, l'effettivo beneficio che ne deriva. Si adottino di conseguenza e tempestivamente gli ulteriori interventi eventualmente necessari. Il proponente/gestore della strada provveda alla costante manutenzione delle opere di mitigazione, sostituendo le parti danneggiate o deteriorate con componenti in grado di garantire le stesse prestazioni.

(RL e^I): Preso atto di quanto previsto circa il bilancio dei materiali e l'obiettivo della formazione di un unico cantiere di servizio, le previsioni di dettaglio potranno essere definite in Conferenza di Servizi.

(RL e^{II}): In fase di costruzione si dovrà anche porre attenzione al carico generato sulla viabilità locale, soprattutto attraverso una opportuna scelta e verifica degli itinerari dei mezzi di rifornimento. È necessario che nella documentazione di appalto siano inseriti precisi e vincolanti impegni [...].

Le aree di cantiere dovranno essere tempestivamente ripristinate al termine dei lavori.

[...] gestione e sistemazione delle aree di cantiere.

CONSIDERATO che con riferimento alla documentazione presentata:

in riferimento alla prescrizione RL^a il proponente conferma che nel Progetto Esecutivo è stata confermata la configurazione delle opere in argomento su cui la CTVIA si era già espressa favorevolmente sia in sede di verifica di ottemperanza (Parere CTVIA n. 441 del 16 aprile 2010) che in sede di verifica di assoggettabilità a VIA (Parere CTVIA n. 1069 del 19 ottobre 2012). Nel dettaglio, per la regimazione delle acque di piattaforma il Progetto Esecutivo prevede la realizzazione di un sistema chiuso: raccolta delle acque piovane direttamente sulla carreggiata stradale, trasporto mediante tubazioni e accumulo in opportune vasche, in cui viene eseguita una depurazione di prima pioggia tramite decantazione e disoleazione per gravità. Tali manufatti prevedono comunque la possibilità di intercettare eventuali liquidi inquinanti sversati dalla piattaforma stradale. Il nuovo nastro stradale principale è stato suddiviso in 12 sottobacini, congruamente alle giaciture della livelletta di progetto nei vari tratti presenti, ciascuno dei quali a sua volta recapitante in una vasca di prima pioggia mediante una rete di raccolta dedicata. È stata progettata e dimensionata una specifica rete idraulica per la raccolta e lo smaltimento pluviale, che consentisse di ottenere contemporaneamente più finalità principali:

- Lo smaltimento delle portate di piena conseguenti ad eventi critici con tempo di ritorno pari a 25 anni;
- L'isolamento delle portate raccolte sino al loro trattamento nelle citate vasche di prima pioggia, opportunamente dimensionate al fine di conseguire il primo livello di depurazione congruamente alle specifiche normative in vigore;

- Il convogliamento delle acque di piattaforma, opportunamente trattate nelle vasche di prima pioggia, nelle limitrofe vasche di laminazione, per ottemperare ai criteri di invarianza idraulica imposti dalla Regione Lombardia, dimensionate adottando il parametro di 600 mc/ha di superficie scolante.

È stata verificata la possibilità recettiva del reticolo idrico della zona, al fine di poter individuare i canali idonei al recepimento delle portate sversate dalla nuova piattaforma, ed è stata necessaria, in qualche caso, la formazione di nuovi canali recettori di raccordo al recapito principale, individuato in ultima analisi nel colatore del Brembiolo. È stato condotto anche uno studio della viabilità di accesso ai nuovi insediamenti impiantistici per il trattamento delle acque di prima pioggia, individuando in qualche caso la necessità di adeguare le strade campestri esistenti.

In sede di progettazione esecutiva, sono state effettuate rilevazioni topografiche plano-altimetriche, integrate da ricognizioni sui corsi d'acqua e presso le aziende interessate, al fine di accertare eventuali modifiche al sistema idraulico di canali, ed, al contempo, definire le sezioni idrauliche dei canali a monte ed a valle dell'interferenza stradale, alla quota di scorrimento e del piano campagna. Quindi, avendo integrato i rilievi topografici e modificato le luci degli attraversamenti, le modellazioni idrauliche sono state eseguite ex novo rispetto a quanto già fatto in sede di Progetto Definitivo.

La prescrizione RL^I è da ritenersi ottemperata.

In riferimento alla prescrizione RL^{II} il proponente riporta che in sede di progettazione esecutiva, sono state effettuate rilevazioni topografiche plano-altimetriche, integrate da ricognizioni sui corsi d'acqua e presso le aziende interessate, al fine di accertare eventuali modifiche al sistema idraulico di canali, ed, al contempo, definire le sezioni idrauliche dei canali a monte ed a valle dell'interferenza stradale, alla quota di scorrimento e del piano campagna. Quindi, avendo integrato i rilievi topografici e modificato le luci degli attraversamenti, le modellazioni idrauliche sono state eseguite ex novo rispetto a quanto già fatto in sede di Progetto Definitivo. In particolare, le valutazioni idrologiche e le verifiche idrauliche sono state elaborate simulando le più sfavorevoli condizioni di afflusso - deflusso ipotizzabili. Lo scopo è stato quello di conoscere l'effetto di ingombro dei ponti sul profilo di corrente in moto permanente del Colatore Brembiolo ed, eventualmente, di correggere le quote minime di riferimento in virtù dei risultati ottenuti. Il proponente afferma che per gli attraversamenti del Brembiolo, in presenza delle opere si hanno variazioni idrometriche nulle o non significative. Ciò avviene in particolare per il tempo di ritorno di riferimento $T_r = 100$ anni, ma anche per gli altri due deflussi indagati per T_r di 50 e 200 anni. Durante la fase di progettazione esecutiva, le scelte progettuali sono state condivise con il Consorzio Bonifica Muzza Bassa Lodigiana, il quale gestisce il reticolo idrico irriguo-idraulico superficiale, e la Regione Lombardia (come si può evincere dagli allegati della relazione F001 - T00ID00IDRRE01). Non risulta tuttavia che le scelte siano state ancora verificate dal Genio Civile di Lodi.

La prescrizione RL^{II} può ritenersi ottemperata dal punto di vista progettuale e da ottemperare in fase successiva per l'acquisizione parere da parte della struttura individuata dalla prescrizione.

In merito alla prescrizione RL^{C.1} il proponente evidenzia che in fase di progettazione esecutiva è stato recepito ed approfondito il Piano di Monitoraggio predisposto in fase di progettazione definitiva. Per gli aspetti di dettaglio rimanda alla relazione del Piano di Monitoraggio (elaborato EC01 - T00IA02AMBRE01) e relative planimetrie. Dalla documentazione si evince che in merito al Piano di Monitoraggio il proponente ha presentato una relazione descrittiva e relative tavole di localizzazione dei punti di misura. Per la fase "ante operam", visto il lasso di tempo trascorso tra la progettazione e la progettazione esecutiva, il proponente prevede un aggiornamento della caratterizzazione cui darà corso ribattendo i punti di rilievo più significativi, con le medesime modalità utilizzate in fase progettuale (misure puntuali di 24 ore). Ove i valori rilevati evidenziassero differenze rilevanti nel modello, potrà essere disposto il progressivo infittimento delle rilevazioni, fino ad ottenere dati commensurabili con il modello di simulazione. Per la fase di cantiere il proponente prevede rilevazioni fonometriche su 7 punti, mentre per la fase post operam prevede rilevazioni fonometriche su punti 9. In merito alla frequenza delle rilevazioni e alla durata delle stesse il proponente prevede in corso d'opera rilevazioni puntuali, in relazione all'avanzamento del cantiere, nel corso delle quali si registreranno le informazioni relative agli impatti generati dalle lavorazioni ed agli effetti degli interventi di mitigazione previsti in corso d'opera. In fase di esercizio si effettuerà una campagna di rilievo puntuale a tappeto ogni 5 anni dopo un anno dall'entrata in esercizio. I report saranno redatti con una frequenza annuale in fase di cantiere e quinquennali in fase di esercizio.

Il monitoraggio acustico non è stato ancora eseguito.

In merito al monitoraggio acustico si evidenzia tuttavia che il proponente propone rilevazioni acustiche per la sorgente stradale della durata di 24 ore, diversamente da quanto previsto dalla normativa che richiede invece misure di 1 settimana. Si sottolinea al proponente che al fine del confronto con i limiti normativi sarà necessario riferirsi a rilevazioni da eseguire secondo le prescrizioni normative.

La prescrizione RLc1 può ritenersi da ottemperare in fase successiva.

In merito alla prescrizione RLc.2, come già evidenziato nell'ambito della Verifica di ottemperanza, Parere CTVIA n. 441 del 16 aprile 2010 da parte della Regione Lombardia, il proponente rileva che le opere di progetto non sono state ancora realizzate e pertanto nemmeno il monitoraggio post operam e la manutenzione delle opere di mitigazione.

L'ottemperanza della prescrizione RLc2 è da ritenersi ottemperabile in fase di esercizio delle infrastrutture.

In riferimento alla prescrizione RLe^I la Regione Lombardia richiede di ottemperare alla prescrizione in fase di Conferenza dei Servizi.

Non si ritiene tale commissione la sede adeguata per tale ottemperanza visto che la stessa si richiede venga ottemperata dal Conferenza dei Servizi.

La prescrizione RLe^I è da ottemperare nell'ambito dei lavori della CdS.

In riferimento alla prescrizione RLe^{II} il proponente evidenzia che nel Progetto Esecutivo è stato aggiornato lo studio dei percorsi dei mezzi di approvvigionamento dei cantieri al fine di esaminare puntualmente gli impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera (elab. N001 - T00CA00CANRE01).

La fase di costruzione non è ancora partita pertanto la prescrizione RLe^{II} è da ritenersi ottemperata per la fase di progettazione e da ottemperare per la fase di cantiere.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

visto quanto riportato dal proponente la prescrizione RL^I la prescrizione è da ritenersi ottemperata;

visto quanto riportato dal proponente la prescrizione RL^{II} la prescrizione è da ritenersi ottemperata dal punto di vista progettuale e da ottemperare in fase successiva;

visto quanto riportato dal proponente la prescrizione RLc.1 da ottemperare in fase successiva;

visto quanto riportato dal proponente la prescrizione RLc.2 è da ritenersi rinviata alla fase di esercizio delle infrastrutture;

visto quanto riportato dal proponente la prescrizione RLe^I è da ottemperare nell'ambito dei lavori della CdS;

visto quanto riportato per la prescrizione RLe^{II} è da ritenersi ottemperata per la fase di progettazione e da ottemperare per la fase di cantiere.

la Sottocommissione VIA

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 il seguente

MOTIVATO PARERE

In ordine alla verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali impartite con i seguenti provvedimenti: con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n.383 del 20/06/2003, con il provvedimento di verifica di ottemperanza prot.n.25228 del 20/10/2010 e con il provvedimento di esclusione dall'assoggettabilità alla VIA prot.n.26438 del 31/10/2012 relativamente al progetto di "S.S. 9 "via Emilia" – Lavori di costruzione della Variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla S.P. ex S.S. 234 - 1° Stralcio", così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot.n.MATTM/54216 del 21/05/2021:

- le condizioni ambientali *a.1, a.2, a.3, d.1, RLa1* sono ottemperate;
- la condizione ambientale *b* è da ritenersi parzialmente ottemperata;
- la condizione ambientale *RLa^{II}* è da ritenersi ottemperata dal punto di vista progettuale e da ottemperare in fase successiva;
- le condizioni ambientali *e, RLa1, RLa2*, sono da ottemperare in fase successiva;
- la condizione ambientale *RLe^I* è da ottemperare dalla Conferenza dei Servizi;
- la condiziona ambientale *RLe^{II}* è da ritenersi ottemperata per la fase di progettazione e da ottemperare per la fase di cantiere.

La coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla