



Provincia
di Milano



DELIBERAZIONE N. 10 /2012

CONSIGLIO DIRETTIVO

Atti n. 46035\9.6\2011\7

Seduta del 29 marzo 2012

<i>Presidente</i>	GUIDO PODESTA' ASSENTE	
<i>Vice Presidente</i>	ROSARIO PANTALEO	
<i>Vice Presidente</i>	JAVIER MIERA ASSENTE	
<i>Consiglieri</i>	BRUNA BREMBILLA	ROBERTO MAGAGNA
	ANTONIO FALLETTA	CLAUDIO MAZZOLA
	ETTORE FUSCO ASSENTE	CAMILLA MUSCIACCHIO ASSENTE
	GIOVANNI GOTTARDI	GIUSEPPE RUSSOMANNO

Con l'assistenza del Segretario Generale Dott. Alfonso DE STEFANO

Su proposta del Presidente Guido PODESTA'

OGGETTO: Parere del Parco in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, relativa al "progetto di ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1, da Milano Sud a Lodi. Proponente Autostrade per l'Italia S.p.A. (*Deliberazione immediatamente eseguibile*).

L'atto si compone di 9 pagine di cui 5 pagine di allegati, parte integrante.

IL CONSIGLIO DIRETTIVO

- Vista la Legge Regionale 30 novembre 1983, n. 86 *“Piano regionale delle Aree regionali protette. Norme per l’istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale”* e s.m.i.;
- Vista la Legge Regionale 23 aprile 1990, n. 24 di istituzione del Parco Agricolo Sud Milano, ora confluita nella Legge Regionale 16 luglio 2007, n. 16 *“Testo unico delle leggi regionali in materia di istituzione di parchi”*, in particolare gli artt. 156 e seguenti del capo XX *“Previsione e disciplina del Parco Agricolo Sud Milano”* ;
- Vista la Deliberazione di Giunta Regionale 3 agosto 2000, n. 7/818 *“Approvazione del piano territoriale di coordinamento del Parco regionale Agricolo Sud Milano (art. 19, comma 2, L.R. 86/83 e successive modificazioni)”*;
- Visto il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 *“Codice dei beni culturali e del paesaggio”*, ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137, e s.m.i.”;
- Visto il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.
- Vista la Deliberazione di Giunta Regionale 30 dicembre 2009, n. VIII/10962 *“Rete ecologica regionale: approvazione degli elaborati finali, comprensivi del settore Alpi e Prealpi”*;

Considerato che:

- l’intervento rientra tra quelli previsti della Convenzione Unica alla concessione per l’esercizio di tratte autostradali tra Autostrade per l’Italia S.p.A. e Anas, stipulata in data 12/10/2007 ed approvata con legge n. 101 del 06/06/2008.

-

Premesso che

- in data 3 febbraio 2011, l’ANAS ha approvato il progetto preliminare d’intervento;
- in data 31 maggio 2011 è stata avviata la procedura d’impatto ambientale;
- in data 22 settembre 2011 è stata svolta, presso la sede della Regione Lombardia, la conferenza di presentazione dello studio d’impatto ambientale relativo al progetto di cui all’oggetto;
- in data 7 marzo 2012 è stata svolta, presso la sede della Regione Lombardia, la conferenza di concertazione dei pareri di compatibilità ambientale relativa al progetto di cui all’oggetto;

Visti gli elaborati del progetto definitivo di ampliamento alla quarta corsia dell’autostrada A1, da Milano Sud a Lodi. trasmessi a corredo dell’istanza;

Rilevato che parte delle opere previste nel progetto definitivo sopra riportato sono ricomprese nel territorio del Parco Agricolo Sud Milano, assoggettato alle norme del relativo Piano Territoriale di Coordinamento;

Vista la relazione tecnica predisposta dal tecnico istruttore del Parco Agricolo Sud Milano, dott. Piercarlo Marletta - prot. provinciale n. 42916 del 9 marzo 2012;

Visto il parere di regolarità tecnico-amministrativa espresso dal Direttore del Settore Parco Agricolo Sud Milano, Arch. Rossana Ghiringhelli, in data 9 marzo 2012 ai sensi e per gli effetti dell’art. 49 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267;

Atteso che il presente atto non ha riflessi finanziari e che quindi non è soggetto al parere di regolarità contabile previsto dall’art. 49 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267;

Fatte salve ulteriori verifiche e autorizzazioni di Enti per legge interessati;

Vista l'urgenza legata alla necessità di trasmettere il parere del Parco agli Enti competenti quanto prima, si ritiene di approvare la **Delibera immediatamente eseguibile**;

Udito il Relatore;

Con voti favorevoli 4 (Brembilla, Gottardi, Mazzola, Pantaleo) contrari 2 (Falletta, Russomanno) astenuti 1 (Magagna) espressi nei modi di legge;

DELIBERA

- 1) di approvare le valutazioni contenute nella relazione tecnica allegata quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento e pertanto esprimere **parere contrario** all'approvazione del "progetto di ampliamento della quarta corsia dell'autostrada A 1 da Milano Sud a Lodi";
- 2) di demandare al Direttore del Settore Parco Agricolo Sud Milano tutti i successivi adempimenti per l'esecuzione della presente deliberazione;
- 3) di richiedere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e alla Regione Lombardia la partecipazione del Direttore del Parco Agricolo Sud Milano, o di un suo delegato, ai tavoli tecnici per la verifica e il controllo della corretta attuazione delle richieste relative alle misure di mitigazione e compensazione indicate nella relazione tecnica;
- 4) di trasmettere il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione generale Valutazioni Ambientali – Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
- 5) di trasmettere il presente provvedimento alla Regione Lombardia – Direzione Generale Ambiente Energia e Reti – Unità Operativa Tutela Ambientale – Struttura Valutazione di Impatto Ambientale

Il Presidente, stante l'urgenza del provvedimento, per le ragioni richiamate in premessa, propone di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi del 4° comma dell'art. 134 del d.lgs. n. 267/00.

La proposta di immediata eseguibilità è approvata.

Pareri espressi sulla proposta della presente deliberazione ed inseriti nell'atto ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/00

Parere favorevole di regolarità tecnica/amm.va

IL DIRETTORE DEL SETTORE
PARCO AGRICOLO SUD MILANO
Arch. Rossana Ghiringhelli

Data 9 marzo 2012

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

Rosario Pantaleo

IL SEGRETARIO GENERALE

AML

PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Generale dà disposizione per la pubblicazione della presente deliberazione, mediante affissione all'Albo Pretorio, ai sensi del 1° comma dell'art. 124 del D.Lgs. n. 267/00.

IL SEGRETARIO GENERALE

Milano, li.....


AML

ESTREMI DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva in data:

- ★ in quanto dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi del 4° comma dell'art. 134 del D.Lgs. n. 267/00.
- ★ per decorrenza dei termini di cui al 3° comma dell'art. 134 del D.Lgs. n. 267/00.

Milano, li.....

	
RELAZIONE ISTRUTTORIA GRANDI INTERVENTI (protocollo 42916/2012/9.6/2011/7)	
Esibente	Autostrade per l'Italia S.p.A.
Titolo opera	Procedura di valutazione di impatto ambientale relativa al progetto: Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1 nel tratto Milano Sud (Tang. Ovest) - Lodi
n° pratica - data	N° 157170 del 4 ottobre 2011
Tipologia intervento	<i>Parere di competenza del Parco, procedura VIA nazionale</i>

Per l'esercizio delle funzioni amministrative di competenza del parco regionale Parco Agricolo Sud Milano.

Il responsabile dell'istruttoria, visti gli elaborati prodotti a corredo dell'istanza e valutati i seguenti elementi:

- **Studio di Impatto Ambientale relativo all'Ampliamento alla quarta corsia nel tratto Milano Sud (Tang. Ovest) - Lodi (prot. n. 157170 del 4/10/2011);**
- **Integrazioni allo studio di impatto ambientale (prot. 12310 del 24/1/2012).**

VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI

Oggetto dell'istanza

L'istanza riguarda il progetto definitivo di ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1 nel tratto compreso tra Milano Sud (in corrispondenza dell'interconnessione con la A50 – Tangenziale Ovest alla progressiva km 4+882) e lo svincolo di Lodi (km 21+922); il progetto, esteso per 16,524 km, interessa la provincia di Milano (nei comuni di San Giuliano Milanese, Melegnano, Cerro al Lambro e San Zenone al Lambro), e la provincia di Lodi. I criteri progettuali alla base del progetto prevedono un allargamento laterale dell'attuale sedime, di complessivi 8,00 m, (4 m per carreggiata), al fine di realizzare la quarta corsia di marcia ed adeguare le dimensioni delle corsie alle norme di riferimento. Complessivamente il tracciato di progetto si mantiene aderente al tracciato attuale, infatti l'intervento prevede un ampliamento della piattaforma in sede e simmetrico.

L'intervento di ampliamento interessa la provincia di Milano per un sviluppo complessivo di 10,84 km e la in quella di Lodi per un sviluppo complessivo di 5,62 km. Il Parco è interessato dall'ampliamento a partire dall'inizio dell'intervento fino all'attraversamento del fiume Lambro, pertanto per tutta quella parte di ampliamento che ricade nei comuni di San Giuliano Milanese, Melegnano e Cerro al Lambro. Il parco sarà inoltre interessato dall'adeguamento delle rampe d'interconnessione con la tangenziale ovest ad inizio intervento (km 4+882) e dello svincolo di Melegnano – Binasco (km 8+200), nonché dall'ampliamento del ponte di attraversamento del fiume Lambro.

Criticità complessive dell'opera legate agli aspetti programmatici

La velocità media di percorrenza nell'ora di punta raggiungerà quasi i 110 Km/h dopo la realizzazione della quarta corsia, contro i circa 84 Km/h attuali. In tutti gli scenari simulati si riscontrano, comunque, velocità medie di marcia progettuali notevolmente superiori alle programmatiche, con incrementi percentuali compresi tra il 29% ed il 36%. Tali scenari non sembrano tenere nella dovuta considerazione che la velocità media di percorrenza di 84 Km/h non è dovuta a particolari criticità del traffico, ma piuttosto alla presenza della barriera di Melegnano, alla forte componente di traffico pesante, nonché alla nebbia, frequente lungo quella tratta nel periodo invernale.

Dal confronto dei livelli di servizio (LOS) lungo l'autostrada A1 negli scenari programmatici e negli scenari progettuali si evince come le criticità legate al traffico intenso, lungo la tratta interessata, siano minime e riguardano esclusivamente il tratto compreso tra la tangenziale ovest e lo svincolo TEEM, ovviamente dopo l'entrata in esercizio di quest'ultima. In una scala che va da A (circolazione libera) a F (traffico bloccato), il

tratto a sud dello svincolo TEEM non va mai oltre il livello C, a prescindere dalla realizzazione della quarta corsia.

TABELLA 10.4. CONFRONTO DEI LIVELLI NEGLI SCENARI PROGRAMMATICO E PROGETTUALE - ORA DI PUNTA MATTUTINA (7.00 - 15.00) DEL GIORNO FENALE INVERNALE MEDIO DIR. SUD

Tratta	Progettuale			Programmatico		
	2015	2025	2035	2015	2025	2035
Tang. Ovest - Melegnano	C	C	C	D	D	E
Melegnano - TEEM	C	D	D	E	F	F
TEEM - DODI	B	C	C	C	C	C

TABELLA 10.5. CONFRONTO DEI LIVELLI NEGLI SCENARI PROGRAMMATICO E PROGETTUALE - ORA DI PUNTA MATTUTINA (7.00 - 15.00) DEL GIORNO FENALE INVERNALE MEDIO DIR. NORD

Tratta	Progettuale			Programmatico		
	2015	2025	2035	2015	2025	2035
Tang. Ovest - Melegnano	C	C	C	D	D	E
Melegnano - TEEM	C	C	C	D	D	E
TEEM - DODI	B	B	B	B	B	B

Fonte: studio di traffico allegato allo Studio di impatto ambientale

Occorre infine sottolineare come, con riferimento al tratto ricompreso nel Parco, il segmento autostradale a sud della TEEM che, dalla lettura del progetto non appare avere un'adeguata giustificazione in termini di benefici per la collettività, è anche il tratto caratterizzato dal maggior impatto sull'ambiente.

La ragione di tale grave impatto è da ricercarsi non solo nel fatto che tale area, corrispondente a quella classificata come fascia di protezione fluviale nel PTC del Parco è quella ambientalmente più sensibile e al contempo quella con le maggiori potenzialità dal punto di vista ecologico e paesaggistico. Ma anche nel fatto che il progetto della Tangenziale est esterna prevede lo svincolo di attestamento sulla A1 proprio all'interno di tale area, che verrà quindi già pesantemente compromessa dalla realizzazione della TEEM. L'ampliamento della A1, quindi avrà un impatto che andrà a sovrapporsi, con un effetto più che proporzionale, a quello, già pesantissimo, di realizzazione della TEEM.

Destinazione territoriale del PTC del PASM

- art. 25: "Territori agricoli di cintura metropolitana";
- art. 33: "Zona di protezione delle pertinenze fluviali";
- art. 1: "Ambito e contenuti del piano territoriale di coordinamento e PTC"

Valutazione dell'intervento e incidenza sul sistema paesaggistico e ambientale

<i>Valori riconosciuti da vincoli di legge</i>	<i>Parco regionale Agricolo Sud Milano: bene paesaggistico tutelato ai sensi del d.lgs. 42 del 22/1/2004 e ss.mm.ii, art. 142 lettera f) "i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi"; Parco regionale agricolo e di cintura metropolitana ai sensi della l.r. 16 del 16/7/2007 art. 156 e seguenti.</i>
<i>Valori riconosciuti dal PTC del Parco</i>	<i>La parte dell'intervento che ricade all'interno del parco è compresa nei "territori agricoli di cintura metropolitana" (art. 25). Si tratta di aree che, "per la loro collocazione, compattezza e continuità e per l'alto livello di produttività, sono destinate all'esercizio ed alla conservazione delle funzioni agricole-produttive, assunte quale settore strategico primario per la caratterizzazione e la qualificazione del parco". In prossimità dell'attraversamento del fiume Lambro l'intervento ricade anche nella "zona di protezione delle pertinenze fluviali" (art. 33). Si tratta di zone interessate dalla presenza di corsi d'acqua ed i relativi ambiti</i>

	<p>vallivi, interamente comprese nel perimetro di parco naturale ai sensi dell'art. 1, comma 6. In tali zone gli interventi sono prevalentemente indirizzati al rafforzamento, alla ricostruzione ed alla valorizzazione dei caratteri di naturalità ed al consolidamento idrogeologico.</p> <p>Le stesse zone sono anche comprese nelle aree a proposta di <i>parco naturale</i> (art. 1).</p>
<i>Elementi costitutivi del contesto</i>	<p>L'area di intervento appartiene, secondo il nuovo Piano Territoriale Regionale, al paesaggio della <i>fascia della bassa pianura</i> ed in particolare al <i>paesaggio delle colture foraggere</i>, i paesaggi di questa fascia <i>“vanno tutelati rispettandone la straordinaria tessitura storica e la condizione agricola altamente produttiva”</i>.</p> <p>Nei pressi del fiume Lambro l'intervento attraversa il paesaggio delle fasce fluviali caratterizzate, <i>“nonostante le loro evoluzioni nel tempo e nello spazio, con alvei abbandonati e grandi piani di divagazione, nonostante i successivi interventi antropici di controllo e regimazione, tutte le valli fluviali di pianura conservano forti e unici caratteri di naturalità (lanche, mortizze, isole fluviali, boschi ripariali, greti, zone umide ...)”</i>. In queste fasce va prestata particolare attenzione <i>“al tema del rafforzamento e della costruzione di nuovi sistemi di arginatura o convogliamento delle acque, constatando la generale indifferenza degli interventi più recenti al dialogo con i caratteri naturalistici e ambientali. Va potenziata la diffusione della vegetazione riparia, dei boschi e della flora dei greti. Si tratta di opere che tendono all'incremento della continuità verde lungo le fasce fluviali, indispensabili per il mantenimento di corridoi ecologici attraverso l'intera pianura padana”</i>.</p>

Trasformazioni conseguenti alla realizzazione dell'opera in relazione a:

<i>Alterazioni del sistema paesaggistico, storico, impatto visuale</i>	<p>Considerate le caratteristiche del paesaggio nell'area circostante il sito di intervento e considerate anche le caratteristiche dell'intervento stesso non si prevede un impatto significativo sulla componente paesaggistica, in quanto le maggiori alterazioni sono state prodotte dalla realizzazione dell'autostrada, mentre il successivo ampliamento alla terza corsia e quello attualmente in previsione alla quarta corsia hanno un effetto solo marginale dal punto di vista dell'impatto paesaggistico.</p> <p>Un'eccezione è però costituita dall'attraversamento del fiume Lambro. Le caratteristiche dell'opera, unite al contesto particolarmente sensibile dal punto di vista paesaggistico determineranno un'ulteriore artificializzazione del fiume, con un degrado della qualità del paesaggio da considerarsi non sanabile.</p>
<i>Alterazioni del sistema naturalistico</i>	<p>Le alterazioni del sistema naturalistico sono rappresentate in primo luogo dall'aumento dei caratteri di artificialità della fascia fluviale che vedrà una ulteriore compromissione della vegetazione riparia e della flora dei greti provocata non solo dall'opera in se stessa, ma anche dalle operazioni legate alla costruzione. Si avrà quindi un'ulteriore diminuzione della continuità verde che renderà ancora più difficile lo svolgimento di quella funzione propria della fasce fluviali di mantenere i corridoi ecologici attraverso l'intera pianura padana.</p> <p>Un'ulteriore alterazione del sistema naturalistico sarà inoltre rappresentata dal consumo di suolo. Se è vero che si tratta principalmente di suolo agricolo è pur vero che l'agrosistema garantisce comunque un grado di naturalità decisamente maggiore rispetto a quello di una sede stradale, sia per quanto riguarda le</p>

	<p>condizioni di vita per la fauna, sia per quanto riguarda l'impermeabilizzazione e in generale il ciclo dell'acqua.</p> <p>Un parte dell'intervento, dal km 6 fino allo svincolo di Melegnano (per circa 2 Km) e poi un altro tratto di quasi 1 km tra il km 10 ed il km 11, interessa anche elementi di secondo livello della rete ecologica regionale definiti come elementi che "costituiscono ambiti complementari di permeabilità ecologica in ambito pianiziale in appoggio alle Aree prioritarie per la biodiversità, forniti come orientamento per le pianificazioni di livello sub-regionale".</p>
<i>Alterazioni del sistema agricolo</i>	<p>L'impatto maggiore sarà determinato dal consumo di suolo. Il consumo di suolo all'interno del Parco può essere stimato in circa 50.000 mq, in grandissima parte suolo agricolo. Non aumenterà, invece, la frammentazione dei fondi, né dovrebbero aumentare in modo significativo le difficoltà di movimento dei mezzi agricoli per la coltivazione dei fondi.</p> <p>Ulteriori danni al sistema agricolo, anche se temporanei, saranno provocati dalle operazioni di realizzazione dell'opera, soprattutto ai margini dell'autostrada e nelle aree interessate dalla viabilità di cantiere.</p> <p>Occorre evidenziare che il danno all'agricoltura non deriverà solo dal consumo di suolo e dalla conseguente perdita di potenzialità produttive, ma anche dall'aumento dei costi di produzione unitari derivanti dalla perdita di economie di scala.</p>


Misure mitigative e compensative

<i>Misure mitigative</i>	<p>Le barriere antirumore dovranno essere realizzate non solo in corrispondenza dei centri abitati, ma anche in corrispondenza delle cascine isolate e dovranno essere vegetate.</p> <p>Si richiede, come ulteriore misura di mitigazione a verde, di rimboschire, utilizzando un adeguato mix di specie arboree ed arbustive autoctone del Parco, le aree intercluse negli svincoli di Melegnano e di immissione della Tangenziale ovest. Nell'area interclusa tra il corpo autostradale ed il casello di Melegnano - Binasco si richiede di realizzare una zona umida per la tutela dell'avifauna, caratterizzata da un piccolo bacino lacustre centrale, una fascia spondale di vegetazione elofitica ed una fascia più arretrata di vegetazione arborea igrofila.</p> <p>Si richiede infine di realizzare almeno due sottopassi faunistici, idonei per l'attraversamento di anfibi e piccoli animali, da collocarsi all'interno dell'elemento di secondo livello della RER tra il Km 6 e lo svincolo di Melegnano.</p>
<i>Misure compensative</i>	<p>In considerazione del consumo di suolo agricolo del Parco quantificato in circa 5 ha si richiede, quale intervento compensativo, la corresponsione di una compensazione economica pari al valore della superficie di suolo agricolo consumato, secondo i parametri tabellari medi degli espropri della Provincia di Milano e incrementato del coefficiente previsto in caso di esproprio di aree agricole, oltre al costi necessario alla realizzazione di opere a valenza ambientale/naturalistico/fruitivo comprensivo delle relative manutenzioni dei 10 anni successivi. Pertanto il valore complessivo della compensazione viene stimato in 2 milioni di euro e dovrà essere versata al parco all'avvio del cantiere.</p>

dato atto degli elementi di valutazione e alterazione evidenziati nella presente Relazione istruttoria SI PROPONE di esprimere, sotto il profilo dei contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano, relativamente alla compatibilità ambientale del progetto di ampliamento alla quarta corsia nel tratto Milano Sud – Lodi PARERE FAVOREVOLE condizionato al recepimento di tutte le misure mitigative e compensative.

9.3.2012

Referente istruttore
Dott. Piercarlo Marletta



Il Direttore del Settore
Parco Agricolo Sud Milano
Arch. Rossana Ghiringhelli

