



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Parere n. 530 del 22 dicembre 2023

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Parere Tecnico</i></p> <p style="text-align: center;">Autostrada A1: Milano – Napoli. Tratto: Milano Sud (Tangenziale Ovest) – Lodi. Ampliamento alla quarta Corsia</p> <p style="text-align: center;">Richiesta di proroga provvedimento di VIA D.M.n.385/2013</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 10498</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Società Autostrade per l'Italia S.p.A</p>

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

RICHIAMATA 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" (d'ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l'art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 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, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale:

- la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare gli artt.23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione ambientale intesa ai sensi dell'art. 5, recante 'definizioni', comma 1, lettera b come "il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del Proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal Proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto"; la procedura si conclude con il inteso ai sensi dell'art. 5, recante 'definizioni', comma 1, lettera o come "il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell'autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell'istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308, recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";
- le Linee Guida "Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)";

- le Linee Guida della Commissione Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC", Bruxelles, 28.9.2021 C(2021) 6913 final (disponibile al link [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwicy9aql4SAAxVXcPEDHULkDMAQFnoECBwQAQ&url=https%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Fenvironment%2Fnatura%2Fnatura2000%2Fmanagement%2Fpdf%2Fmethodological-guidance_2021-10%2FIT.pdf&usq=AOvVaw3KWiukA4FeUKz69BvQHjr5&opi=89978449](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwicy9aql4SAAxVXcPEDHULkDMAQFnoECBwQAQ&url=https%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Fenvironment%2Fnatura%2Fnatura2000%2Fmanagement%2Fpdf%2Fmethodological-guidance_2021-10%2FIT.pdf&usq=AOvVaw3KWiukA4FeUKz69BvQHjr5&opi=89978449;));
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (2019);

DATO ATTO che:

- la Società Autostrade per l'Italia S.p.A, con nota prot. n. ASPI/18687 del 17/10/2023, 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. MASE-170880 del 24/10/2023, ha presentato, ai sensi dell'art.25, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., istanza di seconda proroga, per una durata di 5 anni, del termine di validità del sopra richiamato decreto di compatibilità ambientale D.M. 385 del 31/12/2013, già prorogato con il citato decreto ministeriale D.M. 237 del 07/06/2021. relativo al progetto "Autostrada A1: Milano – Napoli. Tratto: Milano Sud (Tangenziale Ovest) – Lodi. Ampliamento alla IV corsia";
- la Divisione con nota prot. n. MASE/182633 del 13/11/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda ed ha disposto l'avvio dell'istruttoria tecnica presso la Commissione chiedendo "di stabilire se, alla luce della documentazione fornita, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il sopra citato D.M. 385 del 31/12/2023, e se sussistono, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta";
- con la stessa nota la Divisione ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni coinvolte che la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'Autorità Competente alla pagina: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/449>;
- con la stessa nota la Divisione ha chiesto, altresì, al Ministero della Cultura il nulla osta tecnico alla concessione della proroga richiesta, ai fini della predisposizione del decreto interministeriale di proroga, in coerenza con quanto stabilito all'art. 25, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

Documentazione allegata all'istanza di proroga

La documentazione presentata dal Proponente e pubblicata sul sito internet istituzionale dell'Autorità Competente consiste nei seguenti elaborati (oltre all'elenco degli elaborati stessi):

- ✓ Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale;
- ✓ Relazione sullo stato di attuazione del progetto;
- ✓ Piano di Monitoraggio Ambientale, Relazione;
- ✓ Piano di Monitoraggio Ambientale, Ubicazione dei siti di Monitoraggio;
- ✓ Planimetria di raffronto tra lo stato attuale e lo stato iniziale (TAVV. 1-5)

PREMESSO che:

In data 31/12/2013 è stato emesso il Decreto di compatibilità ambientale (D.M. n.385/2013), relativo al progetto "Autostrada A1: Milano – Napoli. Tratto: Milano Sud (Tangenziale Ovest) – Lodi.

Ampliamento alla IV Corsia” per un periodo di 5 anni dall’avvenuta pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, avvenuta con l’edizione n°10 del 23/01/2014.

In data 22/01/2019 Autostrade per l’Italia S.p.A (nel seguito indicata anche come ASPI) presentava istanza per la concessione di una proroga di 5 anni del termine di validità del sopra citato decreto. Il Ministero dell’Ambiente decretava, con DM n.237 del 07/06/2021, la concessione della proroga al 23/01/2024 ai sensi dell’art. 25, comma 5 del Decreto Legislativo 152/2006, comunicando pubblicazione sul proprio sito web istituzionale con Prot. 66467 del 21/06/2021;

L’intervento di ammodernamento e ampliamento alla quarta corsia dell’Autostrada A1 Milano -Napoli nel tratto compreso tra la barriera di Milano Sud (Tangenziale Ovest) e lo svincolo di Lodi è previsto nell’ambito delle attività da svolgere legate alla Convenzione Unica sottoscritta tra ASPI e ANAS.

L’intervento rientra tra quelli previsti dalla Convenzione Unica alla concessione per l’esercizio di tratte autostradali stipulata tra Autostrade per l’Italia S.p.A. e Anas in data 12/10/2007 ed approvata con legge n. 101 del 06/06/2008. In base all’art. 15 di tale Convenzione, il Proponente, Autostrade per l’Italia, riferisce di aver in corso un importante programma di investimenti che ha l’obiettivo di migliorare la fluidità del traffico e l’accessibilità della rete. La figura seguente riporta uno schema degli interventi previsti dal programma di investimenti relativo al potenziamento della rete costituito da 13 ampliamenti alla terza o quarta corsia per un totale di circa 330 km; in particolare è evidenziato l’intervento di ampliamento dell’autostrada A1 nel tratto Milano Sud – Lodi.

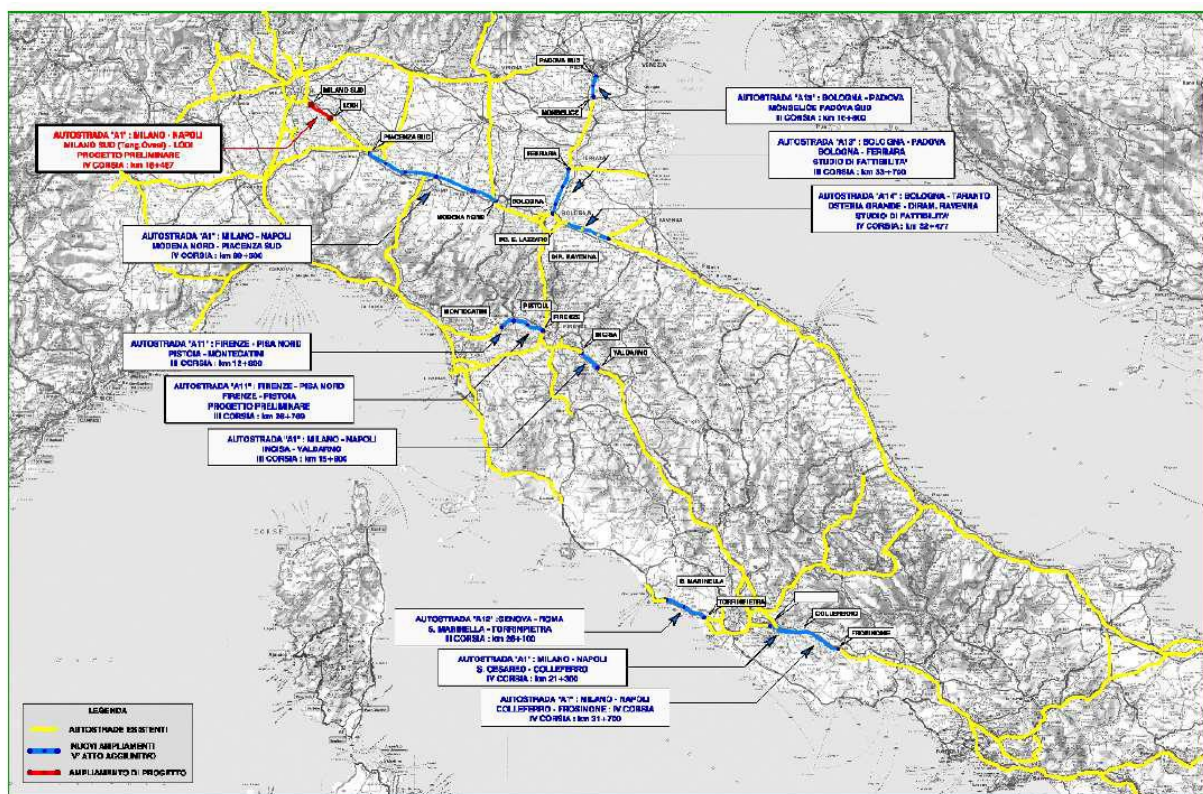


Figura 1 Interventi di potenziamento previsti dalla Convenzione Unica

Iter amministrativo e tecnico

Il Proponente riporta una sintesi nell’Elaborato “Relazione sullo stato di attuazione del progetto”:

In riferimento all’istanza presentata da Autostrade per l’Italia con nota Prot. 11745 del 30/05/2011 (acquisita con Prot. DVA n.13239 in data 01/06/2011), veniva avviato, presso il Ministero dell’Ambiente (già MiTE – Ministero della Transizione Ecologia e MATTM – Ministero dell’Ambiente

e della Tutela del Territorio e del Mare), il procedimento di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto di ampliamento alla IV corsia dell'Autostrada A1 Milano – Napoli, tratto Milano sud (Tangenziale ovest) - Lodi.

Con DM n. 385 del 31/12/2013, lo stesso Ministero deliberava la compatibilità ambientale del progetto nel rispetto delle n.127 condizioni e prescrizioni riportate nel decreto stesso nelle sezioni A), B), e C). emanate: dalla Commissione Tecnica VIA – CTVIA con parere n.933 del 25/05/2012 (prescrizioni del Gruppo A del DM 385/2013 – 59 prescrizioni); dal Ministero della Cultura - MiC (già Ministero dei Beni e Attività Culturali – MiBAC) con parere n.7493 del 12/03/2013 (prescrizioni del Gruppo B del DM n.385/2013 – n.8 prescrizioni); dalla Regione Lombardia con DGR n.IX/3752 dell'11/07/2012 (prescrizioni del Gruppo C – n.60 prescrizioni). A queste, si aggiungono le 4 prescrizioni del Parco Agricolo Sud Milano (PASM), emesse con Deliberazione del Consiglio direttivo n.10 del 29/03/2012 nell'ambito dell'istruttoria della Regione sulla compatibilità ambientale dell'intervento, ma non esplicitamente richiamate nel DEC/VIA, per un totale di 131 prescrizioni.

L'efficacia temporale del suddetto Decreto è pari a n. 5. anni dall'avvenuta pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, che, nel caso in esame, avveniva con l'edizione n°10 del 23/01/2014.

Recependo le determinazioni della Delibera di Giunta Regionale n. IX/3752 dell'11/07/2012, il DEC/VIA istituiva, presso la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) del Ministero dell'Ambiente e con sede operativa presso la Regione Lombardia, l'Osservatorio Ambientale (OA) "Autostrada A1 – tratto Milano Sud – Lodi", coordinato dal MATTM, la cui costituzione veniva formalizzata con provvedimento ministeriale n.12 del 31/01/2014. In data 09/04/2014 il TAR Milano ordinava la sospensione del DEC/VIA n.385 del 31/12/2013 nella parte in cui si prevedeva l'istituzione dell'OA, del parere n.933 del 25/05/2012 reso dalla CTVIA; del Decreto DVA n.12 del 31/01/2014; della deliberazione di Giunta Regionale n.IX/3752 dell'11/07/2012 nonché di tutti gli atti connessi. Con nota Prot. n.10231 del 14/05/2015 la DVA concordava che l'istituzione dell'OA avvenisse a valle del completamento dell'iter approvativo dell'intervento.

Per quanto attiene le procedure espropriative la Società Autostrade adempiva alla comunicazione dell'avvio del procedimento finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art.16 del D.P.R. n.327/01, mediante pubblicazione a partire dal 14/07/2016 e per la durata di 45 giorni.

Con nota n.17863/EU, in data 23/09/2016 Autostrade per l'Italia richiedeva al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al DPR 18/4/1994 n.383, ai fini del perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Lombardia.

Per l'espletamento delle Verifiche di Ottemperanza (VO) ai sensi dell'art. 28, comma 2, del D.lgs. 152/06, il DM 385/2013 n. indicava le seguenti competenze: In riferimento al gruppo A), il DM stabiliva l'espressione del parere per le nn°1, 3, 4, 9, 14 da parte del Ministero dell'Ambiente; per la n°12 da parte del MiC; per le nn°2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 15 a cura della Regione; Per quanto concerne il gruppo B), lo stesso Decreto attribuiva al MiC le prescrizioni nn°1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 e al Ministero dell'Ambiente la prescrizione n°6; Per quanto attiene al gruppo C), il DM attribuiva alla Regione Lombardia le prescrizioni nn°a, b, c, e, f, j, k, l, m e al Ministero dell'Ambiente le prescrizioni nn°d, g, h, i, n, o contenute nella Delibera di Giunta Regionale n.IX/3752 dell'11/07/2012; ad esse si aggiungono le 4 prescrizioni del gruppo D emesse PASM con Deliberazione n.10 del 29/03/2012, la cui verifica di ottemperanza risulta in capo alla Regione Lombardia.

Con nota prot. ASPI/16582 del 07/09/2016, acquisita dal Ministero dell'Ambiente al prot. DVA-0022617 del 14/09/2016, Autostrade trasmetteva al Ministero dell'Ambiente la documentazione per la verifica di ottemperanza alla prescrizione lett. A) n. 14 di cui al decreto di compatibilità ambientale D.M. 385 del 31/12/2013 la cui verifica di ottemperanza è posta in capo al suddetto Ministero e che recita: "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". Con provvedimento DVA n.1 dell'11/01/2017, sulla base del parere della CTVIA n.2271 del 20/12/2016, veniva dichiarata dal Ministero dell'Ambiente l'ottemperanza alla prescrizione A.14 limitatamente alla fase progettuale di riferimento.

In data 3/03/2017 si teneva la Conferenza di Servizi nella quale il MIT, preso atto degli atti acquisiti e sulla base di quanto emerso in sede di riunione, ha registrato la non sussistenza di elementi ostativi al prosieguo della procedura, ritenendo tuttavia necessario, al fine di pervenire alla determinazione di conclusione del procedimento, la consegna, da parte di Autostrade, di un documento relativo alla valutazione delle prescrizioni poste dai vari enti e amministrazioni interessate dal procedimento. Nella medesima Conferenza sono stati acquisiti dal MIT i pareri o nulla osta dei rappresentanti degli enti o amministrazioni partecipanti alla riunione o trasmessi anticipatamente, così come riportato nel verbale della Conferenza e in particolare l'espressione di intesa in profilo tecnico formulata dalla Regione Lombardia con nota n.2408 del 01/03/2017.

Autostrade redigeva e trasmetteva un documento esplicativo con nota Prot. n.7004 del 30/04/2017. Con Prot. n.3667 del 10/04/2017, il MIT, in coerenza a quanto concordato in sede di Conferenza di Servizi, inviava a tutti gli enti ed amministrazioni interessati dal procedimento, il Documento di cui sopra redatto da Autostrade, ritenendo con tale adempimento conclusa la Conferenza di Servizi, con il conseguente prosieguo della procedura finalizzata al perfezionamento dell'intesa Stato-Regione.

Alla luce dell'acquisizione della relazione di Autostrade e della posizione espressa dalla Regione Lombardia con Delibera di Giunta Regionale n.6533 del 28/04/2017, con Provvedimento finale n.6163 del 16/06/2017 il MIT accertava il perfezionamento dell'intesa Stato – Regione Lombardia sul progetto di ampliamento in esame e disponeva il vincolo preordinato all'esproprio.

Considerato che il Decreto VIA stabiliva l'adempimento alle prescrizioni n°14 del gruppo A (prescrizione A14) e n°a del gruppo C (prescrizione C.a) preliminarmente all'approvazione del Progetto Definitivo, in data 07/09/2016 il Proponente trasmetteva al Ministero dell'Ambiente la documentazione per la VO di competenza, integrandola con nota del 14/12/2016.

Successivamente, in fase di redazione del Progetto Esecutivo, Autostrade inviava, ai tre Enti vigilanti, con istanza Prot. 8518 dell'11/04/2018, la documentazione progettuale e le informazioni necessarie per perfezionare la VO delle restanti prescrizioni del DEC/VIA.

Autostrade presentava istanza per la concessione di una proroga di 5 anni del termine di validità del sopra citato decreto di compatibilità ambientale D.M. 385 del 31/12/2013 con nota Prot.1373 del 22/01/2019, successivamente integrata con nota Prot. 6730 del 16/04/2019, rispettivamente acquisite dal Ministero dell'Ambiente al prot. DVA-1468 del 22/01/2019 e prot. DVA-9731 del 16/04/2019. Pervenuto il parere positivo della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 3211 del 6 dicembre 2019, assunto al prot. DVA-32145 del 10 dicembre 2019, a valle di richieste di integrazioni (rif. parere negativo della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, n. 3097 del 2 agosto 2019) e di interlocuzioni con il Proponente, nonché il parere positivo del MiC prot. 14618 del 11/05/2020, trasmesso con nota del Ministero della cultura prot. 9245 del 19/03/2021 e assunto al prot. MATTM-30005 del 22/03/2021, il Ministero dell'Ambiente decretava, con DM n.237 del 07/06/2021, la concessione della proroga al 23/01/2024 ai sensi dell'art. 25, comma 5 del Decreto Legislativo 152/2006 (14). Il Ministero ne comunicava la pubblicazione sul proprio sito web istituzionale con Prot. 66467 del 21/06/2021.

Con nota STRA.REGISTRO UFFICIALE.2021.0000556 del 09/02/2021 il MIT trasmetteva la relazione finale dei controlli sulla sicurezza stradale ex D.lgs. 35/2011.

Con nota Prot. n.5207 del 02/03/2018 Autostrade inviava il Progetto Esecutivo al MIT, allegando la certificazione di ottemperanza alle prescrizioni di cui al DEC/VIA n.385 del 31/12/2013. Con Decreto Ministeriale n. 14789 del 09/06/2022 il MIT approvava il progetto esecutivo di ampliamento della A1 Milano Sud - Lodi.

L'affidamento dei lavori veniva condizionato ad alcuni eventi chiave, tra i quali: Asseverazione universitaria del PE, così come rappresentato dalla DGVCA con nota Prot. 24600 del 14/10/2019; Parere

del CSLLPP; Recepimento delle prescrizioni di cui alla Relazione Finale di Controllo, ex art 4 "Controlli della sicurezza stradale" del Decreto 35/2011.

Successivamente al perfezionamento dell'intesa Stato - Regione Lombardia sul progetto, accertato dal Ministero delle Infrastrutture con Provvedimento n.6163 del 16/06/2017, con nota Prot. 17631 del 26/10/2020 Autostrade comunicava il rilascio dell'intesa, di cui all'art. 28, comma 2, del D.Lgs. 152/2006, in merito all'istituzione dell'Osservatorio Ambientale per la verifica del progetto in argomento. Nella stessa nota, il Proponente comunicava, altresì, la propria disponibilità a sostenere gli oneri di funzionamento, come previsto dalla normativa richiamata, nei limiti di spesa che sarebbero stati autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture con l'approvazione del Quadro Economico finale del Progetto Esecutivo.

Con Decreto ministeriale prot. UDCM-27 del 20/01/2022 è stato costituito l'Osservatorio "Autostrada A1 Milano-Napoli - Ampliamento alla quarta corsia del tratto Milano Sud (Tangenziale Ovest) - Lodi" in adempimento a quanto disposto dall'articolo 50, comma 1, lettera p) del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni con la legge 11 settembre 2020, n. 120, che ha modificato l'articolo 28, comma 2 del decreto legislativo 3 aprile 2006, ed in attuazione del decreto ministeriale n. 265 del 13 agosto 2021.

A inizio 2022 è stata richiesta dal Proponente un'asseverazione da parte di Ente universitario terzo ai sensi della nota n. 24600 del 14/10/2019 della Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta Sorveglianza sulle Infrastrutture Stradali e le Vigilanza sui Contratti Concessori Autostradali del MIT (già MIMS). L'istruttoria dell'Asseverazione universitaria del Progetto Esecutivo, datata 17/10/2022, è stata redatta e sottoscritta dal Prof. Ing. Bernardino Chiaia del Politecnico di Torino e dal Prof. Ing. Alessio Lupoi dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza". Tale asseverazione si è prefissa lo scopo di valutare il progetto, cercando di evidenziare quelli che possono essere gli impatti delle normative, Linee Guida, best practice che tra il 2018 ed oggi sono state emanate e/o aggiornate e si è conclusa con la richiesta di attività ingegneristiche aggiuntive, alcune delle quali sfoceranno anche in interventi di rinforzo, da progettarsi all'interno di un "lotto di Completamento".

Alla luce di quanto emerso e in conformità con le indicazioni dell'asseverazione universitaria, si è ritenuto opportuno procedere ad una rivalutazione della soluzione di ampliamento del Progetto Esecutivo, che ha portato, a seguito di approfondimenti tecnici ed analisi benefici-costi, alla scelta di demolizione dell'impalcato esistente del Viadotto Lambro e ricostruzione di un impalcato continuo in struttura mista acciaio- calcestruzzo. Tale soluzione risulta infatti essere tecnicamente ed economicamente più vantaggiosa, nell'obiettivo di sanare gli elementi di vulnerabilità della struttura indicati in precedenza. Per le altre opere d'arte le eventuali modifiche saranno valutate a seguito dell'esame dei risultati degli approfondimenti conoscitivi indicati dall'asseverazione universitaria.

Alla luce delle novità introdotte si è reso necessario presentare al Ministero dell'Ambiente, da parte del Proponente, un'istanza di Valutazione Preliminare Ambientale ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.lgs.152/2006, trasmessa con Prot. 9670 del 22/05/2023. Con Prot. 14142 del 26/07/2023 Autostrade inviava alla DGVA gli elaborati integrativi in riscontro alle richieste formulate dallo stesso Ministero con nota Prot. 112604 dell'11/07/2023; contestualmente, forniva l'aggiornamento richiesto sullo stato delle verifiche di ottemperanza di cui al Decreto VIA, in merito alle quali era stata presentata da ASPI istanza Prot. 8518 in data 11/04/2018.

Con Prot. 144808 il Ministero dell'Ambiente comunicava l'esito della Valutazione Preliminare Ambientale sul viadotto Lambro. Il Ministero riteneva che "la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta".

Con Prot. 713 del 17/01/2023 Autostrade inviava al MIT copia del Progetto Esecutivo per le finalità di cui all'Allegato IV-bis ed all'art. 44-bis del Decreto-Legge n. 77/2021, convertito con Legge n. 108/2021, e modificato dal Decreto-Legge n. 176 del 18 novembre 2022, in adempimento alle finalità di cui ai commi 2 (stipula Protocollo d'intesa) e 3 (valutazione del Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici). Il nuovo Quadro Economico del PE risultava elaborato sulla base dell'applicazione dell'art.27 del DL 50/2022, coordinato con la Legge di conversione n.91 del 15/07/2022 mediante l'utilizzo del prezzario di riferimento più aggiornato (ANAS 2022 rev. 2).

In data 20/04/2023, come da richiesta dell'Osservatorio Ambientale e in risposta alle prescrizioni di cui all'Autorizzazione Dirigenziale RG 1 del 02/01/2023, inviata da Città Metropolitana di Milano con Prot. 562 del 02/01/2023, di sradicamento piante nei Comuni di Cerro al Lambro, Melegnano e San Giuliano Milanese, Autostrade inviava al Parco Agricolo Sud Milano gli elaborati a supporto delle verifiche di ottemperanza di competenza.

Sempre in riscontro a specifica richiesta dell'Osservatorio (rif. Prot. 12 del 27/02/2023), in data 18/05/2023 il Proponente formalizzava al Ministero dell'Ambiente l'istanza di perfezionamento della verifica di ottemperanza delle prescrizioni A3, C.d, C.n, C.o relative al PMA.

Con nota Prot. 6284 del 18/05/2023 veniva nominata la Commissione relatrice per l'esame del progetto.

Con Prot. 15913 del 22/06/2023 il Ministero delle Infrastrutture inviava alla Regione Lombardia e ad Autostrade il Protocollo d'intesa redatto ai sensi dell'articolo 44-bis del decreto-legge n. 77/2021, recante la sottoscrizione, in data 20/06/2023, di tutti i firmatari (MIT, Regione Lombardia e Autostrade).

La Commissione relatrice nominata avviava l'istruttoria sul progetto, chiedendo al Proponente chiarimenti ed integrazioni documentali (nota prot. 7140 del 06/06/2023) che questo trasmetteva in data 13/07/2023 (ASPI/RM/2023/0013310/EU del 12/07/2023 acquisita al prot. CSLLPP n. 8712 del 13/07/2023).

Successivamente la Commissione relatrice incaricata predisponendo la proposta di parere, votato e deliberato nell'adunanza del Comitato speciale del 04 agosto 2023.

Con Prot. 20949 del 09/08/2023 il Ministero delle Infrastrutture trasmetteva al Proponente il parere n. 03/2023 reso dal Comitato Speciale nella seduta del 04/08/2023 e trasmesso al Concedente in data 07/08/2023 con Prot. 9848.

La gestione delle terre e rocce da scavo, prevista per il presente progetto, si basa su quanto fissato dagli artt. 183,184bis e dell'art.186 del D.lgs. 152/06, quest'ultimo vigente al momento dell'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Il Proponente confermava l'applicazione della procedura di gestione delle terre e rocce da scavo già assentita in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, non essendosi avvalso della facoltà, indicata dall'art. 15 del sopraggiunto DM 161/2012, di seguire la nuova disciplina individuata dal medesimo decreto.

Con specifico riferimento all'approvazione e all'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) promosso per il progetto in argomento, con Prot. 5388/EU del 28/03/2022 Autostrade comunicava all'Osservatorio Ambientale l'avvio delle misure relative alla fase ante operam previste per le diverse componenti ambientali, in aderenza alle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale, al fine di garantire almeno un anno di monitoraggio ante operam, stimato sulla base delle tempistiche necessarie all'approvazione del Progetto Esecutivo da parte del Ministero delle Infrastrutture e all'affidamento dei lavori.

In ottemperanza alle condizioni ambientali di cui al DM n.385 del 31/12/2013, i requisiti e le modalità del Piano sono stati esaminati con Regione Lombardia, supportata da ARPA, in sede di un Tavolo tecnico regionale riunitosi a partire dall'ottobre 2020. Al termine degli incontri e degli approfondimenti svolti, che hanno portato al perfezionamento e alla condivisione del PMA (rif. Prot. T1.2023.0046960 del 20/04/2023 della Regione Lombardia - DG Ambiente e Clima), il Proponente inviava al Ministero dell'Ambiente l'istanza Prot. 9461 del 18/05/2023 di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali inerenti al PMA stesso. L'Osservatorio Ambientale emetteva il parere n.1 del 10/07/2023 con il quale riteneva ottemperate le prescrizioni relative al Piano di Monitoraggio Ambientale lett. C) sub punti d, n, o) e parzialmente ottemperata la lett. A) n. 3.1 in quanto non verificabile, in questa fase, la parte relativa all'applicazione del protocollo operativo prescritto dalla condizione ambientale A2.

Sulla base di quanto sopra riportato, il Proponente conclude che il progetto esecutivo è in fase integrazione, per successiva trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Concedente).

L'iniziativa ha registrato l'avvicendamento del Responsabile Unico del Procedimento e la presente richiesta di proroga ai termini di scadenza del Decreto VIA è motivata dall'articolato iter progettuale e amministrativo tenuto sino ad oggi dal progetto che trae origine non solo dalla complessità delle opere previste e dalla peculiarità del territorio attraversato, che vede il coinvolgimento territoriale di sette

diversi Comuni, ma anche dalle tempistiche che si sono rese necessarie negli iter approvativi, per l'acquisizione del provvedimento di Intesa Stato-Regione e per il perfezionamento della progettazione esecutiva.

Considerati, infine, i tempi per l'affidamento dei lavori e la durata degli stessi che, così come previsto nel cronoprogramma di progetto, risulta essere pari a in 36 mesi, ai quali si aggiungono 9 mesi (stimati) per il lotto di completamento, per un totale di 45 mesi complessivi, si richiede, affinché possa essere portata a termine la completa esecuzione delle opere nell'ambito del medesimo Decreto VIA, che sia concessa proroga della scadenza dello stesso da gennaio 2024 a gennaio 2029 (cinque anni).

Per completezza di quanto sopra illustrato, sempre in tema di durata del Decreto VIA in capo alle opere in esame, si rappresenta che, con nota Prot. 23248 del 21/12/2022, Autostrade presentava un quesito al Ministero dell'Ambiente in riferimento all'applicabilità di quanto previsto dal Decreto-legge n.76 del 16/07/2020, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale, convertito in legge dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120. Tale Decreto, all'art. 51 - Semplificazioni in materia di VIA per interventi di incremento della sicurezza di infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e idriche e di attuazione degli interventi infrastrutturali - comma 2, prevede quanto segue: 2. Per la realizzazione o la modifica di infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e idriche esistenti che ricadono nelle categorie progettuali di cui agli allegati II e II-bis alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006, la durata dell'efficacia del provvedimento di cui al comma 5 dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 152 del 2006 non può essere inferiore a dieci anni. In relazione ai medesimi interventi, la durata dell'efficacia dell'autorizzazione paesaggistica di cui al comma 4 dell'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 è pari a dieci anni. La citata disposizione, pertanto, stabilisce, opportunamente, che l'ordinario termine quinquennale di efficacia dei Decreti VIA di cui all'Art. 25, Co. 5, D.Lgs 152/06 può non essere sufficiente per opere/interventi di notevole portata, quali le realizzazioni autostradali, che necessitano, inevitabilmente, di tempistiche diverse e maggiori, considerate le successive fasi di approvazione (Intesa Stato-Regione, Conferenza di Servizi, etc.) e di affidamento, che seguono delle tempistiche non rapide. A tal riguardo, Autostrade richiedeva al Ministero dell'Ambiente conferma dell'applicabilità del termine previsto dalle più recenti disposizioni normative anche a Decreti emessi precedentemente il luglio 2020 e, in particolare, anche al Decreto VIA n. 385 del 31/12/2013, relativo all'ampliamento alla quarta corsia del tratto A1 Milano sud (Tangenziale ovest) - Lodi, in scadenza a gennaio 2024.

Motivazioni della Proroga

La richiesta di ulteriore proroga dei termini di validità del D.M. 385/2013 oltre a quella già assentita per la prima volta con D.M. 237/2021 è motivata dal Proponente in considerazione *dell'articolato iter progettuale e amministrativo tenuto sino ad oggi dal progetto che trae origine non solo dalla complessità delle opere previste e dalla peculiarità del territorio attraversato, che vede il coinvolgimento territoriale di sette diversi Comuni, ma anche dalle tempistiche che si sono rese necessarie negli iter approvativi, per l'acquisizione del provvedimento di Intesa Stato-Regione e per il perfezionamento della progettazione esecutiva.*

Ottemperanze alle condizioni ambientali del DM n.385/2013

In merito allo stato delle ottemperanze alle condizioni ambientali del DM n.385/2013, il Proponente riferisce che alla data del 29/09/2023 la situazione è la seguente:

- ✓ Le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni lett. A) n. 14 e C) sub lettera a) sono state risolte preliminarmente alla Conferenza di Servizi e all'approvazione del Progetto Definitivo;
- ✓ Con Decreto Direttoriale n.286 del 18/09/2020, il Ministero determinava l'ottemperanza alle prescrizioni lett. A) nn. 4, 9.1, 9.2, lett. B) n.6 e lett. C) sub lettere g, h, i e rimandava alla fase di esercizio l'ottemperanza alla lett. A) n.1;

- ✓ Con Prot. 22327 del 13/06/2022 il Ministero della Cultura chiudeva le condizioni ambientali A12.1 e A12.2; lo stesso Ministero dichiarava l'ottemperanza alle prescrizioni B3, B4, B5, B7, B8 con Prot. 16613 del 04/05/2022 e B1 con Prot. 22327 del 13/06/2022;
- ✓ L'Osservatorio Ambientale emetteva il parere n.1 del 10/07/2023 con il quale riteneva ottemperate le prescrizioni relative al Piano di Monitoraggio Ambientale lett. C) sub punti d, n, o) e parzialmente ottemperata la lett. A) n. 3.1 in quanto non verificabile, in questa fase, la parte relativa all'applicazione del protocollo operativo prescritto dalla condizione ambientale A2;
- ✓ Con nota Prot. T1.2023.0046960 del 20/04/2023, la DG Ambiente e Clima di Regione Lombardia determinava la chiusura di 54 prescrizioni (A5.1, A5.2, A5.3, A5.3.1, A5.3.2, A5.3.3, A5.4, A7.1, A7.2, A8.1, A8.2.1, A8.2.2, A8.3, A8.4, A8.5, A8.6, A10.1, A10.1.1, A10.1.2, A10.1.3, A10.1.4, A10.1.5, A10.1.6, A10.2.1, A10.2.2, A10.2.3, A10.2.4, A10.3, A10.4, A10.5, A10.6, A11.1, A11.2, A11.3, A11.4.1, A11.4.2, A11.4.3, A11.4.4, A11.5, A13.1, A13.2, Ca.1 [4 prescrizioni], Ca.3 [4 prescrizioni], Ca.4, C.b, C.c.1, C.e, C.e.2) verificabili nell'attuale fase di avanzamento lavori e, dove le condizioni ambientali per la loro natura devono essere valutate in fasi successive, sono ritenute "chiuse con riserva"; determinava, altresì, la non ottemperanza alla condizione ambientale Ca.2 relativa alla eliminazione della barriera di Milano sud con l'attuazione di un sistema di pedaggiamento a flusso libero;
- ✓ Con Presa d'atto n. 01 del 31/07/2023, l'Osservatorio prendeva atto dell'avvenuta ottemperanza alle condizioni ambientali di cui alla lettera A) n.12 e alla lettera B) nn. 1, 3, 4, 5, 7, 8 del DM 385/2013;
- ✓ Con Presa d'atto n. 02 del 31/07/2023, l'Osservatorio prendeva atto dell'avvenuta ottemperanza alle condizioni ambientali di cui alla lettera A) n. 5.1, 5.2, 5.3, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.4, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2.1, 8.2.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 10.1, 10.1.1, 10.1.2, 10.1.3, 10.1.4, 10.1.5, 10.1.6, 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.2.4, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 11.1, 11.2, 11.3, 11.4.1, 11.4.2, 11.4.3, 11.4.4, 11.5, 13.1, 13.2, e alla lettera C) nn. a.1, a.3, a.4, b, c.1, e, e.2 del DEC/VIA e della non ottemperanza alla condizione ambientale Ca.2.
- ✓ Allo stato attuale, risulta avviato l'iter procedurale di Verifica di Ottemperanza di tutte le prescrizioni del Decreto VIA. Risulta acquisito il parere positivo di ottemperanza per 83 su 131 prescrizioni contenute nel Decreto VIA n.385 del 31/12/2013.

Monitoraggio Ambientale

In merito alle attività previste nel Piano di Monitoraggio Ambientale, il Proponente riferisce che nel secondo trimestre del 2022 sono state avviate le attività di monitoraggio ambientale per rilevare lo stato di bianco delle diverse matrici naturali, in assenza di lavorazioni.

Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale.

Il Proponente, nella Relazione di aggiornamento del SIA, riferisce che la relazione presentata rappresenta un aggiornamento del SIA del Maggio 2011 redatto secondo le indicazioni del DPCM 27 dicembre 1988, a partire dal quadro vincolistico, seguito dal confronto dello stato di fatto, anche con riferimento agli impatti ed alle mitigazioni previste all'interno del SIA, analizzandone l'efficacia. A supporto delle analisi il Proponente riferisce di presentare i dati del monitoraggio ambientale, attualmente in corso sulla tratta in esame.

Descrizione degli interventi in progetto – confronto con il progetto definitivo

Il progetto di ampliamento alla IV corsia dell'Autostrada A1 – tratta Milano Sud – Lodi consiste nell'adeguamento in sede dalla Progr. Km 4+852,55 (in corrispondenza della Tangenziale ovest - A50) alla Progr. Km 8+668 e dalla Progr. Km 9+254 alla Progr. Km 22+306,27 (Svincolo di Lodi), ad esclusione della barriera di Milano Sud (dalla progr. km 8+668 alla progr km 9+254), per un totale di

16,867 km di intervento, da realizzarsi nei Comuni di S. Giuliano Milanese, Melegnano, Cerro al Lambro, S. Zenone al Lambro (MI) e di Tavazzano con Villavesco, Lodi Vecchio, Borgo S. Giovanni (LO). All'interno della tratta d'intervento ricadono l'Area di Servizio S. Zenone (Km 15+100), le rampe d'interconnessione con la A50 (tangenziale Ovest di Milano – inizio intervento), lo svincolo di Melegnano-Binasco (Stazione di Melegnano-Binasco Km 7+684), l'interconnessione con la A58 (TEEM – Km 10+750) e lo svincolo di Lodi (fine intervento).

Il progetto di ampliamento alla IV corsia dell'Autostrada A1 – tratta Milano Sud – Lodi consiste nell'adeguamento in sede dalla Progr. Km 4+852,55 (in corrispondenza della Tangenziale ovest - A50) alla Progr. Km 8+668 e dalla Progr. Km 9+254 alla Progr. Km 22+306,27 (Svincolo di Lodi), ad esclusione della barriera di Milano Sud (dalla progr. km 8+668 alla progr km 9+254), per un totale di 16,867 km di intervento, da realizzarsi nei Comuni di S. Giuliano Milanese, Melegnano, Cerro al Lambro, S. Zenone al Lambro (MI), Tavazzano con Villavesco, Lodi Vecchio e Borgo S. Giovanni (LO).

All'interno della tratta d'intervento ricadono l'Area di Servizio S. Zenone (Km 15+100), le rampe d'interconnessione con la A50 (tangenziale Ovest di Milano – inizio intervento), lo svincolo di Melegnano-Binasco (Stazione di Melegnano-Binasco Km 7+684), l'interconnessione con la A58 (TEEM – Km 10+750) e lo svincolo di Lodi (fine intervento).

I criteri progettuali prevedono un allargamento laterale dell'attuale sedime di complessivi 4.00 m circa per carreggiata, al fine di realizzare la quarta corsia di marcia ed adeguare alla norma di riferimento costituita dal DM 6792/2001 le dimensioni delle corsie di marcia, dimensionando inoltre gli elementi marginali per un corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza conformemente alle disposizioni del DM 223/92 e ss.mm.

Sia per il tratto iniziale tra la tangenziale ovest e la barriera di Milano sud, che per il tratto successivo dalla barriera allo svincolo di Lodi, si prevede l'ampliamento alla 4° corsia della sede stradale. Il tratto corrispondente alla barriera di Milano Sud non necessita di intervento in quanto la sezione stradale è di larghezza idonea per raccordarsi con gli interventi di ampliamento alla quarta corsia, sia a monte, sia a valle.

Nella sezione di inizio intervento (lato Milano) le quarte corsie si originano dalle rampe di diversione/immissione dell'interconnessione con la tangenziale ovest; infatti, la progressiva di inizio intervento (4+882) nasce con la rampa di immissione in carreggiata sud (direz. Bologna) mentre l'intervento in carreggiata nord (interconnessione Tang. Ovest) inizia con lo sfiocco della rampa di diversione (km 5+129).

Nell'ambito della costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità (TAV) all'altezza di Lodi Vecchio, il Proponente riferisce che per mancanza di spazio nel corridoio tra la A1 e l'abitato, è stata realizzata nel 2005, una variante del tracciato dell'autostrada, per complessivi 3.460 metri, (progr. km 17+716÷21+176) con lo spostamento dell'asse verso S-O di circa 45.00 metri, ed altresì riferisce che è stato realizzato il nuovo svincolo per il casello di Lodi spostato di circa 500 metri a nord in modo da consentire l'inserimento della linea ad alta velocità tra il casello e la sede autostradale esistente. In particolare, il Proponente riferisce che l'opera è stata sviluppata mediante uno scavalco che sovrappassa l'autostrada e la linea A.V. proseguendo in quota verso Lodi con un secondo cavalcavia sulla nuova rotatoria di svincolo con l'A1.

Nell'ambito dell'interventi TEEM (Tangenziale Est Esterna di Milano) alla progressiva chilometrica 10+700 è stata realizzata ed entrata in esercizio (2015) l'interconnessione con l'autostrada A1, mentre alla progressiva chilometrica 8+200 l'intersezione di allaccio alla S.P. 40 della nuova viabilità ordinaria di collegamento con la S.P. 17. Le rampe di immissione e di diversione dell'interconnessione TEEM – A1 sono progettate e realizzate con parziale predisposizione alla 4° corsia.

Il tracciato dell'A1 si sviluppa per tutta la sua lunghezza in rilevato e l'orografia del territorio attraversato permette lunghi rettili e curve di raggio molto ampio. Complessivamente il tracciato di progetto si mantiene aderente al tracciato attuale: l'intervento prevede infatti ovunque un ampliamento della piattaforma in sede e simmetrico.

Nella tratta in studio, il Proponente riferisce che tutte le opere d'arte di scavalco si presentano già predisposte all'ampliamento della piattaforma e che il progetto è stato studiato in modo da utilizzare quanto più possibile la sede stradale attuale e le opere d'arte esistenti al fine di ridurre l'impatto ambientale ed economico degli interventi.

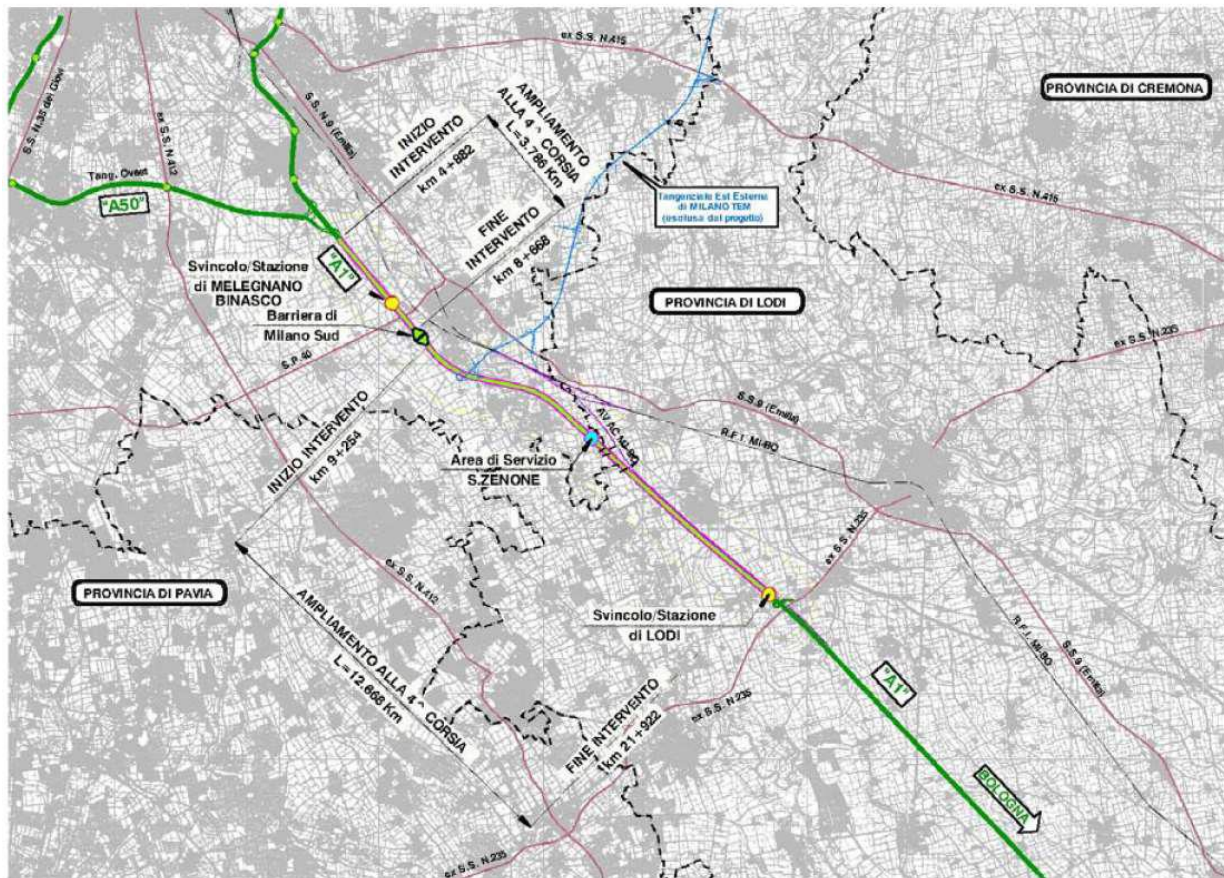


Figura 2 Inquadramento territoriale dell'intervento

Nell'ambito dell'intervento, è previsto l'adeguamento delle seguenti rampe relative a: interconnessione Tangenziale Ovest A50 ad inizio intervento (km 4+882); svincolo di Melegnano – Binasco (km 8+200); interconnessione A58 -TEEM (km 10+700) (rampe realizzate nell'ambito del progetto TEEM); area di Servizio S.Zenone (km 15+100); svincolo di Lodi (km 21+922).

Il Proponente riferisce che le modifiche progettuali apportate in fase di progettazione esecutiva rispetto al definitivo riguardano i seguenti fattori:

- A. Modifiche della rete autostradale esistente (Realizzazione Interconnessione TEEM). Il Proponente afferma che per adeguare il progetto dell'Ampliamento alla 4^a corsia dell'Autostrada A1 alla modifica della rete autostradale esistente dovuta alla realizzazione della Interconnessione con la Tangenziale Est Esterna di Milano, che nel Progetto Definitivo ipotizzava avvenisse successivamente al potenziamento della A1, è stato adeguato il progetto dell'ampliamento del corpo stradale in corrispondenza del tratto interessato dalle rampe dell'Interconnessione, per tener conto del nuovo stato di fatto. Una parte delle opere è stata realizzata da TEM già predisposta per il futuro ampliamento della A1.
- B. Integrazioni e modifiche progettuali richieste dagli Enti in sede di Valutazione di Impatto Ambientale. Il Proponente riferisce che per recepire le richieste della Commissione Tecnica VIA e VAS espresse in particolare con prescrizione lett. A) n. 14 di cui al decreto di compatibilità ambientale D.M. 385 del 31/12/2013, è stato previsto il potenziamento delle barriere acustiche del PD 2011, aumentando le altezze ove necessario e prevedendo dei tratti con pannelli trasparenti nelle zone ritenute sensibili dal punto di vista paesaggistico (Aggiornamento progettuale già compreso nella documentazione trasmessa per la verifica di

ottemperanza alla prescrizione lett. A) n. 14 di cui al decreto di compatibilità ambientale D.M. 385 del 31/12/2013). Un altro tema, sollevato in fase di Valutazione di Impatto Ambientale e meglio sviluppato in Conferenza di Servizi e nei successivi incontri con le autorità idrauliche competenti (Regione Lombardia, Consorzi irrigui, AIPO), è quello relativo al rispetto della compatibilità idraulica dei ricettori.

C. Integrazioni richieste dagli Enti in Conferenza di Servizi. Il Proponente riferisce che per far fronte alle richieste fatte sia in Conferenza di Servizi che nei successivi incontri in Regione Lombardia dall'Agenzia interregionale per il fiume Po (AIPO) è stato inoltre integrato e sviluppato il progetto delle protezioni spondali del fiume Lambro sia in destra che in sinistra idraulica (in PD era prevista solo in sponda destra). Per recepire le richieste dell'Ente Parco Agricolo Sud Milano e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, espresse nel D.M. 385 del 31/12/2013 e ribadite in Conferenza di Servizi, sono stati incrementati gli interventi vegetazionali prevedendo:

- ✓ l'inserimento di fasce filtro lungo il nastro autostradale ove possibile;
- ✓ l'inserimento di impianti arboreo-arbustivi nelle aree intercluse dell'Interconnessione con la Tangenziale Ovest e dello svincolo di Melegnano-Binasco;
- ✓ l'inserimento di impianti prevalentemente arbustivi in corrispondenza delle aree interessate dal viadotto sul Lambro;
- ✓ la realizzazione di due sottopassi faunistici, idonei per l'attraversamento di anfibi e piccoli animali, all'interno delle aree di interesse ecologico individuate dalla Rete Ecologica Regionale, che in particolare comprendono la fascia tra il Km 6 e il Km 8 (svincolo di Melegnano) interessata da progetto. I due attraversamenti sono stati previsti rispettivamente alle pk 6+200 e pk 7+257.

Infine, in sede di Conferenza di Servizi, il Proponente riferisce che gli Enti territoriali (Comuni, Provincia di Lodi, Città metropolitana di Milano e Regione Lombardia) hanno inoltre richiesto di inserire in progetto una serie di interventi di potenziamento della viabilità locale, adeguamento di intersezioni esistenti e realizzazione di nuovi tratti di pista ciclabile.

D. Aggiornamento degli standard/criteri progettuali svoltosi nel periodo intercorso tra la redazione del Progetto Definitivo sviluppato nel 2011 e quella del Progetto Esecutivo sviluppato nel 2017.

A seguire infine, alla luce delle normative, Linee Guida, best practice che tra il 2018 e il 2022 sono state emanate e/o aggiornate, all'inizio del 2022 è stata richiesta dal Proponente un'asseverazione finalizzata a valutare gli effetti di tali indicazioni sul progetto di ampliamento. Tale asseverazione si è conclusa con la richiesta di attività ingegneristiche aggiuntive, alcune delle quali hanno portato allo studio anche interventi di rinforzo, da progettarsi all'interno di un "lotto di Completamento".

Il Proponente riferisce che dall'asseverazione è emersa l'opportunità di procedere ad una rivalutazione della soluzione di ampliamento del Progetto Esecutivo, che ha portato, a seguito di approfondimenti tecnici ed analisi benefici-costi, alla scelta di demolizione dell'impalcato esistente del Viadotto Lambro e ricostruzione di un impalcato continuo in struttura mista acciaio-calcestruzzo. Tale soluzione, secondo quanto affermato dal Proponente, è risultata essere tecnicamente ed economicamente più vantaggiosa, nell'obiettivo di sanare gli elementi di vulnerabilità della struttura.

In particolare, le modifiche riguardano la fase costruttiva dell'intervento di ampliamento del viadotto Lambro, opera di sormonto dell'omonimo fiume Lambro, che sottopassa l'Autostrada A1 in corrispondenza della progressiva Km 11+796, tra le località di Cerro al Lambro (MI) e Melegnano (MI). A seguito delle indagini e delle valutazioni eseguite nell'ambito del piano di interventi di verifica e controllo del Piano Ponti e Viadotti, il Proponente afferma che è emersa la necessità di procedere con la demolizione e ricostruzione del Viadotto Lambro a differenza dell'ampliamento in sede del viadotto inizialmente previsto nel Progetto approvato. In questo l'adeguamento del viadotto era concepito come ampliamento con un nuovo cassone metallico, mentre nella modifica attualmente sviluppata si prevede la sostituzione dell'impalcato attuale con un nuovo impalcato metallico. La sostituzione integrale dell'impalcato, secondo quanto affermato dal Proponente, permette di migliorare le prestazioni

dell'opera adeguandola ai requisiti previsti dalle NTC2018 e di aumentare la durabilità delle prestazioni e la sicurezza dell'opera sia in condizioni statiche che sismiche per la vita nominale dell'opera. Nel dettaglio, il Proponente riferisce che la modifica progettuale migliora la prestazione complessiva dell'opera di scavalco, il cui primo impianto risale agli anni '60.

Alla luce delle novità introdotte, il Proponente riferisce che è stato necessario presentare al Ministero dell'Ambiente, un'istanza di Valutazione Preliminare Ambientale (VPA) ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.lgs.152/2006, trasmessa con Prot. 9670 del 22/05/2023.

Il Proponente riferisce che con Prot. 14142 del 26/07/2023 è stata inviata alla DGVA gli elaborati integrativi in riscontro alle richieste formulate dallo stesso Ministero con nota Prot. 112604 dell'11/07/2023; contestualmente, ha fornito l'aggiornamento richiesto sullo stato delle verifiche di ottemperanza di cui al Decreto VIA, in merito alle quali era stata presentata da ASPI istanza Prot. 8518 in data 11/04/2018.

Il Proponente afferma che con Prot. 144808 il Ministero dell'Ambiente ha comunicato l'esito della VPA sul viadotto Lambro, ritenendo che *“la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta”*.

Nella *“Planimetria di raffronto tra lo stato attuale e lo stato iniziale”*, è rappresentato il progetto esecutivo dell'intervento (planimetricamente coincidente con il progetto definitivo approvato); la planimetria contiene la sovrapposizione della planimetria dello stato attuale con la planimetria dello stato iniziale del sito, prima dell'avvio dei lavori, con evidenziati gli interventi realizzati all'interno dell'area. In particolare, nella planimetria il Proponente fornisce evidenza di:

- Area di interesse della VP viadotto Lambro (anche in questo caso le nuove opere in progetto ricalcano planimetricamente le opere del progetto approvato);
- Progetto di ampliamento dell'area di servizio (non compreso nell'intervento in oggetto);
- Non si evidenziano nuove costruzioni intervenute in prossimità dell'intervento.

Siti contaminati

In riferimento alle interferenze con i siti contaminati, il Proponente riferisce che dall'analisi dei contenuti del Geoportale della Lombardia emerge la presenza dei seguenti siti: MI202.0008 - EFFRAZIONI OLEODOTTO ENI FERRERA – CREMONA; MI202.0002 - P. V. F. 0502 - 107671 ESSO ADS SAN ZENONE EST; MI071.0001 - CASCINA GAZZERA, CERRO AL LAMBRO (non interferente con l'intervento in oggetto).

Le opere e le lavorazioni previste interferiranno marginalmente con l'area di servizio *“Total Erg San Zenone Est”*; in particolare il nuovo rilevato della rampa di uscita interferirà lievemente con i piazzali di servizio, presso la quale risulta attiva una procedura di bonifica da parte della società *“Esso Italiana Petroli S.r.l.”*, per la quale, in data 23/05/2017, la Conferenza dei Servizi ha approvato l'analisi di Rischio ed ha evidenziato alla società titolare del procedimento la necessità di redigere un Progetto operativo di Bonifica. Sul sito risulta inoltre installato un impianto di Messa in Sicurezza di Emergenza (MISE) della falda acquifera. Dalla sovrapposizione planimetrica tra le opere di progetto e la *“Planimetria del sito con le indicazioni delle attrezzature di messa in sicurezza installate”*, il Proponente riferisce che l'ampliamento interferisce con due piezometri di monitoraggio esistenti, denominati PM6 e PM7, e con il tubo di scarico che si ricollega al fosso di raccolta esistente. Altresì, il Proponente afferma che tali situazioni andranno verificate e risolte puntualmente preliminarmente all'avvio dei lavori nelle aree interessate, con risoluzione a carico della stazione appaltante. Il Proponente prevede che tutti gli interventi che saranno eseguiti all'interno di queste aree dovranno essere svolti nel rispetto delle pertinenti norme di settore. In particolare, cautelativamente, tutti i terreni scavati nei pressi delle due aree di servizio saranno gestiti come rifiuti. Le modalità operative di intervento per la realizzazione delle opere in queste aree seguiranno quanto specificato nel Capitolato Ambientale.

In merito alla presenza di un ulteriore sito contaminato, in aree prossime al cantiere CO.01, dovuto ad effrazioni dell'oleodotto ENI Ferrara-Cremona, in fase di esecuzione dell'opera, il Proponente riferisce

che sarà verificato, in accordo con la Direzione Lavori, la gestione delle terre e rocce eventualmente prodotte nelle aree di cantiere limitrofe ai siti individuati.

Inquadramento territoriale e vincolistico

In riferimento all'aggiornamento dell'inquadramento territoriale e vincolistico, nel § 3 dell'aggiornamento del SIA, il Proponente riporta la verifica svolta in merito all'attualità degli strumenti di pianificazione analizzati nello SIA, finalizzata a dare riscontro di eventuali modifiche o revisioni intervenute fino ad oggi e dalla quale afferma che l'intervento è stato recepito all'interno degli strumenti di pianificazione e lì dove non sia stato ancora recepito o il Piano/Piani fossero stati aggiornati successivamente all'elaborazione progettuale ASPI afferma che l'intervento può essere ritenuto in linea con i contenuti del piano/dei piani, anche grazie al recepimento delle prescrizioni formulate dagli Enti competenti in fase di approvazione del progetto.

In ordine alla Pianificazione Regionale, dapprima il Proponente verifica la coerenza del progetto con il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato nelle sue Linee Guida nel 1997 e, al momento della redazione del SIA nel 2011, lo stesso Programma era in corso di revisione e aggiornamento e non prevedeva l'intervento in esame. Il PRMT è stato approvato da Regione Lombardia con d.c.r. n. 1245 il 20 settembre 2016 ed il Proponente afferma che l'intervento in oggetto è indicato all'interno del PRMT come: V9. Potenziamento autostrade esistenti (A1 – Quarta corsia Milano-Lodi) L'intervento di realizzazione della quarta corsia dell'Autostrada A1 nel tratto compreso tra Milano Sud (in corrispondenza dell'interconnessione con la A50 Tangenziale Ovest) e lo svincolo di Lodi (con l'esclusione del tratto sotteso dalla barriera di Milano Sud/Melegnano) è motivato dall'incremento di traffico verificatosi negli ultimi anni sulla tratta e da quello atteso nel breve – medio termine, nonché dalla necessità di assicurare i necessari livelli di servizio e di sicurezza dell'autostrada. L'intervento, di estensione complessiva pari circa 17 km, fa parte dell'Accordo di Programma della Tangenziale Est Esterna per quanto riguarda il tratto compreso fra lo svincolo della TEM e l'innesto con la Tangenziale Ovest (circa 7 Km totali). Riferimenti programmatori: Contratto di Concessione, PTR.

Il Proponente riferisce che rispetto ai contenuti analizzati all'interno del SIA del 2011, l'intervento è stato cartografato e inserito all'interno del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

In secondo luogo, il Proponente verifica la coerenza del progetto con il Piano Territoriale Regionale che nel SIA del 2011 lo stesso PTR risultava approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale della Lombardia con deliberazione del 19/01/2010, n.951 ma non menzionava l'intervento all'interno del tratto, per quanto fu ritenuto nel SIA del 2011 coerente con gli obiettivi del Piano stesso. Il Proponente riferisce che la Regione Lombardia ha dato avvio ad un percorso di revisione del PTR e del PPR (Piano Paesaggistico Regionale) sezione specifica del PTR, da sviluppare attraverso il più ampio e costruttivo confronto con tutti i soggetti interessati. Entrambi gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale hanno quindi subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA del 2011. Il Proponente afferma che la revisione del PTR 2022 inserisce l'intervento di ampliamento all'interno delle reti esistenti ed elementi di programmazione generale quale potenziamento/riqualificazione del sistema autostradale e della grande viabilità ed opere connesse. Inoltre, il Proponente riferisce che il progetto della "Rete Verde Regionale" (RVR) del PPR disegna l'infrastruttura verde di connessione e fruizione estesa a tutto il territorio regionale e costituisce l'integrazione tra PTR e PPR, che, oltre a fornire conoscenza finalizzata alla promozione e valorizzazione dei territori, concorre a restituire, riconoscendoli, i caratteri e le identità del territorio lombardo, proponendo, al contempo, un progetto integrato di tutela, valorizzazione e fruizione territoriale, declinabile alle diverse scale della pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistica, e ad indirizzare l'azione, a scala locale, di interventi coerenti con l'obiettivo di generare una qualità territoriale diffusa. L'intervento ricade nelle fasce di mitigazione e progettazione paesaggistica in corrispondenza del Fiume Lambro e attraversa ambiti di manutenzione e valorizzazione paesaggistica. Nonostante lo strumento sia stato aggiornato successivamente all'elaborazione progettuale, il Proponente afferma che questa può essere ritenuta in linea con i contenuti del piano, anche grazie al recepimento delle prescrizioni formulate dagli Enti competenti in fase di approvazione del progetto e che, rispetto ai contenuti analizzati all'interno del SIA l'intervento è stato cartografato e inserito come intervento programmato all'interno della tavola delle "Connessioni infrastrutturali e nodi della rete. Il

PTPR è stato aggiornato nei contenuti e nelle previsioni progettuali; tuttavia, lo stesso non introduce elementi di novità in relazione alle opere in progetto.

In ordine alla Pianificazione di livello provinciale e di area metropolitana, il Proponente riferisce che nel SIA del 2011 erano stati analizzati i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) delle provincie di Milano e Lodi, al momento vigenti, affermando che l'intervento in oggetto è indicato nel Piano territoriale come "*Progetti sovraordinati con efficacia localizzativa derivanti dal PTR, da deliberazioni del CIPE o da Intese Stato-Regione*". Nell'Allegato 4 l'intervento rientra nell'elenco dei progetti infrastrutturali (articolo 34), come: 30s Quarta corsia A1 Milano Sud-Lodi Definitivo approvato con Decreto MIT n. 6163 del 16.6.2017; ALTRO ATTO "PIANIFICATORIO" DI RIFERIMENTO: PRMT approvato con DCR n. X/1245 del 26.09.2016 (intervento V 09). DGR n. X/7279 del 30.10.2017 (DEF Regionale 2017). Allegato infrastrutture al DEF 2018; Progetto con efficacia localizzativa (conformativa della proprietà dei suoli) derivante da deliberazioni del CIPE o da Intese Stato-Regione.

All'interno del SIA del 2011 era stato analizzato, in materia di pianificazione dei trasporti il Piano Provinciale di Bacino della Mobilità e dei Trasporti (PBMT), approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 15 del 18 marzo 2004. Il PUMS metropolitano è stato approvato con Deliberazione di Consiglio della Città metropolitana di Milano, Rep. n. 15 del 28 Aprile 2021, declinando i propri obiettivi, strategie e azioni in coerenza con il quadro programmatico di riferimento a scala regionale, sovralocale e locale. Nello schema di riassetto della rete stradale previste dal PUMS, sono riportate anche le opere in corso di realizzazione e quelle comunque già previste nello scenario futuro programmatico di riferimento, indipendenti dalle azioni specifiche del PUMS della Città metropolitana di Milano, derivanti dalla programmazione di scala sovralocale (essenzialmente le opere strategiche di ampia scala previste nel PRMT, paragrafo 3.1.1). Per queste viene indicato un orizzonte temporale di attuazione ai 2, 5 e 10 anni. Nello specifico, l'intervento è indicato tra gli INTERVENTI IN APPALTO O CON PROGETTO ESECUTIVO, DEFINITIVO O PRELIMINARE APPROVATO "30s Quarta corsia A1 Milano Sud- Lodi con orizzonte di attuazione di 5 anni, intervento infrastrutturale relativo alla rete stradale derivante dallo Scenario programmatico di riferimento. Il Nuovo Strumento di pianificazione dei trasporti della città metropolitana di Milano, integrato con il programma regionale (PRMT) considera al suo interno l'intervento di ampliamento alla 4° corsia dell'A1.

Nel SIA del 2011 è stato analizzato il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia (PTCP) di Lodi, approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 30 del 18 luglio 2005. Lo strumento di pianificazione provinciale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA.

In ordine alla Pianificazione Comunale, il Proponente ha verificato gli strumenti urbanistici analizzati in sede di VIA e se gli stessi abbiano subito delle modifiche/aggiornamenti rispetto al SIA del 2011. Nella seguente tabella si riporta il quadro riassuntivo degli strumenti urbanistici analizzati in sede di VIA e all'interno dell'aggiornamento del SIA.

Comune	Strumento urbanistico analizzato nel SIA		Strumento urbanistico analizzato nel presente documento	
	Piano	Approvazione	Piano	Approvazione
San Giuliano Milanese	PGT	Delibera CC n.1 del 27/01/2010	Variante PGT	Delibera CC n. 1 del 5/01/2021
Melegnano	PRG	variante dl luglio 2004	Variante PGT	Delibera CC n. 12 del 16/03/2017
Cerro al Lambro	PGT	Delibera CC n. 24 del 21/06/2010	Variante n. 1 al PGT	Delibera CC n. 15 del 18/07/2017
San Zenone al Lambro	PRG	Delibera CC n. 27 del 15/06/2006	Variante PGT	Delibera CC n. 2 del 22/07/2022
Tavazzano con Villavesco	PGT	novembre 2009	Variante PGT	Delibera CC n. 44 del 22/10/2012
Lodi Vecchio	PRG	variante approvata nel febbraio 2006	Variante PGT	Delibera CC n. 56 del 10/02/2016
Borgo San Giovanni	PGT	adottato con delibera n. 22 del 17/05/2010	Variante PGT	Delibera CC n. 22 del 11/07/2022

Il Proponente afferma che nei suddetti strumenti urbanistici l'intervento in oggetto è stato recepito con le Varianti ai Piani urbanistici.

In ordine alla Pianificazione di settore, il Proponente riferisce che nel SIA del 2011 erano stati analizzati il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco agricolo sud Milano approvato il 3 agosto 2000 con D.G.R. 7/818 del 3 agosto 2000 e le varianti successivamente introdotte al piano non interessano i Comuni interessati dall'intervento in oggetto; il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico; il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni; il Piano Regionale di Qualità dell'Aria.

Gli ambiti vincolistici di interesse trattati all'interno del SIA del 2011 sono stati le risorse storiche, il sistema idrografico, le zone e gli elementi naturali e paesaggistici. Il Proponente riferisce che tali ambiti sono stati recepiti attraverso l'analisi delle carte degli strumenti di pianificazione provinciali e urbanistici comunali, dei piani e programmi di settore e delle analisi ambientali relative allo stato attuale dell'ambiente. Nell'aggiornamento del SIA sono riportati gli esiti delle verifiche svolte dal Proponente in merito agli aggiornamenti degli strumenti sopraccitati, successivi e vigenti allo stato attuale e agli strati informativi messi a disposizione sul portale cartografico nazionale e Sitap e del Geoportale nazionale. I vincoli individuati nell'ambito di interesse indicati nel SITAP sono riferiti esclusivamente a: i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna, vincolati ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. c) ovvero aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche. Il tracciato non interferisce con aree indicate come "boschi" né direttamente con aree vincolate per decreto. Con riferimento ai boschi, nonostante non siano interessate aree identificate tali ai sensi dell'art. 142 lettera g del D.Lgs.42/2004, in fase progettuale è stato eseguito il censimento vegetazionale, dal quale è emersa la presenza di alcune aree boscate (ai sensi dell'art. 42 della L.R. 31/2008), che sono state caratterizzate come tali al momento del rilievo. Per tali aree, come previsto dalla legge regionale (art. 43) sono previsti criteri di trasformazione e di definizione degli interventi compensativi da mettere in atto.

Rete Natura 2000

Nel DM 385/2013 di approvazione veniva preso atto che "per le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA. e V.A.S., con 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 Boffalbra" (IT2090006), la "Garzaia della

Cascina del Pioppo" (712090005) e la "Lanca di Soltarico" (712090007)". Il Proponente afferma che non risulta intervenuta istituzione di nuove aree afferenti alla rete nel territorio in esame e l'intervento non interessa siti appartenenti alla Rete Natura 2000. Altresì, il Proponente afferma che nel corso della progettazione esecutiva, è stato necessario presentare al Ministero dell'Ambiente un'istanza di Valutazione Preliminare Ambientale (VPA) ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.lgs.152/2006 in merito al viadotto sul Fiume Lambro ed il Ministero dell'Ambiente ha comunicato al Proponente l'esito ritenendo che "la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta".

Aspetti ambientali

In merito all'individuazione e stima dei possibili impatti ambientali indotti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in progetto, il Proponente nel § 4 della Relazione di aggiornamento del SIA riferisce che per ognuna delle singole componenti è stata esaminata la caratterizzazione dello stato iniziale e l'interazione con le opere in progetto quantificando, sulla base di approcci settoriali, gli impatti indotti dalla realizzazione dell'intervento e prevedendo l'evoluzione futura del sistema ambientale, nonché eventuali opportune misure di mitigazione. Nel § 4 il Proponente riporta un'analisi puntuale di ogni componente ambientale e della sua variazione rispetto a quanto valutato nel SIA del 2011, in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam iniziato nel secondo trimestre 2022, nel periodo aprile giugno, affermando che, come richiesto nella VIA e previsto nel progetto, ASPI ha predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale che recepisce le richieste di ARPAL pervenute nel corso della fase istruttoria del procedimento. Tale piano prevede che le componenti ambientali valutate nella VIA siano oggetto di un monitoraggio ambientale così articolato: Settore Antropico: componenti atmosfera, rumore e vibrazioni; Settore Idrico: componenti acque superficiali ed acque sotterranee; Settore Naturale: componenti fauna, vegetazione e suolo. Per ogni settore indagato il protocollo di monitoraggio prevede le seguenti fasi di monitoraggio: ante operam, corso d'opera e post operam.

Alla documentazione trasmessa per la richiesta di concessione della seconda proroga di validità della VIA, il Proponente ha allegato le cartografie in scala 1:5.0000 con l'ubicazione di siti di monitoraggio relativi alle componenti indagate (rif. 119959-LL00-PE-DG-00000-00000-D-MAM-003-3, 119959-LL00-PE-DG-00000-00000-D-MAM-004-3) e la relazione specialistica (119959-LL00-PE-DG-PMA-00000-00000-R-MAM0001-4).

Il Proponente riferisce che con Decreto ministeriale prot. UDCM-27 del 20/01/2022 si è proceduto alla costituzione dell'Osservatorio "Autostrada A1 Milano-Napoli - Ampliamento alla quarta corsia del tratto Milano Sud (Tangenziale Ovest) -Lodi" in adempimento a quanto disposto dall'articolo 50, comma 1, lettera p) del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni con la legge 11 settembre 2020, n. 120, che ha modificato l'articolo 28, comma 2 del decreto legislativo 3 aprile 2006, ed in attuazione del decreto ministeriale n. 265 del 13 agosto 2021. Con specifico riferimento all'approvazione e all'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), Autostrade comunicava all'Osservatorio Ambientale l'avvio delle misure relative alla fase ante operam previste per le diverse componenti ambientali, in aderenza alle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale, al fine di garantire almeno un anno di monitoraggio ante operam, stimato sulla base delle tempistiche necessarie all'approvazione del Progetto Esecutivo da parte del Ministero delle Infrastrutture e all'affidamento dei lavori. In ottemperanza al DM n.385 del 31/12/2013, i requisiti e le modalità del Piano sono stati esaminati con Regione Lombardia, supportata da ARPA, in sede di un Tavolo tecnico regionale riunitosi a partire dall'ottobre 2020. Al termine degli incontri e degli approfondimenti svolti, che hanno portato al perfezionamento e alla condivisione del PMA (rif. Prot. T1.2023.0046960 del 20/04/2023 della Regione Lombardia - DG Ambiente e Clima), il Proponente inviava al Ministero dell'Ambiente l'istanza Prot. 9461 del 18/05/2023 di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali inerenti al PMA stesso. L'Osservatorio Ambientale emetteva il parere n.1 del 10/07/2023 con il quale riteneva ottemperate le prescrizioni relative al Piano di Monitoraggio Ambientale lett. C) sub punti d, n, o) e parzialmente ottemperata la lett. A) n. 3.1 in quanto non verificabile, in questa fase, la parte relativa all'applicazione del protocollo operativo prescritto dalla condizione ambientale A2.

CONSIDERATO e VALUTATO che nella Relazione di aggiornamento del SIA la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. afferma che:

- In riferimento agli aspetti progettuali di progetto esecutivo, sono state apportate modifiche, di limitata entità e non sostanziali, frutto di richieste nell'ambito delle fasi approvative stesse e/o di conseguenti approfondimenti tecnici di dettaglio;
- In riferimento alla coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione, le modifiche e/o aggiornamenti intervenute rispetto a quanto analizzato nello SIA del 2011, consistono principalmente nel recepimento dell'intervento all'interno degli strumenti; pertanto, la coerenza degli interventi in oggetto è stata verificata ed è ad oggi confermata;
- In riferimento all'analisi puntuale delle singole componenti ambientali, in base ai dati ambientali disponibili nell'ambito del monitoraggio ambientale ante operam eseguito, non si evidenziano variazioni significative rispetto a quanto valutato nel SIA del 2011;
- In riferimento alla valutazione degli impatti ambientali sulle componenti ambientali non si evidenziano variazioni significative rispetto a quanto valutato nel SIA del 2011.

CONSIDERATO e VALUTATO che non vi sono ragioni ostative alla concessione della seconda proroga richiesta per quanto rappresentato dal Proponente nella documentazione trasmessa. Si fa presente che il Proponente dovrà prestare attenzione allo sviluppo del PGRA (i piani del rischio alluvioni) e dei principi di invarianza idraulica nelle declinazioni locali (comunali). Inoltre, in merito ai PGT Piani di Governo del Territorio Lombardi si fa presente al Proponente che gli stessi stanno iniziando solo ora gli adeguamenti/aggiornamenti alla materia e quelli dei comuni ricompresi non sono aggiornatissimi.

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

ESPRIME PARERE

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

che, per quanto di competenza, sussistono le condizioni per i per la concessione della seconda proroga di 5 anni del termine di validità del D.M. 385 del 31/12/2013 pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 10 del 23/01/2014, che con il DM 237/2021 sono stati prorogati al 23/01/2024, relativo al progetto "Autostrada A1: Milano – Napoli. Tratto: Milano Sud (Tangenziale Ovest) – Lodi. Ampliamento alla IV Corsia".

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli