



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE

DECRETI MINISTRO - REGISTRAZIONE
D.M. 0000385 del 31/12/2013

VISTO l'art. 7, comma 3 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.Lgs del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTI gli articoli 26 e 28 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.Lgs del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 4, comma 5, del D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90, concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" e, in particolare, l'art. 9, che prevede l'istituzione della "Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, n. 123;



VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto di realizzazione dell'Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla quarta corsia del tratto Milano sud (tangenziale ovest) – Lodi, ricadente nel territorio dei Comuni di San Giuliano Milanese, Melegnano, Cerro al Lambro e San Zenone al Lambro (MI) e nei comuni di Tavazzano con Villavesco, Lodi Vecchio e Borgo San Giovanni (LO), presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede legale in via Alberto Bergamini 50, 00159 Roma, con nota acquisita al prot. DVA-2011-13239, in data 1 giugno 2011;

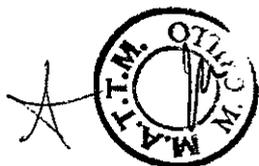
PRESO ATTO che dell'annuncio relativo alla domanda di valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale e della sintesi non tecnica, per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 31 maggio 2011, su i quotidiani "Il Corriere della Sera" ed "Il Giorno";

VISTA la documentazione trasmessa dal soggetto proponente a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale in data 1 giugno 2011, nonché le integrazioni e chiarimenti pervenuta nel corso dell'iter istruttorio;

PRESO ATTO CHE:

il progetto riguarda l'ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A1 Milano – Napoli, nel tratto Milano sud (tangenziale ovest)–Lodi, e intende far fronte all'incremento di traffico che interessa il tratto autostradale in esame assicurando adeguati livelli di servizio e sicurezza.

L'intervento si sviluppa dalla progressiva 4+882 (in corrispondenza della Tangenziale Ovest di Milano - A50) fino alla progressiva 21+922 ad esclusione della barriera di Milano Sud (dalla progressiva km 8+668 alla progressiva km 9+254), per uno sviluppo complessivo di 16.524 km.





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

ACQUISITO il parere positivo con prescrizioni n. 933 del 25 maggio 2012, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla stessa Società Autostrade per l'Italia S.p.A., che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere favorevole espresso con Delibera di Giunta Regionale n. IX/3752 dell'11 luglio 2012, trasmessa con mail (pec) dalla Regione Lombardia, del 23 luglio 2012, assunta al prot. DVA-2012-17947 del 24 luglio 2012, che, allegata al presente decreto, ne costituisce parte integrante, a condizione che siano ottemperate le prescrizioni dettate e *“sia costituito un Osservatorio ambientale deputato a sovrintendere alla corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada nella nuova configurazione, con particolare attenzione alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio stesso e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico), ritenendo inoltre necessario che a tale Osservatorio partecipino - oltre al Ministero dell'ambiente, al Ministero per i beni e le attività culturali e a Regione Lombardia - le Province di Milano e Lodi nonché, relativamente agli ambiti e ai temi di loro specifico interesse o competenza, i Comuni e l'Ente gestore del Parco regionale Agricolo Sud Milano, e che la sede operativa dell'Osservatorio sia posta presso la sede della Giunta Regionale;”*

ACQUISITO il parere favorevole con prescrizioni espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG/PBAAC/34.19.04/7493 del 12 marzo 2013, assunto al prot. DVA-2013-0006516 del 14 marzo 2013, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE per le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., con il citato parere n. 933/2012, ha ritenuto che l'ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A1 Milano-Napoli tratto Milano sud (tangenziale ovest) – Lodi, non interessa siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (SIC, ZPS, ecc.), in quanto la distanza minima dal tracciato alla quale si ha presenza di tali siti risulta di 7 km circa, alla quale si trovano le “Spiagge fluviali di Boffalora” (IT2090006), la



“Garzaia della Cascina del Pioppo” (IT2090005) e la “Lanca di Soltarico” (IT2090007);

PRESO ATTO che sono pervenute osservazioni ai sensi dell’art. 24 comma 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., riportate nel citato parere della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., n. 933/2012 e che dette osservazioni sono state esaminate e tenuto conto ai fini dell’espressione del parere stesso;

PRESO ATTO che, ai sensi dell’articolo 26, comma 4, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

CONSIDERATO:

- che ogni autorizzazione, intesa, concessione, licenza, parere, nulla osta e assenso comunque denominati in materia ambientale, relativi al livello di progettazione definitiva, oggetto della valutazione di impatto ambientale, dovranno essere acquisiti prima della conclusione della conferenza dei servizi decisoria, antecedente la autorizzazione alla costruzione dell’opera;

- che sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente atto, le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e dalle Regioni;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi dell’art. 26 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato, sulla base di quanto premesso;

A





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DECRETA

la compatibilità ambientale del progetto di realizzazione dell'Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla quarta corsia del tratto Milano sud (tangenziale ovest) - Lodi, ricadente nel territorio dei Comuni di San Giuliano Milanese, Melegnano, Cerro al Lambro e San Zenone al Lambro (MI) e nei comuni di Tavazzano con Villavesco, Lodi Vecchio e Borgo San Giovanni (LO), presentato dalla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., con sede legale in via Alberto Bergamini 50, 00159 Roma, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano:

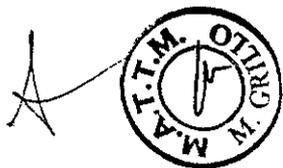
A) prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS:

A1 TERZA CORSIA MILANO SUD - LODI

1. 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;
2. stipulare 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 (rete ARPA Lombardia centraline di riferimento territoriale) rilevasse il superamento dei valori limite di cui agli allegati XI-XII-XIV o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'allegato XII. I superamenti saranno riferiti in particolare alla misurazione di due o più centraline dedicate, posizionate in punti scelti opportunamente sulla tratta di progetto, i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Gestore, mentre le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite dall'ARPA Lombardia



- che informerà sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni;
3. 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, PM_{2,5}, 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;
 4. 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





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

di sottoscarpa, pavimentazioni stradali; nell'ambito del monitoraggio post operam dovrà essere verificato l'effettivo grado di efficacia del trattamento, mediante report dedicati;

5. in fase di progettazione esecutiva:

5.1. dovranno essere definiti nel dettaglio gli interventi e gli eventuali presidi geotecnici e idraulici atti a mitigare le interferenze in fase di cantiere e di esercizio con le condizioni idrogeologiche e morfologiche al contorno, onde evitare ogni possibile drenaggio e modifica dei parametri chimico-fisici delle falde idriche eventualmente interessate;

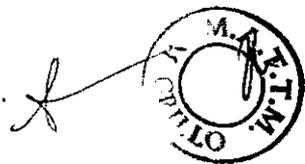
5.2. dovranno essere previsti, oltre ai presidi proposti, idonei sistemi di sicurezza (es. possibilità di isolamento del recapito finale) per tutelare gli acquiferi da possibili eventi accidentali in corrispondenza dei pozzi ad uso acquedottistico e degli attraversamenti dei corsi d'acqua;

5.3. dovrà essere opportunamente dimensionato il sistema di collettamento delle acque meteoriche di piattaforma, dei trattamenti depurativi (sedimentazione, disoleatura, ecc.), e dello smaltimento in acque superficiali, compresa la verifica della compatibilità idraulica con il corpo idrico recettore; il sistema deve essere in grado di garantire il trattamento delle acque prima dell'immissione nei ricettori finali. In particolare, dovranno essere definiti:

5.3.1. la localizzazione, l'assetto planimetrico e il dimensionamento del sistema di presidio idraulico; i presidi dovranno essere realizzati con una tipologia naturaliforme;

5.3.2. gli effetti della possibile contemporaneità tra evento piovoso e incidente con sversamento di sostanze inquinanti in carreggiata, anche in rapporto al dimensionamento idraulico del sistema;

5.3.3. d'intesa con l'Autorità di Bacino e/o con l'Autorità idraulica competente, le modalità di dettaglio per l'esecuzione dei previsti ampliamenti della piattaforma stradale in corrispondenza degli attraversamenti dei corsi d'acqua naturali ed artificiali, nonché la localizzazione di dettaglio delle aree di cantiere e le eventuali misure mitigative necessarie al rilascio delle autorizzazioni;



- 5.4. relativamente al sistema di smaltimento acque meteoriche dovranno essere predisposte idonee procedure di intervento in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti ed individuati i sistemi di smaltimento;
6. tenuto conto della elevata permeabilità dei terreni e della presenza di una sviluppata rete di canali d'irrigazione, che potrebbero costituire mezzi di veicolazione degli inquinanti nel caso di eventuali contaminazioni, in fase di cantiere risulta necessario:
- 6.1. prevedere depositi carburanti, officine per la manutenzione, depositi di oli lubrificanti ed esausti solo per i mezzi la cui ridotta mobilità non consenta lo svolgimento delle relative operazioni nelle aree esterne normalmente preposte a dette attività;
- 6.2. garantire, in relazione al cantiere che sarà sede, tra l'altro, della caratterizzazione delle terre di scavo, la funzionalità della rete irrigua superficiale e l'isolamento dei suoli e dei corpi idrici superficiali e profondi;
- 6.3. in relazione ai punti precedenti, individuare misure atte a prevenire la contaminazione dei corpi idrici, tra cui sistemi di impermeabilizzazione, drenaggio, raccolta ed eventuale trattamento di fluidi inquinanti, anche in relazione a possibili sversamenti accidentali;
7. il proponente dovrà garantire il rispetto delle prescrizioni previste dalla normativa di settore che disciplina la realizzazione di alcune tipologie di infrastrutture di nuova realizzazione all'interno delle zone di rispetto dei pozzi idropotabili; in particolare:
- 7.1. dovrà essere garantita l'esclusione della creazione di nuovi punti di possibile inquinamento quali l'apertura di nuovi pozzi di emungimento, per l'attività cantieristica, e/o disperdenti per lo smaltimento di liquami; dovranno inoltre essere adottati tutti gli accorgimenti necessari per la realizzazione di sistemi idraulici chiusi (sia in fase di cantiere che in fase di esercizio) che permettano di escludere la possibile diffusione ed infiltrazione di fluidi inquinanti nel sottosuolo. Il progetto prevederà inoltre il posizionamento dei punti di recapito delle acque di piattaforma stradale al di fuori delle citate zone di rispetto;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- 7.2. nel corso della perforazione per la messa in opera delle palificate il proponente dovrà scegliere tecniche di messa in opera dei pali che non richiedano l'impiego di fanghi e/o polimeri (pali infissi, pali trivellati con immissione del calcestruzzo contemporaneamente all'estrazione delle aste e delle terre di scavo ...);
8. in fase di progettazione esecutiva il Proponente dovrà:
- 8.1. relativamente a tutti i ricettori interessati dall'intervento, definire soluzioni atte a minimizzare le situazioni che presentano livelli sonori equivalenti sulle facciate degli edifici con valori superiori alle indicazioni normative, garantendo comunque la climatizzazione degli ambienti;
- 8.2. l'intervento diretto sul recettore dovrà essere effettuato:
- 8.2.1. secondo la programmazione del piano di risanamento redatto ai sensi del D.M. 29.11.2000, per quei recettori i cui livelli di esposizione post operam non risultino incrementati rispetto a quelli ante operam;
- 8.2.2. da subito, nel caso in cui la situazione post operam con barriere di un recettore sia caratterizzata da livelli di rumore superiori a quelli ante operam;
- 8.3. assumere come input di traffico quello relativo ai valori più onerosi nello scenario di progetto, ovvero traffico giornaliero riferito al periodo estivo ed al giorno feriale;
- 8.4. affinare l'inserimento ambientale degli schermi acustici, per adattare alla realtà locale l'applicazione dei tipi presentati, anche al fine di ottimizzare i punti singolari, quali - ad esempio - i tratti di inizio delle barriere, la presenza delle piazzole di sosta, le uscite di sicurezza, le variazioni altimetriche degli schermi, ecc. Gli approfondimenti dovranno introdurre anche degli elementi di maggiore valenza architettonica, al fine di ridurre l'omogeneità percettiva derivante dall'applicazione di una sola modalità costruttiva;
- 8.5. assicurare che gli schermi acustici, laddove tecnicamente possibile, conseguano fin da subito il rispetto dei limiti di qualità, per una maggiore efficienza nell'uso delle risorse dedicate agli interventi di risanamento acustico, evitando di dover intervenire successivamente, con ulteriori costi, per adeguare eventuali barriere sottodimensionate;

A



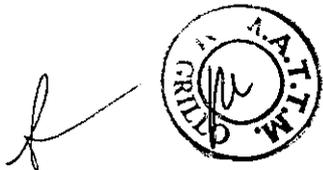
- 8.6. restituire informazioni in linea con quanto previsto per i piani di risanamento acustico (D.M. 29.11.2000 – D.P.R. 142/04);
9. gli interventi di ripristino vegetazionale, da definirsi in fase di progettazione esecutiva, dovranno avere la funzione primaria di ristabilire la configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale, facilitando l'innescò 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:
- 9.1. 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'innescò di dinamismi naturali;
- 9.2. 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;
- 9.2.1. 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 trattino 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





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- regionale, dovrà essere predisposta un'ideale struttura vivaistica con certificazione di utilizzo di materiale da propagazione locale;
- 9.2.2. 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;
- 9.2.3. 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;
- 9.2.4. 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;
10. in fase di progettazione esecutiva;
- 10.1. i capitolati di appalto dovranno essere implementati con tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti previsti dal SIA a fine di salvaguardare, durante la fase di costruzione:
- 10.1.1. le acque, sia superficiali che sotterranee, anche a mezzo di idonei schemi operativi per il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betoniere;
- 10.1.2. la salute pubblica (disturbo alle aree residenziali ed ai servizi, ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento);
- 10.1.3. il clima acustico;



- 10.1.4. la qualità dell'aria, imponendo nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB), in ogni caso tutti i veicoli per i movimenti terre e trasporto inerti dovranno essere equipaggiati con filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT e sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto;
- 10.1.5. i livelli di servizio delle viabilità interessate dai transiti dei mezzi di approvvigionamento ai cantieri (terre, inerti, calcestruzzi ed altri materiali), eventualmente prescrivendo alle imprese il divieto di circolazione sulle stesse strade negli orari di maggior traffico;
- 10.1.6. la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, con particolare attenzione alle superfici boscate, limitando allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso;
- 10.2. dovrà essere elaborato un piano dettagliato per;
 - 10.2.1. l'approntamento e la gestione dei cantieri (rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera);
 - 10.2.2. la sistemazione finale delle aree da utilizzare;
 - 10.2.3. la viabilità di accesso;
 - 10.2.4. il cronoprogramma di dettaglio dei lavori;
- 10.3. nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali;
- 10.4. dovrà essere previsto l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con ricucitura del tessuto preesistente;
- 10.5. dovranno essere fornite informazioni di dettaglio sulle possibilità di utilizzare per le opere di progetto i materiali provenienti da demolizione;
- 10.6. le macchine di cantiere con motore diesel dovranno essere dotate di filtri di abbattimento del particolato; si utilizzeranno gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche, al fine di minimizzare le emissioni; si impiegheranno inoltre,





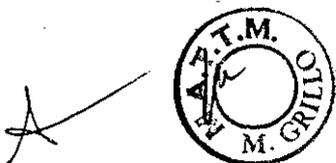
*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico).

11. Il Proponente e/o il Gestore dell'autostrada in fase di esercizio dovrà:
 - 11.1. eseguire le operazioni di manutenzione sulle opere idrauliche;
 - 11.2. garantire la costante efficienza dei sistemi di trattamento delle acque meteoriche, provvedendo alla regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, smaltendoli a termini di legge;
 - 11.3. prevedere sistemi di pulizia della pavimentazione stradale con l'utilizzo di tecnologie adatte a minimizzare la produzione e la dispersione delle polveri, che dovranno essere raccolte con idonee tecnologie;
 - 11.4. predisporre un corretto piano di manutenzione dell'opera per:
 - 11.4.1. consentire di ridurre eventuali effetti vibrazionali dovuti a sconnessioni e/o irregolarità del manto stradale;
 - 11.4.2. assicurare l'efficacia sia delle pavimentazioni fonoassorbenti che delle barriere acustiche;
 - 11.4.3. gestire le opere a verde e dei presidi idraulici in modo da assicurare l'efficacia delle opere di mitigazione eseguite includendo, se del caso, interventi di lavaggio della pavimentazione nel caso di persistenza di periodi di mancanza di precipitazioni prolungati nel tempo;
 - 11.4.4. assicurare il perdurare nel tempo dell'efficacia dell'azione mitigante delle opere e dei dispositivi di mitigazione acustica, sostituendo le parti usurate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, realizzando tempestivamente gli ulteriori interventi che si rendessero necessari ad esito del monitoraggio;
 - 11.5. evitare l'uso di fitofarmaci per limitare lo sviluppo vegetativo delle aree di pertinenza autostradale, effettuando un controllo costante delle essenze infestanti e prevedendo altresì un programma di eradicazione;
12. in fase di progettazione esecutiva, in considerazione dei siti archeologici rilevati, il proponente dovrà:



- 12.1. concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia le ulteriori attività di ricerca che si rendono necessarie e le relative modalità di conduzione delle stesse;
- 12.2. ottemperare alle eventuali prescrizioni che la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia potrà emettere;
13. il proponente, in fase di progettazione esecutiva, dovrà coordinarsi col Dipartimento "Tutela Territoriale Ambientale e Pianificazione" della Provincia di Lodi per definire alcuni aspetti in merito a:
 - 13.1. scarichi delle acque di piattaforma e derivanti dalle aree di cantiere;
 - 13.2. possibile interferenza dell'opera in progetto con la SP 115 "Lodi - Lodi Vecchio" in corrispondenza del cavalcavia al km di progetto 17+550 e del sottovia con la viabilità comunale (via Piave), al km di progetto 18+570;
14. il proponente è tenuto alla realizzazione di tutte le opere di mitigazione e compensazione individuate nello Studio di Impatto Ambientale e di quelle emerse durante tutta la fase istruttoria; inoltre, il proponente è tenuto ad individuare e porre in atto tutti i possibili accorgimenti al fine di minimizzare l'impatto acustico in fase di cantierizzazione dell'opera ed ad individuare e realizzare interventi a tutela dei ricettori presso cui le simulazioni hanno restituito dei superamenti dei limiti normativi; il dettaglio degli interventi ed opere di mitigazione e compensazione dovrà essere sviluppato in sede di Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto;
15. il proponente, con riferimento al parere dell'Ente Parco Agricolo Sud Milano, come anche riportato dal parere regionale, dovrà precisare e conseguentemente realizzare le mitigazioni previste nella relazione predisposta dal tecnico istruttore del Parco Agricolo, prot. provinciale n. 42916/2012/9.6/2011/7 del 9 marzo 2012) allegata al parere del Consiglio Direttivo del Parco Agricolo, Deliberazione n.10/2012 Atti n. 46035/9.6/2011/7 della seduta del 29 marzo 2012 acquisito con prot. DVA- 2012-0008249 del 04/04/2012;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

B) prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali:

come richiesto dalla Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia:

1. sia attuato quanto previsto alle pagg. 139-140 del Quadro di riferimento ambientale facente parte dello Studio di impatto ambientale e alle tavole MAM-QAMB-ARCHEO-008-009-010 con localizzazione dei due sondaggi di verifica preventiva in comune di Lodi Vecchio (LO) in prosecuzione dei due siti archeologici individuati nel corso dei lavori TAV;
2. per quanto riguarda i restanti tratti dell'ampliamento autostradale e relative opere connesse si prescrive l'assistenza agli scavi da parte di ditta specializzata in lavori archeologici che opererà secondo le direttive della Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia.

Come richiesto dalla Soprintendenza Beni Architettonici, Paesaggistici per le province di Milano, Bergamo, Como, Pavia, Sondrio, Varese, Lecco, e Lodi:

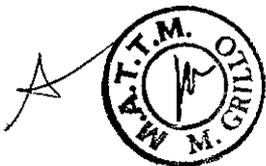
3. siano ridotte al minimo indispensabile le aree interessate dalle opere di cantierizzazione e al termine delle operazioni di cantiere, venga ripristinato lo stato originario dei luoghi nelle sue componenti naturalistiche e ambientali;
4. circa le opere di mitigazione a verde in progetto, ove previsto l'assetto a doppio filare, l'impianto degli esemplari sia realizzato a file sfalsate;
5. per le strutture dei nuovi cavalcavia venga impiegata, in luogo di quella proposta, una finitura cromatica maggiormente armonizzata con le tonalità prevalenti del contesto ambientale di riferimento (tipo grigio scuro o bruno);
6. 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;
7. si ritiene altresì opportuna che venga effettuata la scelta di elementi dotati di maggiore qualità formale in ordine alle caratteristiche materiche e alle finiture;
8. con riferimento a quanto prescritto al punto precedente, gli elaborati esecutivi vengano preventivamente sottoposti alle valutazioni di questa Direzione e della Soprintendenza di settore competente.



C) prescrizioni della Regione Lombardia:

>quadro progettuale

- a. in sede di Conferenza dei Servizi (C.d.S.) si dovranno definire, in condivisione con gli Enti locali, gli elementi di seguito indicati:
- a.1 integrazioni e affinamenti progettuali finalizzati ad integrare l'adeguamento della A1 con la viabilità interferita a livello locale e provinciale, come esposto e motivato nel precedente par. 5.1:
 - eliminazione della criticità in corrispondenza del sottovia di Via Piave nel comune di Lodi vecchio, assicurando un adeguato livello di sicurezza della circolazione;
 - soluzione del collegamento tra l'abitato di Lodi vecchio e la parte occidentale del comune, valutando la possibilità di portare a 9 m la larghezza dell'attuale sottovia, ovvero con la realizzazione di un percorso ciclopedonale alternativo;
 - congiungimento della SP140 con la SP115, come previsto nella pianificazione comunale e provinciale e giustificato anche dal previsto allacciamento della TEEM alla A1;
 - valutazione di dettaglio della possibilità di sviluppare un ampliamento asimmetrico, compatibilmente con il progetto esecutivo della TEEM e delle opere connesse, del tratto prospiciente la frazione Riozzo di Cerro al Lambro, per limitare l'avvicinamento dell'autostrada alle residenze; in alternativa, implementazione e integrazione delle previste opere di mitigazione acustica e visiva;
 - a.2 introduzione della proposta progettuale, definita in stretto coordinamento con ANAS, dell'eliminazione della barriera di Milano Sud con l'attuazione di un sistema di pedaggiamento a flusso libero ("free flow");
 - a.3 valutazione e verifica e di dettaglio, alla luce della parte terza del d.lgs. 152/2006, dei regolamenti regionali 3/2006 e 4/2006 e del "Programma regionale di tutela ed uso delle acque" (PTUA), dei seguenti elementi:
 - dimensionamento del sistema di collettamento e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma, compresa la verifica della compatibilità idraulica con i corpi idrici recettori;





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

▫ assenza di interferenze - ovvero accertamento della compatibilità - degli interventi di progetto e dei siti di cantiere con aree di rispetto di pozzi per acqua ad uso potabile, anche con riferimento alle disposizioni e ai provvedimenti regionali in materia [v. d.g.r. VI/15137 del 27.06.1996; d.g.r. VII/12693 del 10.04.2003];

▫ approfondimento degli effetti della possibile contemporaneità tra evento piovoso e incidente con sversamento di sostanze inquinanti in carreggiata, anche in rapporto al dimensionamento idraulico del sistema, precisando la destinazione immediata di tali sostanze (stoccaggio o invio ai sistemi di trattamento);

per lo sviluppo di tali elementi si farà riferimento alle indicazioni di dettaglio in appendice alla presenta relazione.

inoltre, nella progettazione esecutiva del manufatto terminale di immissione nei corpi idrici superficiali recettori, si adottino i criteri di ingegneria naturalistica di cui al "Repertorio B" allegato al P.T.C.P. della Provincia di Milano;

- a.4** verifica di dettaglio della presenza sul territorio di aree dismesse o degradate da utilizzare per la posa di campi base, cantieri operativi o impianti di produzione di conglomerati, in luogo delle aree agricole previste, compatibilmente con la distanza dall'autostrada e l'ottenimento di un adeguato rapporto costi / benefici;
- b.** il proponente / gestore dell'autostrada, oltre ad eseguire le operazioni di manutenzione sulle opere idrauliche, dovrà garantire la costante efficienza dei sistemi di trattamento delle acque meteoriche, provvedendo alla regolare asportazione dei residui oleosi e delle sabbie accumulate, smaltendoli a termini di legge;
- c.** in sede di progetto esecutivo si proceda alla verifica di dettaglio:
- c.1** della conformità delle opere di attraversamento di corsi d'acqua - nel nuovo assetto di progetto - con le norme di attuazione del Piano per l'assetto idrogeologico del bacino del Po (PAI); si richiama in particolare che gli attraversamenti con luce superiore a 6 m dovranno essere realizzati secondo la direttiva dell'Autorità di bacino "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico



all'interno delle fasce a e b", paragrafi 3 e 4; dimensionando gli interventi per una piena con tempo di ritorno di almeno 100 anni e un franco minimo di 1,00 m;

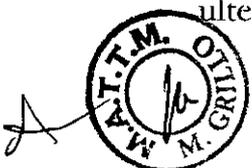
- c.2 dell'interferenza delle opere in progetto con l'area di bonifica presente nel territorio di San Zenone al Lambro [P.V. Esso n.502], in adiacenza alla carreggiata nord dell'autostrada, secondo quanto previsto dall'art. 48 del PTCP della Provincia di Milano, segnalando la necessità di definire le modalità di intervento in corrispondenza di tale sito sulla base delle determinazioni assunte a seguito delle attività di caratterizzazione e/o di bonifica effettuate;
- c.3 del bilancio delle terre, delle quantità di riutilizzare nella realizzazione del progetto, del trattamento e/o smaltimento e delle relative modalità, nonché della gestione dei rifiuti;

➤ **quadro ambientale, opere di mitigazione e compensazione**
atmosfera

- 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;

rumore

- e. in sede di progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata, dettagliata o integrata la definizione degli interventi e dei dispositivi di protezione acustica, a norma del d.p.r. 142/2004, tenendo conto anche del loro inserimento paesaggistico secondo quanto indicato nel successivo punto g.; la posa in opera di tali dispositivi dovrà essere completata prima dell'entrata in esercizio della terza corsia; inoltre:
 - e.1 nell'ambito delle azioni previste dal piano di monitoraggio ambientale, relativamente alla componente in parola, entro tre mesi dall'entrata in esercizio della quarta corsia dovranno essere effettuate apposite rilevazioni fonometriche finalizzate a valutare il rispetto dei limiti di rumore e l'efficacia degli interventi di mitigazione acustica, e individuare e dimensionare ulteriori interventi eventualmente necessari;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- e.2 la realizzazione delle opere di mitigazione acustica necessarie per il rientro nei limiti normativi di rumore dovrà avvenire anche anticipatamente rispetto alle previsioni del piano di contenimento ed abbattimento di cui al d.m. 29.11.2000;
- e.3 il gestore dovrà provvedere alla manutenzione delle opere di mitigazione provvedendo a sostituire quelle deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da consentire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;

suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee:

- f. fermo restando quanto prescritto per la fase di cantiere [punto k.], relativamente alle componenti in parola il piano di monitoraggio ambientale (PMA) dovrà:
 - f.1 essere esteso per le acque superficiali - oltre che ai corpi idrici previsti (fiume Lambro, cavo Lorini - Marocco, cavo Sillaro, roggia Barbavara) - alle rogge Ospedalino, Triulza e Balzarina, rappresentative del reticolo idrico minore, e prevedere un set di misure modificato come in appendice alla presente relazione;
 - f.2 per le acque sotterranee essere integrato con due piezometri immediatamente a valle idrogeologica delle due aree di cantiere di San Zenone al Lambro, con integrazione del set analitico e l'osservanza degli adempimenti preliminari e delle precauzioni operative di cui alla stessa appendice;
 - f.3 comprendere un'indagine sulla possibile contaminazione dei terreni di sponda e dei sedimenti del fiume Lambro, a seguito dello sversamento di rilevanti quantità di idrocarburi avvenuto nel 2010, al fine di verificare la potenziale rimessa in circolo di elementi inquinanti durante il cantiere autostradale, e predisposizione di adeguate misure di contrasto [v. appendice cit.];
 - f.4 dettagliare le modalità di caratterizzazione in corso d'opera dei materiali derivanti dagli scavi, ai fini del loro successivo riutilizzo nello stesso od in altri ambiti progettuali; inoltre, fra i parametri da ricercare devono essere iscritti gli IPA, di interesse nel caso in oggetto;



componenti naturalistiche e paesaggio:

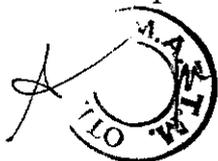
- g. i previsti interventi di mitigazione ambientale e di inserimento paesistico dovranno essere dettagliati e integrati, in sede di progetto esecutivo, sulla base di quanto proposto nello s.i.a. e degli ulteriori criteri ed elementi specifici esposti nel seguito; in linea generale:
- si dovrà verificare 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];
- 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;
- 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,



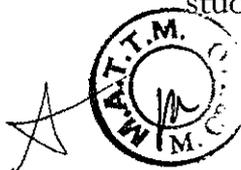


Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- 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;
- j. per l'affinamento degli interventi di mitigazione si faccia riferimento alle indicazioni e prescrizioni della normativa nazionale e regionale di settore, tra cui:
- "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale" di cui al decreto regionale n. 4517 del 07.05.2007;
 - per la ricucitura del contesto ecosistemico, la d.g.r. 8/8515 del 26.11.2008 "Modalità di attuazione della rete ecologica regionale", e la d.g.r. 8/10962 del 30.12.2009 "Rete ecologica regionale: approvazione degli elaborati finali";
 - per l'attuazione delle opere, al "Quaderno tipo" delle tecniche di ingegneria naturalistica di cui alla d.g.r. 6/48740 del 29.02.2000;
 - circa l'utilizzo di specie vegetali, il d. lgs 386/2003, il d. lgs 214/2005, la d.g.r. 8/7736 del 24.07.2008 in attuazione della l.r. 10/2008;
- **cantierizzazione**
- k. in sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri [rumore, polveri, governo delle acque, prevenzione del rischio di sversamenti, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera], la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori; in particolare, nella definizione del layout dei cantieri dovranno essere previsti:
- la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali, nonché la minimizzazione



- dell'impegno di aree interne al Parco Agricolo Sud Milano;
- l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con la ricucitura del tessuto preesistente;
 - l'adozione delle migliori pratiche e misure di sicurezza di cantiere per la tutela della falda superficiale e profonda durante i lavori di scavo, l'esecuzione di drenaggi, la realizzazione di fondazioni;
 - il mantenimento degli accessi alle aziende agricole e la funzionalità della rete irrigua;
- l. per quanto possibile, inoltre, si provvederà a coordinare la cantierizzazione con le altre opere previste nel contesto territoriale, segnatamente la TEEM, in particolare per quanto riguarda i movimenti terra ed i percorsi degli automezzi di cantiere, al fine di minimizzare gli impatti sui centri abitati;
- m. in fase di esecuzione dei lavori, oltre alla rigorosa applicazione delle misure e degli accorgimenti proposti nello s.i.a.:
- m.1** ai fini del contenimento delle emissioni diffuse di polveri si dovrà:
- utilizzare per le macchine di cantiere carburanti diesel a basso tenore di zolfo, nonché gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni; impiegare inoltre, ove possibile, apparecchi con motore elettrico; utilizzare mezzi di cantiere e veicoli da trasporto conformi alla Direttiva 2004/26/EC (STEP III B) oppure dotati di efficaci dispositivi antiparticolato omologati ai sensi del d.m. 39/2008 (dispositivi che si intendono comunque obbligatori per mezzi di potenza maggiore di 37 kW);
 - ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione;
 - stoccare i materiali allo stato solido polverulento in sili, e movimentarli mediante sistemi chiusi quali trasporti pneumatici, coclee, elevatori a tazze, presidiati da sistemi di abbattimento in grado di garantire valori di emissione inferiori a 10 mg/Nm³ e dotati di sistemi di controllo quali pressostati con dispositivi di allarme;
 - in caso di vento proteggere con barriere e umidificare i depositi di materiale sciolto caratterizzati da frequente movimentazione, e coprire con teli e stuoie quelli con scarsa movimentazione; evitare inoltre qualsiasi attività di

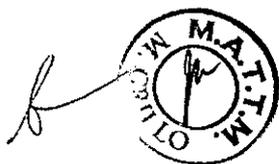




Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

combustione all'aperto;

- adottare, schermature acustiche provvisorie laddove, sulla base di rilievi fonometrici di cantiere, si riscontrino situazioni di disturbo presso recettori sensibili;
 - m.2 si dovrà garantire la tutela del suolo, del sottosuolo e della qualità delle acque superficiali e sotterranee, dando puntuale corso agli interventi ed alle azioni proposte dallo s.i.a., in particolare prevenendo sversamenti di liquidi classificabili come rifiuti pericolosi (oli, filtri e stracci sporchi di olio), per i quali dovrà essere prevista un'area appositamente attrezzata per la loro manipolazione e il contenimento in caso di sversamenti accidentali o errori nelle manovre di carico e/o scarico;
 - m.3 i rifiuti derivanti dalla realizzazione delle opere dovranno essere recapitati, in base alla loro tipologia, ad impianti di recupero o smaltimento autorizzate;
 - m.4 durante la costruzione e l'esercizio dell'opera dovranno essere salvaguardate la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, con particolare attenzione alle superfici alberate, limitando inoltre allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso;
 - m.5 gli effetti di disturbo nei confronti degli ecosistemi e della componente faunistica presente siano minimizzati evitando le lavorazioni nei periodi riproduttivi delle specie presenti (in particolare rispetto ai cicli riproduttivi della fauna ittica nei corsi d'acqua interessati);
 - m.6 gli impegni relativi all'applicazione delle linee guida regionali per le grandi opere [d.g.r. 8/489] e finalizzati alla sicurezza e alla salute dei lavoratori saranno definiti, preventivamente alla fase di esecuzione lavori, in apposita convenzione tra le ASL competenti e la committenza, come previsto dall'allegato 1 della citata D.G.R.;
- > **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;

- 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;

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate si provvederà come indicato di seguito:

- sono soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:
 - prima dell'approvazione del Progetto Definitivo in sede di Conferenza di Servizi, la prescrizione n. 14 ultimo paragrafo;
 - in fase di redazione del progetto esecutivo, le prescrizioni di cui alla lettera A) nn. 1, 3, 4 e 9, nonché quelle di cui alla lettera B, n. 6, e della Regione Lombardia di cui alla lettera C) lett. d, g, h, i, n, o, in quanto già ricomprese nelle prescrizioni dettate dalla Commissione Tecnica per le Verifiche dell'impatto Ambientale VIA/VAS.

Al predetto Ministero la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. dovrà dare contezza, dell'avvenuta osservanza delle rimanenti prescrizioni di cui alla lettera A) ad eccezione delle nn. 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13 e 15, demandate alla Regione Lombardia ;

- sono soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero per i beni e le attività culturali, le prescrizioni di cui alla lettera A) n.12 e di cui alla lettera B), ad eccezione della n. 6 sopra richiamata. Il predetto Dicastero provvederà





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

a comunicarne gli esiti al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

- sono soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Lombardia:
 - prima dell'approvazione del Progetto Definitivo in sede di Conferenza di Servizi, le prescrizioni di cui alla lettera C), sub lettera a).
 - Le altre prescrizioni di cui alla lettera C) ad eccezione di quelle sopra richiamate o in contrasto con le prescrizioni sopra indicate alla lettera A) dettate dalla Commissione Tecnica per le Verifiche dell'impatto Ambientale VIA/VAS, nonché quelle di cui alla lettera A) nn. 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13 e 15

La Regione Lombardia provvederà a comunicarne gli esiti al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

In recepimento di quanto prescritto nella Delibera di Giunta Regionale n. IX/3752 dell'11 luglio 2012, in premessa richiamata, in merito al fatto che *“sia costituito un Osservatorio ambientale deputato a sovrintendere alla corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada nella nuova configurazione, con particolare attenzione alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio stesso e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico) [...], tenuto conto dell'art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. in materia di monitoraggio ambientale e che la verifica di ottemperanza delle prescrizioni dettate al riguardo, sulla base anche di quanto espresso nel parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, è assegnata al Ministero dell'Ambiente, è istituito presso la Direzione Generale per le Valutazioni ambientali di detto Ministero e altresì sede operativa presso la Regione, l'Osservatorio Ambientale “Autostrada A1 – tratto Milano sud – Lodi”, coordinato dal Ministero dell'Ambiente e composto dal Ministero per i beni e le attività culturali, dalla Regione Lombardia, dalle Province di Milano e Lodi, nonché, relativamente agli ambiti e ai temi di loro specifico interesse o competenza, dai Comuni e dall'Ente gestore del Parco regionale Agricolo Sud Milano. Con successivo provvedimento ministeriale della Direzione Generale competente si*



provvederà alla costituzione dell'Osservatorio, i cui oneri di funzionamento sono posti a carico del soggetto proponente.

Il predetto Osservatorio Ambientale provvederà ad emettere, su richiesta del Ministero ambiente e tutela del territorio e del mare, pareri tecnici in merito alla verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni dettate con il presente decreto.

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. , al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, ai comuni di San Giuliano Milanese, Melegnano, Cerro al Lambro e San Zenone al Lambro (MI), ai comuni di Tavazzano con Villavesco, Lodi Vecchio e Borgo San Giovanni (LO), alla Provincia di Milano, alla Provincia di Lodi ed alla Regione Lombardia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

La proponente Società Autostrade per l'Italia S.p.A. provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, ai sensi dell'art. 27, comma 1, del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, notiziando il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero per i beni e le attività culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 14-ter, comma 10, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii..

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., della Regione Lombardia e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

