

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE DEL VIADOTTO LAMBRO
(MODIFICA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO)

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato.
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale – Demolizione e ricostruzione Viadotto Lambro

Nel seguito vengono descritte le finalità e le motivazioni delle modifiche esecutive non sostanziali che sono state apportate al progetto di ampliamento alla quarta corsia della Autostrada A1 Milano – Napoli, tratto Milano Sud – Lodi, approvato in sede di Valutazione di Impatto Ambientale con DEC/VIA n. 385 del 31/12/2013. 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, 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.

Nel progetto approvato, l'adeguamento del viadotto era concepito come ampliamento con un nuovo cassone metallico, mentre nella modifica attuale si prevede la sostituzione dell'impalcato attuale con un nuovo impalcato metallico.

La sostituzione integrale dell'impalcato permette di migliorare le prestazioni dell'opera adeguandola ai requisiti previsti dalle NTC2018, quindi 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, la modifica progettuale migliora la prestazione complessiva dell'opera di scavalco, il cui primo impianto risale agli anni '60.

4. Localizzazione del progetto

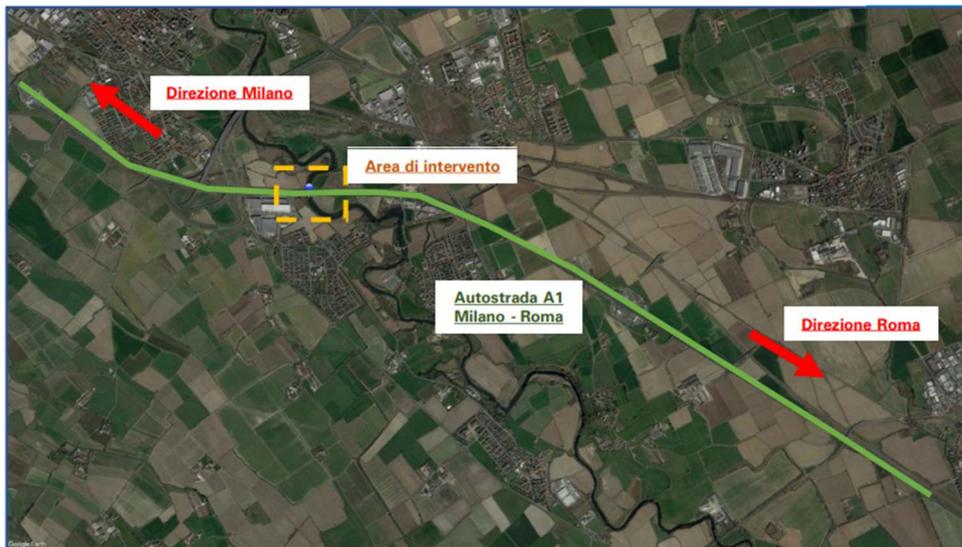


Figura 1 – Area di Intervento



Figura 2 – Ubicazione Ponte Lambro

5. Caratteristiche del progetto

Il presente capitolo illustra le modifiche progettuali proposte relativamente agli interventi in studio rispetto al Progetto valutato in sede di procedura VIA ed evidenzia i connessi effetti sulle componenti ambientali.

Il Ponte sul fiume Lambro, a servizio dell'Autostrada A1, si presenta in rettilineo per una lunghezza complessiva di circa 147 m. Presenta due carreggiate separate, ciascuna ospitante tre corsie oltre quella di emergenza. L'opera è stata aperta al traffico nel 1959 e negli anni '90 è stata ampliata con la terza corsia. La struttura esistente ha 2 tipi di impalcato, ovvero il "Primo Impianto" in c.a.p. post-teso a cavi scorrevoli gettato in opera e "l'ampliamento" in struttura mista acciaio calcestruzzo. La struttura è formata da cinque campate con scansione 29+58+29+2x15.40, in attraversamento dell'alveo del fiume Lambro; la struttura è unica per ambedue le carreggiate.

L'opera ha subito un primo intervento di ampliamento, realizzato in struttura composta acciaio/calcestruzzo, e ricalcando lo schema statico originario, che prevede due "stampelle" sulla zona di attraversamento, collegate da una travata da 15 m collegata con selle Gerber alle stampelle, e due campate in semplice appoggio sulle luci minori. Le spalle, fondate su pali f 500 e f 800, presentano altezza complessiva tra piano viabile e intradosso fondazione pari a circa 7.0 m.

Il primo intervento di ampliamento effettuato negli anni '90, ha portato la larghezza complessiva dell'opera a 33.14 m.

Nella configurazione di progetto approvato, si prevede un ampliamento simmetrico pari a 5.0 m per parte, l'inserimento dei cordoli delle barriere centrali da 70 cm, e cordoli laterali dotati di predisposizione per

barriera F.O.A. da 1.50 m. La larghezza della struttura nella situazione post-ampliamento è pari a 43.0 m. L'impalcato in ampliamento presenta caratteristiche identiche all'ampliamento messo in opera negli anni '90, ed è formato da una struttura composta acciaio-calcestruzzo, con travi di altezza variabile, collegata all'esistente tramite la soletta in c.a.

La modifica progettuale oggetto della presente verifica consiste nella demolizione dell'impalcato esistente e nella ricostruzione di un nuovo impalcato a struttura mista acciaio – calcestruzzo, che riprende il profilo longitudinale della struttura esistente e una configurazione geometrica analoga a quella prevista nel caso di ampliamento in sede.

Lo schema statico del nuovo impalcato è a trave continua ad altezza variabile. Il sistema di appoggio misto composto da dispositivi di appoggio tipo isolatori elastomerici (in pila 1, pila 2, pila 4, spalla B) e multidirezionali a disco elastomerico confinato (spalla A, pila 2, pila 3, pila 4, spalla B).

Per quanto riguarda le pile e le spalle esistenti, sia nella configurazione di progetto approvato sia nella configurazione modificata, il progetto prevede un ampliamento delle strutture esistenti, che avverrà tramite la realizzazione di nuove strutture di elevazione e fondazione in c.a.

Per quanto riguarda le spalle sono previste: nuove fondazioni su pali di grande diametro, demolizioni locali testa muro frontale e paraghiaia; realizzazione nuovo paraghiaia su spalla esistente (senza demolizione del paraghiaia esistente – lavorazioni «poco impattanti» con l'esercizio dell'opera), installazione nuovi appoggi; rinforzo corpo spalla esistente con tirantature passive sub-orizzontali in micropali e placcaggio di contrasto e ancoraggio in c.a. Per quanto riguarda le pile, sono previste nuove fondazioni su pali di grande diametro, demolizioni locali testa pila per realizzazione del nuovo pulvino e installazione nuovi appoggi, realizzazione di aperture per accesso alle pile cave per garantirne l'ispezionabilità.

Resta inoltre inalterato l'intervento di sistemazione idraulica del Fiume Lambro nell'area dell'attraversamento autostradale, con riprofilatura e protezione delle sponde con scogliera in massi sciolti.

Con riferimento alla fase di esercizio non si configurano quindi variazioni nella funzionalità dell'opera e dell'infrastruttura in cui è inserita. Valgono pertanto le medesime considerazioni espresse in sede di VIA.

Il progetto inoltre non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

Viadotto Lambro - Configurazione di progetto

Si riporta di seguito il confronto fra la configurazione approvata e le modifiche proposte, da cui si può osservare come dal punto di vista finale, le variazioni non modifichino le caratteristiche del progetto approvato.

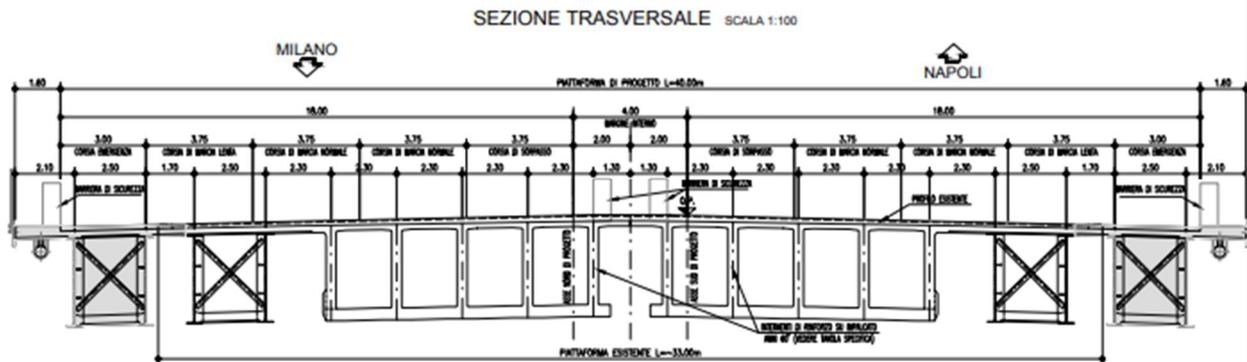


Figura 3 – Sezione trasversale Viadotto Lambro – configurazione approvata

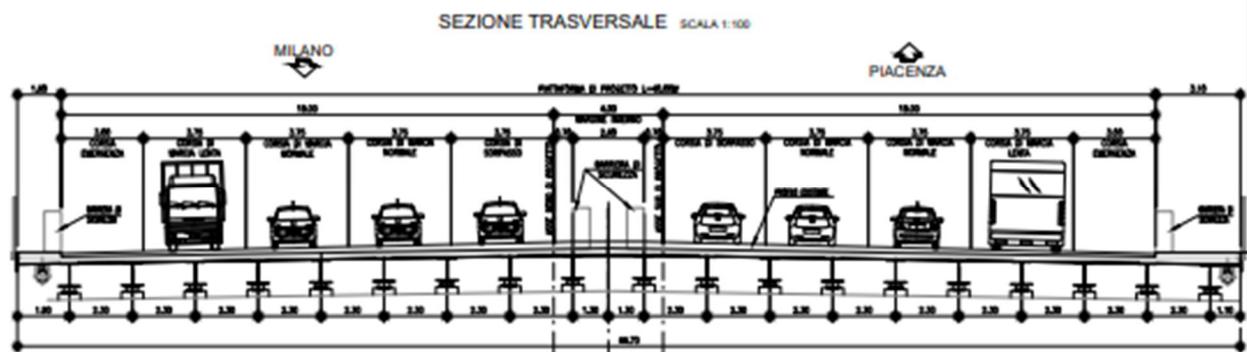


Figura 4 – Sezione trasversale Viadotto Lambro – configurazione modificata

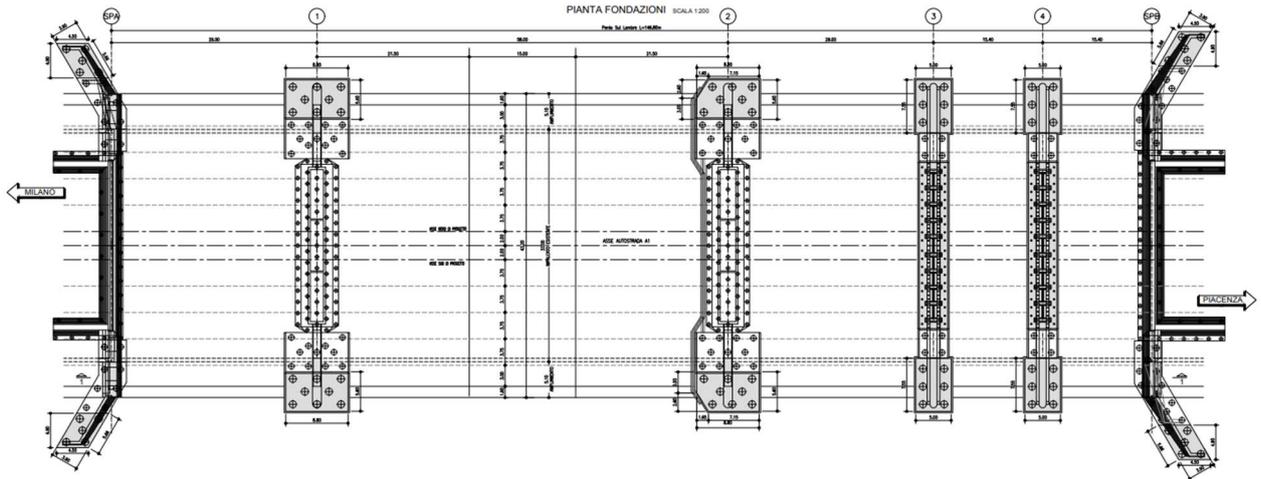


Figura 5 – Pianta fondazioni Viadotto Lambro – configurazione approvata

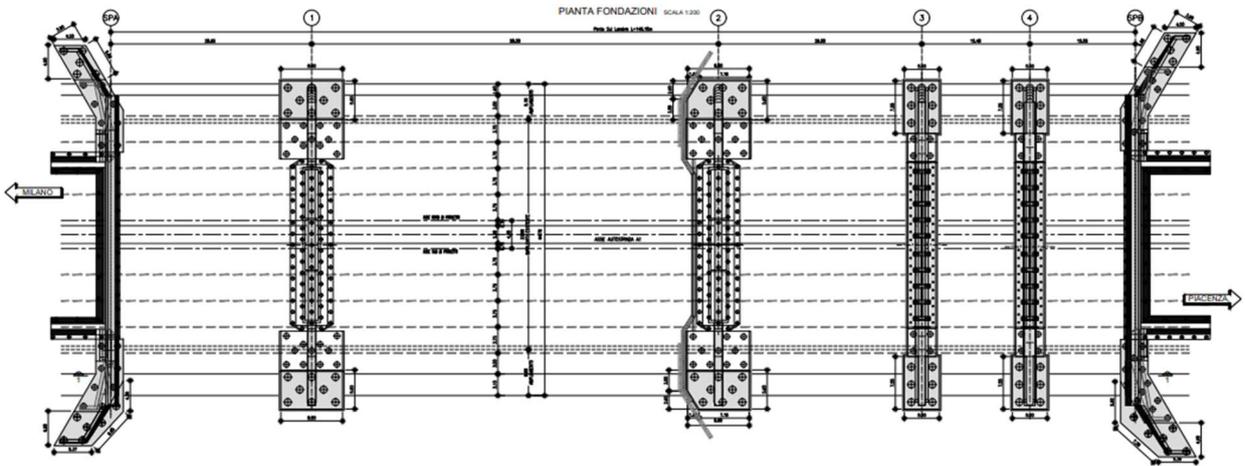


Figura 6 – Pianta fondazioni Viadotto Lambro – configurazione modificata

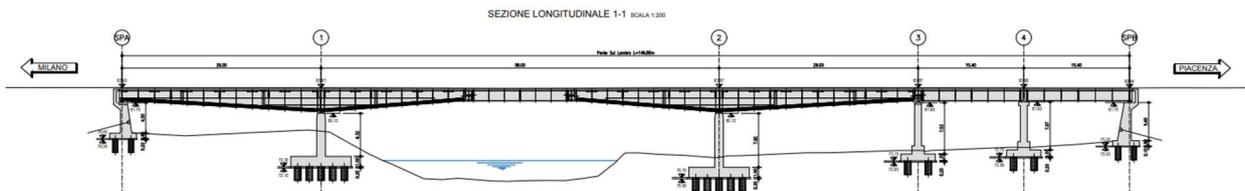


Figura 7 – Sezione Longitudinale Viadotto Lambro – configurazione approvata

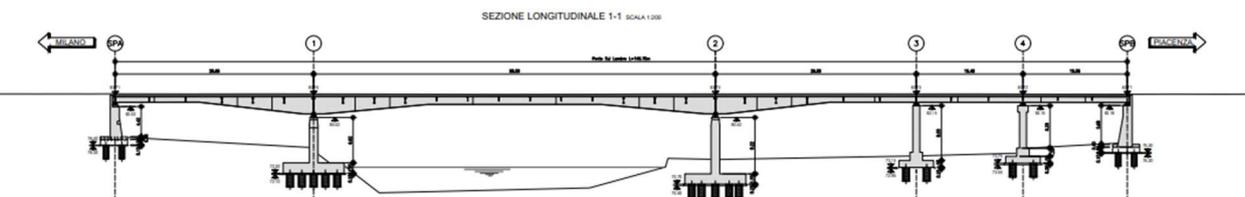


Figura 8 – Sezione Longitudinale Viadotto Lambro – configurazione modificata

Viadotto Lambro - Fase realizzativa e di cantierizzazione

Come anticipato, le principali modifiche riguardano la fase realizzativa e di cantiere, in quanto l'intervento di ampliamento dell'impalcato viene sostituito dalla demolizione dell'impalcato esistente e dalla ricostruzione di un nuovo impalcato. La fase di realizzazione aggiornata prevede cinque fasi operative, suddivise poi in alcune sottofasi, in parte sovrapponibili alle fasi inizialmente previste da progetto.

Le variazioni nelle fasi sono necessarie a garantire la continuità del traffico autostradale durante la demolizione e ricostruzione dell'impalcato del viadotto. Da un punto di vista generale, nonostante, la nuova fasistica comporti un prolungamento dei tempi degli interventi in corrispondenza del viadotto, tuttavia, complessivamente l'aumento dei tempi legato alla demolizione e ricostruzione del viadotto non porta ad una modifica sostanziale nella durata complessiva dei lavori di ampliamento alla 4a corsia, per cui si ritiene che non ciò non porti a modifiche sostanziali.

Dal punto di vista della tipologia di lavorazioni, la modifica riguarda principalmente il taglio e la rimozione dell'impalcato esistente, mentre le aree e le componenti ambientali interessate dalla nuova modalità costruttiva non subiscono variazioni significative.

Come già previsto nel PE approvato, le aree di cantiere sono ubicate in corrispondenza delle spalle del viadotto e occuperanno parzialmente e temporaneamente l'area golenale. In entrambe le configurazioni era infatti necessaria la parzializzazione del fiume Lambro per garantire l'esecuzione dei lavori sia in corrispondenza delle pile sia per la sistemazione finale dell'alveo in asciutto.

Nella configurazione modificata risulta inoltre necessario occupare una maggior area, comunque esterna all'alveo attivo, per il posizionamento e l'operabilità delle gru necessarie al taglio e allo svaro dell'impalcato. Nell'area oltre alle operazioni di taglio e svaro dell'impalcato, avverranno anche le operazioni necessarie alla riduzione dell'impalcato esistente una volta svarato. Le attività di taglio in loco saranno ridotte al minimo indispensabile da poter garantire l'allontanamento degli elementi. Per l'allestimento dell'area di lavoro, si prevede la realizzazione di una pavimentazione in misto da cava, che garantisca la necessaria portanza per il posizionamento e il funzionamento delle gru. Verrà inoltre allestito un sistema di raccolta e successivo smaltimento ai sensi della parte IV del D. Lgs. 152/2006 delle acque eventualmente utilizzate per l'abbattimento di polveri o il raffreddamento dei macchinari durante il taglio dell'impalcato.

La maggiore estensione delle aree di cantiere comporta anche la risoluzione provvisoria di due interferenze con la rete idrografica esistente (Roggia Viscontea – deviazione provvisoria e un fosso di guardia – tombamento provvisorio) per evitare interferenze con le acque durante le lavorazioni.

Dal punto di vista costruttivo, l'intero intervento in corrispondenza del viadotto Lambro avverrà secondo le fasi seguenti.

Fase Preliminare

Durante la fase preliminare verrà realizzato il sistema di sbarramento in alveo mediante una tura in terra e un sistema di aggettamento acque in modo da parzializzare l'alveo e procedere con la realizzazione della sistemazione dell'alveo e la realizzazione di opere provvisorie necessarie alla successiva rimozione dell'impalcato in cemento armato precompresso. Sempre nella fase preliminare verranno ampliate le pile esistenti. Il sistema di sbarramento e deviazione dell'alveo era già previsto nella versione precedente del PE analogamente agli interventi di ampliamento delle pile esistenti. Rispetto al progetto esecutivo approvato in VIA la principale modifica è costituita dalla realizzazione di pile provvisorie, costituite da telai tubolari in carpenteria metallica, necessarie alla rimozione dell'impalcato in CAP, mentre la parzializzazione e lo sbarramento dell'alveo, nonché la sistemazione in scogliera a protezione dell'erosione era già prevista.

In sintesi, la fase preliminare prevede le seguenti attività:

- Realizzazione sistema di sbarramento alveo
- Sistemazione alveo
- Realizzazione opere provvisorie per rimozione impalcato in CAP e realizzazione ampliamento pile

Fasi 1-2-3-3bis

Durante questa fase le lavorazioni e gli interventi riguarderanno l'impalcato una carreggiata per volta, spostando di conseguenza il traffico e procedendo successivamente con il taglio e la rimozione dell'impalcato esistente e ricostruendo gli elementi del nuovo impalcato. La demolizione dell'impalcato esistente avverrà mediante taglio e rimozione con l'utilizzo di autogrù tralicciate della portata di 250 ton, che richiedono aree di appoggio adeguate e conseguentemente la necessità di procedere con la deviazione temporanea della Roggia Viscontea e il tombamento di un fosso di guardia.

La **fase 1** prevede le seguenti attività:

- Spostamento del traffico in direzione sud in adiacenza all'altra carreggiata (flesso carreggiata sud)
- Taglio e rimozione dell'impalcato metallico in carreggiata sud

- Taglio sbalzo laterale soletta
- Lavorazioni sulle sottostrutture in ampliamento lato carreggiata sud ed esecuzione nuovo impalcato

La **fase 2** prevede le seguenti attività:

- Mantenimento del traffico in direzione nord sulla carreggiata sud
- Taglio e rimozione dell'impalcato esistente (metallico e in CAP) in carreggiata nord
- Completamento nuovo impalcato carreggiata nord

La **fase 3** prevede le seguenti attività:

- Spostamento del traffico in direzione nord sulla nuova carreggiata nord
- Mantenimento del traffico in direzione nord sulla carreggiata sud
- Demolizione impalcato esistente in CAP carreggiata sud
- Completamento nuovo impalcato carreggiata sud

La **fase 3bis** prevede le seguenti attività:

- Spostamento del traffico in direzione nord sulla nuova carreggiata nord
- Spostamento del traffico in direzione sud in adiacenza all'altra carreggiata
- Solidarizzazione nuovo impalcato carreggiata sud

Fase 4

Durante la fase 4 le lavorazioni riguarderanno l'alveo del fiume Lambro con la rimozione delle opere provvisionali, il completamento della sistemazione spondale e il ripristino delle aree golenali. La rimozione delle opere provvisionali avverrà in asciutta tramite la parzializzazione del corso d'acqua realizzata nella fase preliminare, minimizzando la perturbazione e le possibili interferenze con le acque in quanto verranno rimossi solo l'elevazione delle pile provvisorie, in quanto gli elementi di fondazione resteranno all'interno della massicciata di protezione spondale.

La fase 4 prevede le seguenti attività:

- Scambio carreggiata direzione nord su carreggiata sud
- Nessuna lavorazione in carreggiata – apertura spazio cantiere per interventi in ingresso e in uscita dal viadotto
- Rimozione opere provvisionali
- Ripristino aree golenali

Fase 5

Durante la fase 5 verranno completati gli interventi in corrispondenza dell'impalcato e verrà riportato il traffico nella configurazione definitiva.

La fase 5 prevede le seguenti attività:

- Sistemazione cordolo laterale in carreggiata sud
- Realizzazione finiture e configurazione definitiva al traffico.

Tutte le modifiche apportate non variano la strategia di localizzazione delle aree di cantiere prevista nel progetto approvato in sede di VIA, i presidi ambientali e le misure gestionali già esaminate in sede di VIA, né la gestione delle terre e rocce di scavo ai sensi dell'art. 186 del 152/2006 esaminata in sede di VIA.

La seguente tabella confronta in modo sintetico il progetto sottoposto a VIA con il progetto comprendente le modifiche sopra indicate, che si ricorda discendono dalla necessità di migliorare le caratteristiche prestazionali e funzionali del Viadotto Lambro.

ELEMENTO	PROGETTO VIA (DECRETO n. 385 del 31/12/2013)	PROGETTO AFFINATO	CONFRONTO
Demolizione e ricostruzione del Viadotto Lambro	Il progetto prevedeva l'ampliamento in sede dell'opera esistente.	A seguito di indagini e verifiche sull'opera esistente, il progetto aggiornato prevede la demolizione e ricostruzione nella configurazione ampliata dell'impalcato del viadotto. La modifica conferma l'ampliamento e il rinforzo delle pile e delle spalle già previsto da progetto. Sono inoltre	MIGLIORATIVO Si migliorano le prestazioni funzionali dell'opera, con conseguente allungamento della vita utile dell'opera.

		confermate le opere di sistemazione idraulica del fiume Lambro nel tratto di interferenza.	
Aree di cantiere	Strategia di pianificazione riportata nel progetto	Si conferma complessivamente l'ubicazione delle aree di cantiere e il sistema di cantierizzazione dell'intero intervento; sono state però definite due aree di lavoro dedicate all'ampliamento del viadotto Lambro, in prossimità del viadotto stesso, che verranno adibite alle operazioni di demolizione, rimozione e varo dell'impalcato.	MIGLIORATIVO A fronte di una maggior occupazione di superficie dedicata ad aree di lavoro, la modifica definisce una serie di accorgimenti atti a garantire la tutela delle componenti ambientali, con particolare riferimento alle acque superficiali, per le quali si prevede la risoluzione temporanea di due interferenze con la rete idrografica esistente per evitare possibili interferenze con la qualità delle acque durante la fase di cantiere.
Gestione terre e rocce di scavo	La procedura di gestione delle terre e rocce è stata approvata nell'ambito della VIA n. 385 del 31.12.2013	Nessuna modifica	INVARIATO

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	<u>Decreto VIA D.M. n. 0000385 del 31.12.2013</u>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90 (seduta del 03.03.2017) <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<u>Provvedimento finale Intesa Stato Regione (n. 6163 del 16 giugno 2017)</u> <input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione idraulica e concessione aree demaniali (R.D. 523/1904)	<i>Comune di Cerro al Lambro, San Zenone al Lambro Regione Lombardia – AIPO</i> <input type="checkbox"/>

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Sulla base di quanto elaborato dal SITAP, all.2, il viadotto si sovrappone alla fascia di rispetto del Fiume Lambro – vincolata ai sensi del D.Lgs.42/2004 art.142 c.1. lettera a), b), c).</p> <p>Il Fiume Lambro (progressiva km 11+798) rappresenta un importante corridoio della Rete ecologica della Città Metropolitana di Milano, classificato nel PTM come “Principale corridoio ecologico dei corsi d’acqua”</p> <p>A causa delle pesanti modificazioni da parte dell’attività antropica e dello stato di inquinamento in cui verte, il Lambro, nel tratto di autostrada in studio, perde però i suoi caratteri di naturalità. Tali condizioni rendono necessario prevedere opportune opere di mitigazione sia per la fase cantiere che per quella di esercizio dell’infrastruttura ampliata, anche in riferimento agli aspetti relativi alle componenti naturalistiche.</p>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La tratta dell’A1 oggetto della presente istanza ha una distanza minima dalle zone costiere e marine di circa 120 km.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La tratta A1 Milano Sud -Lodi non ricade in prossimità di alcuna zona montuosa e forestale tutelata.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il Viadotto non interessa aree della Rete Natura 2000 (SIC o ZPS), né un territorio particolarmente significativo per quel che riguarda le risorse naturalistiche. L’opera ricade però all’interno del Parco Agricolo Sud Milano, come indicato nello S.I.A. relativo all’intervento di Ampliamento alla 4ª corsia dell’A1 nel tratto Milano Sud – Lodi.</p> <p>Gli indirizzi di tutela del PTPR sono orientati a limitare gli insediamenti nelle zone golenali.</p> <p>Delle fasce fluviali vanno protetti innanzitutto i caratteri di naturalità dei corsi d’acqua, i meandri dei piani golenali, gli argini e i terrazzi di scorrimento. Particolare attenzione va assegnata 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.</p>

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall’area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall’area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Come analizzato nello SIA, il tratto di autostrada A1 vicino al viadotto Lambro ricade all'interno di aree di degrado paesistico provocato da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - criticità ambientali, come lo stato di inquinamento del Lambro stesso e la presenza di un sito contaminato di interesse nazionale - ai sensi dell'art.15 del D.M. 471/99 "Regolamento recante criteri, procedure e modalità per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale dei siti inquinati, ai sensi dell'art.17 del D.Lgs. 22del 5 febbraio 1997, e e ss.mm.ii.", ora D.Lgs.152/06 "Norme in materia ambientale" localizzato nel comune di Cerro al Lambro, in località Cascina Gazzera; tale SIN è diviso in due lotti e quello più a nord, più vicino, dista circa 1.200 m dal Viadotto Lambro. - da sottoutilizzo, dismissione ed abbandono del territorio, come cave abbandonate non ancora recuperate ed aree agricole dismesse abbandonate per la sospensione delle pratiche colturali.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La tratta A1 Milano Sud -Lodi lambisce marginalmente le aree metropolitane di Milano, il cui tessuto insediativo presenta connotazioni miste, con caratteri rurali e agricoli.</p> <p>Lungo il tratto autostradale si può notare inoltre una forte presenza di aree industriali logistiche che formano estesi recinti isolati, contigui ad ambiti agricoli e/o urbanizzati, per le quali la Pianificazione vigente delinea attenti processi di riqualificazione e mitigazione.</p>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, il viadotto interessa direttamente il corso d'acqua naturale e il relativo contesto paesistico, caratterizzato da elementi morfologici, naturalistici, storico-architettonici e culturali.</p> <p>L'ambito di maggior interesse è sicuramente rappresentato dal Parco Agricolo Sud Milano; all'interno del suo perimetro il PTM identifica "fasce di rilevanza paesistico-fluviale" date dalla presenza del fiume Lambro che attraverso il tracciato autostradale alla progressiva km 11+798; gli interventi antropici devono quindi essere effettuati nel rispetto delle diversità ambientali minimizzando l'impatto degli stessi sulle componenti ambientali.</p> <p>Il viadotto Lambro è localizzato poco lontano da aree connotate dalla presenza di elementi di interesse storico, geomorfologico e naturalistico, quali i "centri storici e nuclei di antica formazione", aree urbanizzate di più antico insediamento (il più vicino si trova a circa 120 m dal ciglio autostradale in carreggiata ovest nei pressi della progressiva km 12+650 ed è relativo alla frazione di Ceregallo nel comune di San Zenone al Lambro) e gli "insediamenti rurali di interesse</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
			<p>storico” sorti lungo la rete irrigua storica o lungo i “percorsi storici e di interesse paesistico” che li collegano, in rapporto con il paesaggio agrario circostante.</p> <p>Le “aree a rischio archeologico”, caratterizzate dall'accertato ritrovamento di beni di interesse archeologico, per le quali la pianificazione vigente prevede il controllo di ogni tipo di scavo o di movimento del suolo e del sottosuolo (in cui gli scavi o le arature dei terreni di profondità maggiore di 50 cm devono essere segnalati alla Soprintendenza archeologica preventivamente) non sono interessate dall'attività di demolizione e ricostruzione del viadotto.</p> <p>Il progetto presentato non ricade all'interno di nessuna delle aree citate e non interferisce con esse.</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il viadotto Lambro per metà è interno al perimetro del Parco Agricolo Sud Milano, istituito con LR 24/1990, classificato come parco agricolo e di cintura metropolitana, che occupa, in 61 comuni, una superficie di circa 47.000 ettari e comprende un'estesa area a semicerchio lungo il perimetro meridionale della città metropolitana di Milano, tutelando l'ambito agricolo in un'area tra le più densamente popolate ed industrializzate d'Europa.</p> <p>I valori ambientali dell'area a parco sono quelli caratteristici della pianura irrigua milanese, con un'agricoltura intensiva che risale alle prime bonifiche del medioevo. Le opere di sistemazione agraria, la rete dei canali irrigui, le siepi e i filari si affiancano agli elementi naturalistici di maggior pregio, quali le zone dei fontanili e le residue aree boscate.</p> <p>Il parco unisce motivi di salvaguardia e tutela del territorio con la difesa di una funzione economica, quale quella agricola, che ha segnato la storia dello sviluppo economico di quest'area, tenendo contemporaneamente conto di una domanda sociale sempre più ampia di spazi aperti, fruibili e ricchi di significativi valori culturali, tipici di un contesto di area metropolitana.</p> <p>Il tracciato autostradale, in corrispondenza dell'attraversamento del Lambro (km 11+798), si mantiene su porzioni marginali del parco; l'intervento in oggetto non comporterà una nuova frammentazione di porzioni di territorio del parco.</p> <p>Anche il comune di San Zenone al Lambro, esterno al Parco Agricolo Sud, definisce il territorio attorno al Viadotto come Ambito Agricolo di interesse strategico.</p>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nell'ambito della procedura di VIA già espletata non è emerso l'interessamento diretto di siti contaminati vicino al viadotto Lambro.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
			<p>Un sito contaminato di interesse nazionale - ai sensi dell'art.15 del D.M. 471/99 "Regolamento recante criteri, procedure e modalità per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale dei siti inquinati, ai sensi dell'art.17 del D.Lgs. 22del 5 febbraio 1997, e e ss.mm.ii.", ora D.Lgs.152/06 "Norme in materia ambientale" è localizzato nel comune di Cerro al Lambro, in località Cascina Gazzera; tale SIN è diviso in due lotti e quello più a nord, più vicino, dista circa 1.200 m dal Viadotto Lambro.</p> <p>Nel 2019 la giunta regionale ha approvato lo schema di convenzione tra la stessa Regione e il Comune di Cerro al Lambro per lo smaltimento dei rifiuti, la progettazione e la bonifica dei terreni dell'ex area agricola che negli anni Sessanta e Settanta è stata contaminata da un susseguirsi di sversamenti abusivi d'idrocarburi e melme acide. Si stima che in uno spazio di 50mila metri quadrati a ridosso del Lambro siano state sepolte 120mila tonnellate di rifiuti derivanti da lavorazioni petrolchimiche. Una bomba ecologica che ha imposto una serie d'interventi, in parte già realizzati, di controllo e messa in sicurezza dei terreni. Cascina Gazzera non è l'unico sito inquinato del Sud Milano. Altre piaghe ambientali sono la ex azienda chimica Saronio, estesa tra Melegnano e la stessa Cerro al Lambro, la ex discarica di Cascina Montebuono a Vizzolo Predabissi e i terreni di Cà del Lambro a Mediglia.</p>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le modifiche in progetto non ricadono in territori gravati da vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le aree a rischio e pericolosità alluvioni, così come individuate dal PGRA, discendono da quanto stabilito dai PAI vigenti, rielaborate alla luce del necessario coordinamento europeo. Il viadotto attraversa un'area a rischio alluvione. La modifica progettuale non altera il regime idraulico o le condizioni di deflusso rispetto a quanto già approvato in VIA.</p> <p>Secondo quanto riportato dall'Inventario fenomeni franosi Lombardia (IFFI) l'area non è soggetta ad alcun rischio frana.</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Secondo la Classificazione sismica dei comuni lombardi aggiornata con la Delibera della Giunta Regionale della Lombardia dell'11 luglio 2014 n.2129, entrata in vigore il 10 aprile 2016., entrambi i comuni interessati viadotto ricadono in zona 3 "Zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti" con $0,05 < a_g \leq 0,15$, in cui ag è il valore dell' accelerazione orizzontale massima su suolo rigido o pianeggiante che ha una probabilità del 10% di

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
			essere superato in 50 anni g; Cerro al Lambro ha AgMax=0.0629 e San Zenone al Lambro ha AgMax=0.0649774
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Gli interventi di adeguamento del viadotto Lambro riguardano un'opera autostradale esistente, pertanto è interessata in fase di cantiere la fascia di rispetto autostradale (30 m).</p> <p>Nell'intorno non sono presenti Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù rispetto a quelli menzionati nei paragrafi precedenti; pertanto la modifica proposta non genera alcuna interferenza con tali vincoli.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione:</i> Gli interventi in oggetto comportano puntuali e limitate modifiche al progetto approvato di ampliamento del viadotto Lambro. In termini di morfologia e uso del suolo, è prevista la demolizione e sostituzione con l'ampliamento dell'impalcato del viadotto. La modifica progettuale riguarda unicamente l'impalcato del viadotto, in quanto la parte di ampliamento delle pile e sistemazione in alveo erano già previste nel PE approvato. Durante le fasi di ampliamento delle pile del viadotto sarà necessaria una parzializzazione del dell'alveo del fiume Lambro al fine di</p>		<p><i>Perché:</i> Con riferimento a una possibile modifica fisica dell'ambiente, le azioni di progetto connesse alle modifiche non comportano una variazione significativa rispetto a quelle già considerate ambientalmente compatibili nell'ambito dell'istruttoria VIA; si tratta infatti di modifiche localizzate, con eventuale occupazione di suolo contenuta nello spazio e nel tempo. Non si modificano gli interventi di sistemazione idraulica rispetto a quanto già valutato e approvato in fase di VIA. Dal punto di vista delle fasi di cantierizzazione le modifiche riguardano principalmente la gestione del traffico durante la demolizione e ricostruzione dell'impalcato. Non variano invece gli interventi di</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<p>permettere l'esecuzione delle lavorazioni all'asciutto e non interferire con il deflusso delle acque. È inoltre prevista la realizzazione di una scogliera a protezione delle sponde del fiume per risolvere gli attuali problemi di erosione delle sponde. In fase di cantiere potrà essere necessaria una limitata interferenza con la vegetazione fluviale limitrofa; si considera che le aree operative saranno circoscritte ad un'area limitata in prossimità del viadotto, ma potranno essere necessari limitati tagli di vegetazione per l'apertura di un breve tratto di pista di cantiere e piazzole di lavoro per il deposito dei materiali e posizionamento dei mezzi operativi.</p>	<p>ampliamento delle pile e delle fasi idrauliche.</p> <p>Gli interventi in progetto non comportano modificazioni fisiche permanenti dell'ambiente interessato aggiuntive rispetto allo stato attuale.</p> <p>Le modifiche che potranno verificarsi in fase di cantiere per lo scotico e compattazione dei suoli, oltre che per il taglio di vegetazione, nelle superfici destinate a cantiere operativo, saranno oggetto di interventi di ripristino al termine dei lavori per riportare le aree allo stato ante operam.</p> <p>Il Capitolato Ambientale descrive e indica tutti gli accorgimenti operativi atti a garantire la mitigazione e il contenimento delle interferenze con la qualità delle acque del fiume Lambro che dovranno essere adottati durante la fase realizzativa.</p> <p>Il fiume Lambro è inoltre inserito all'interno del Piano di Monitoraggio Ambientale approvato per l'intero intervento di Ampliamento. Le sezioni previste a monte e a valle dell'intervento sul fiume Lambro permetteranno di individuare eventuali interferenze con le lavorazioni e di valutare idonei interventi correttivi.</p>	
<p>2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> In considerazione della tipologia di opera, non è previsto utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili, se non quelle legate alle materie prime da</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Il temporaneo utilizzo di territorio non darà luogo ad impatti ambientali significativi. Inoltre, tutte le aree saranno ripristinate allo stato ante operam a fine lavori, secondo quanto già previsto in sede di VIA.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
	<p>utilizzare (acciaio, calcestruzzo, ecc.).</p> <p>In merito all'occupazione di suolo, gli interventi di ampliamento del viadotto non comportano occupazioni permanenti aggiuntive rispetto a quanto previsto in sede di VIA.</p> <p>In fase di cantiere, saranno occupate prevalentemente aree interne alla fascia di rispetto autostradale, con l'aggiunta di una porzione di area nell'intorno del viadotto e una porzione di area golenale.</p> <p>Sarà necessario il taglio della vegetazione presente, in ambiti limitati per le necessità operative del cantiere; inoltre saranno necessarie allestite delle aree di lavoro per il posizionamento delle gru utilizzate per la demolizione/rimozione e ricostruzione dell'impalcato, nonché per le normali attività di cantiere, quali il deposito temporaneo dei materiali e attrezzature. L'area in prossimità del viadotto servirà inoltre come accesso all'area golenale per le sistemazioni idrauliche in alveo.</p>		
<p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che</p>	<p><input type="checkbox"/> Si</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Si</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<p><i>Descrizione:</i> La tipologia di opera non comporta l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana. Le uniche sostanze potenzialmente inquinanti utilizzate ed eventualmente stoccate in cantiere, sono i carburanti/lubrificanti delle macchine di cantiere e i materiali edili utilizzati nelle diverse fasi di lavoro (calcestruzzo, asfalto, malta cementizia, vernice protettiva, ecc.).</p>	<p><i>Perché:</i> I materiali potenzialmente inquinanti utilizzati in cantiere saranno stoccati e manipolati secondo specifiche procedure al fine di evitare possibili sversamenti sul suolo e nel corso d'acqua. Con l'adozione degli specifici accorgimenti di buona pratica del cantiere saranno evitati potenziali effetti negativi sulle componenti ambientali.</p>	
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Il progetto è uniformato alle stesse modalità di gestione dei rifiuti e delle terre e rocce di scavo già previste per il PD approvato in sede di VIA e riportate nella Procedura di Gestione Terre ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006. È prevista la produzione di rifiuti in fase di realizzazione del progetto, consistenti nei materiali derivanti dalla</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p> <p><i>Perché:</i> La produzione di rifiuti derivanti dagli scavi resta invariata rispetto alla Procedura di Gestione Terre già approvata nell'ambito della VIA. Per ulteriori tipologie di rifiuti (calcestruzzi e altri materiali da demolizioni, conglomerati bituminosi) le produzioni saranno limitate al minimo necessario per la realizzazione fisica dell'opera. Laddove possibile, i volumi in esubero saranno conferiti ad impianti di recupero. In ogni caso le modifiche progettuali illustrate non portano a variazioni sostanziali di quanto già</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	demolizione delle strutture esistenti. Gli eventuali rimodellamenti per le necessità di allestimento delle aree di cantiere non comporteranno la produzione di inerti in esubero.		previsto nel progetto sottoposto a VIA.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Le emissioni prodotte dall'opera in progetto sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate nel corso della fase di realizzazione dall'insieme delle attività che comportano la movimentazione delle terre e le operazioni di demolizione e da emissioni inquinanti, prodotte dal traffico veicolare.		Perché: Le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione, compresi quelli connessi alle emissioni polverulente, sono impartite all'impresa esecutrice, tramite uno specifico Capitolato Ambientale. Si conferma l'impostazione delle misure gestionali e degli interventi previsti al fine del contenimento degli impatti in fase di costruzione, anche per le modifiche introdotte. Per le emissioni inquinanti generate in fase di esercizio, le modifiche non comportano variazioni dei flussi di traffico autostradale rispetto al progetto approvato in sede di VIA.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: In fase di esercizio, le attività di adeguamento in esame non comportano alcuna modifica rispetto allo stato attuale in termini di emissioni dell'infrastruttura viaria. In fase di cantiere saranno prodotte emissioni acustiche, in particolare in occasione di specifiche		Perché: Si segnala l'assenza di ricettori residenziali nelle immediate vicinanze del cantiere rispetto ai quali le emissioni acustiche del cantiere potrebbero risultare significative. La modifica prevista non comporta un aumento significativo degli impatti acustici rispetto a quanto già previsto da progetto. Per quanto riguarda il possibile disturbo da vibrazioni, la modifica proposta non	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	lavorazioni (demolizione), che causeranno impatti di breve durata rispetto al cronoprogramma complessivo delle attività.		comporterà aumenti significativi in quanto la demolizione dell'impalcato avverrà tramite taglio e rimozione, lavorazioni tipicamente a bassa emissione vibrazionale. In ogni caso le attività di cantiere saranno gestite con tutti gli accorgimenti necessari a limitare la produzione significativa di rumore, e vibrazioni. Secondo le prescrizioni da Capitolato Ambientale, inoltre, prima dell'inizio delle lavorazioni l'appaltatore dovrà presentare apposita valutazione di impatto acustico evidenziando il rispetto dei limiti acustici, l'individuazione di mitigazioni temporanee o il ricorso a deroga acustica.	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: I rischi di contaminazione del terreno o delle acque, superficiali e/o sotterranee, potenzialmente generati dall'opera in progetto sono da ricondurre alla fase di realizzazione ed a quella di esercizio. In entrambi i casi, la causa primaria di modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli è riconducibile alla dispersione di eventuali sostanze inquinanti veicolate dalle acque meteoriche di dilavamento delle		Perché: Il progetto recepisce tutte le dotazioni impiantistiche e le misure gestionali già assunte nel PD e valutate positivamente in sede di istruttoria VIA. Non variano inoltre le fasi realizzative relative agli interventi in alveo necessari sia per l'ampliamento del viadotto, sia per la sistemazione idraulica. Il Capitolato Ambientale inoltre indica gli accorgimenti e gli apprestamenti mirati ad evitare eventuali contaminazioni del terreno o dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	aree pavimentate dei cantieri e della piattaforma stradale. Al fine di evitare il determinarsi di detto rischio il PD sottoposto a VIA ha indicato le necessarie misure gestionali e presidi idraulici			
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> In ragione della tipologia di attività previste in fase realizzativa, rientranti nel novero delle canoniche lavorazioni finalizzate alla costruzione di un'opera infrastrutturale, è ragionevole escludere il determinarsi di rischi di incidenti sia per la salute che per l'ambiente. Durante le attività di cantiere i lavoratori saranno inoltre dotati di tutti i dispositivi di sicurezza previsti dalla normativa vigente.</p> <p>Per la fase di esercizio gli interventi di adeguamento in esame sono finalizzati a migliorare le condizioni dell'infrastruttura, anche in termini di sicurezza, pertanto si ritiene che non si verifichino incidenti.</p>		<p><i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali possano determinarsi rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana e l'ambiente.</p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, il</p>		<p><i>Perché:</i> Il quadro delle aree oggetto di specifiche misure di tutela potenzialmente interessato dal</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	viadotto sovrappassa il corso d'acqua vincolato Fiume Lambro. L'area vasta è inoltre inclusa nel Parco Agricolo sud di Milano. Non si segnala la presenza di ulteriori elementi tutelati nelle immediate vicinanze delle modifiche di progetto.		progetto modificato non differisce da quello già valutato positivamente in sede istruttoria del PD, non si prevedono ulteriori interferenze con beni tutelati.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'unico corridoio ecologico interferito è il fiume Lambro, che però, benché vincolato, è fortemente compromesso in quanto molto inquinato, come già analizzato in sede di VIA.		<i>Perché:</i> La modifica progettuale introdotta non interferisce con negativamente, rispetto a quanto già valutato positivamente in sede di VIA, sul contesto ecologico attuale	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> come già detto, L'unico corso d'acqua interferito è il fiume Lambro, molto inquinato, come già analizzato in sede di VIA. L'intervento riguarda l'ampliamento di un'opera di attraversamento idraulico esistente, che non modifica la funzionalità idraulica dell'attraversamento, ma ripristina delle situazioni di erosione delle sponde che potrebbero portare a potenziali criticità.		<i>Perché:</i> Le modifiche introdotte non interessano altri corsi d'acqua oltre al Fiume Lambro. Le modifiche progettuali presentate non interessano gli interventi di sistemazione idraulica in corrispondenza del fiume Lambro già previsti nel PE approvato.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> L'autostrada A1 nella tratta Milano SUD – Lodi è essa stessa un importante elemento della viabilità nazionale e locale. L'intervento di potenziamento (allargamento alla 4° corsia) ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche non riguardano l'assetto finale del traffico e della viabilità già valutata positivamente nell'ambito della VIA.</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Sebbene l'orografia delle varie aree di intervento sia pressoché pianeggiante, le caratteristiche altimetriche dell'A1 nel tratto in esame consentono una visibilità ridotta del tracciato dalle aree circostanti; solo in corrispondenza di alcuni attraversamenti di viabilità e nell'attraversamento dei corsi d'acqua maggiori, tra cui proprio il viadotto Lambro, la piattaforma si eleva sulla pianura e diventa visibile anche a distanza. In merito alla fruizione pubblica, l'ambito connotato da un più elevato livello fruitivo è rappresentato dalla stessa opera oggetto di intervento.</p>		<p><i>Perché:</i> Da un punto di vista di compatibilità paesaggistica, l'opera è identica a quella già valutata positivamente nell'ambito della VIA.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p>		<p><i>Perché:</i></p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	L'intera opera in progetto lungo il suo percorso attraversa sia aree urbanizzate che aree agricole e rurali, partendo dalla fascia di transizione tra le aree della periferia urbana di Milano e quelle agricole periurbane. Per quanto riguarda la perdita di suolo, questa sarà limitata alla fascia strettamente adiacente all'attuale tracciato autostradale finalizzata alla realizzazione della 4° corsia di ampliamento.	In termini generali le modifiche introdotte non incidono in termini di perdita di suolo rispetto a quanto previsto nel PD sottoposto a VIA, è in ogni caso da evidenziare che il suolo interessato non si può considerare non antropizzato data la sua localizzazione contermina al nastro autostradale esistente.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'analisi dei piani vigenti a livello locale e sovraordinato non ha evidenziato elementi di incompatibilità rispetto alla tipologia di intervento in progetto.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i> Le modifiche proposte al PD sottoposto a VIA non modificano le previsioni di uso del suolo già valutate.
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> La tratta della A1 Milano Sud Lodi non ricade all'interno di zone ad alta densità abitativa, in quanto le città, seppur caratterizzate da una densità abitativa rilevante, sono lambite solo marginalmente e nell'area della periferia dall'infrastruttura di progetto, che, per il resto, attraversa zone per lo più rurali.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i> Le modifiche in progetto non apportano modifiche a quanto previsto per il PD approvato in sede di VIA.
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali,	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> La distanza tra il viadotto e i ricettori sensibili è notevole.		<i>Perché:</i> Le modifiche proposte non interessano alcuno dei ricettori evidenziati in sede di VIA.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La tratta dell'A1 in oggetto attraversa aree rurali ed agricole. In tal senso, la vegetazione naturale è presente soltanto lungo alcuni corsi d'acqua, mentre per il resto è stata sostituita nel corso dei secoli dalle attività agricole costituite quasi interamente da seminativi, caratterizzate da una forte frammentarietà e marginalità in prossimità degli ambiti urbani, ma che divengono prevalenti man mano che ci si allontana da questi. Il parco Agricolo Milano sud è comunque un "ambito agricolo di rilievo paesaggistico".		<i>Perché:</i> Le modifiche introdotte non interferiscono con gli ambiti agricoli di maggior interesse paesaggistico.	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Alcune delle aree interessate dal progetto ricadono in aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs 155/2010. Tuttavia, lo stato della qualità dell'aria		<i>Perché:</i> La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	nell'area interessata dal tracciato autostradale presenta le criticità comuni a tutte le aree antropizzate del bacino padano e ad un livello inferiore.			
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Per quanto concerne gli aspetti sismici, le aree interessate dal progetto di ampliamento alla quarta corsia della A1 Milano Sud - Lodi ricadono in zona 3, secondo la Classificazione sismica dei comuni lombardi aggiornata con Del.G.R. della Lombardia dell'11 luglio 2014 n.2129. In merito agli aspetti geomorfologici, stanti le caratteristiche orografiche dell'area di intervento, non si evidenziano situazioni di rilievo.</p>		<p>Perché: Le peculiarità geologiche e geomorfologiche, nonché climatologiche proprie della porzione territoriale in cui si colloca l'area di intervento, sono già state prese in considerazione nell'ambito della progettazione del PD e, conseguentemente, sono state già oggetto di espressione del giudizio di compatibilità ambientale. La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni rispetto alle valutazioni effettuate.</p>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: L'intervento di ampliamento alla quarta corsia ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento.</p>		<p>Perché: Le modifiche progettuali proposte confermano le finalità del progetto originario, consentendo localmente una migliore fluidificazione del traffico.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità e alla fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali.		
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato a notevole distanza dal confine e dai territori stranieri più prossimi.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Le dimensioni del progetto sono ridotte e non si prevedono effetti ambientali significativi oltre alla scala locale.	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

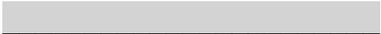
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	ALLEGATO 1: SITAP	Estratto	ALL_01_SITAP.pdf
2	ALLEGATO 2: PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO DI MILANO – Rete Ecologica	Estratto	ALL_02_PTM_Rete_Ecol.pdf
3	ALLEGATO 3: PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO DI MILANO – Difesa del suolo e ciclo delle acque	Estratto	ALL_03_PTM_DIF_Suolo.pdf

4	ALLEGATO 4: PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI MILANO – Ricognizione delle aree assoggettate a tutela	Estratto	ALL_04_PTCP_MI_Tutela.pdf
5	ALLEGATO 5: PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT) – COMUNE DI CERRO AL LAMBRO: Disegno strategico della struttura	Estratto	ALL_05_PGT_Struttura.pdf
6	ALLEGATO 6: PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT) – COMUNE DI CERRO AL LAMBRO: Zonizzazione	Estratto	ALL_06_PGT_Zonizzaz.pdf
7	ALLEGATO 7: PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT) – COMUNE DI SAN ZENONE AL LAMBRO: Tavola dei vincoli	Estratto	ALL_07_PGT_Vincoli.pdf
8	ALLEGATO 8: PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT) – COMUNE DI SAN ZENONE AL LAMBRO: Tavola di piano delle regole	Estratto	ALL_08_PGT_PRegole.pdf
9	ALLEGATO 9: LOCALIZZAZIONE SIN CERRO AL LAMBRO	Estratto	ALL_09_SIN.pdf
10	ALLEGATO 10: PARCO AGRICOLO SUD MILANO	Estratto	ALL_10_Parco_Ag_SMI.pdf
11	ALLEGATO 11: REGIONE LOMBARDIA – DIRETTIVA ALLUVIONI	Estratto	ALL_11_Reg_Lomb_Alluv.pdf
12	ALLEGATO 12: PLANIMETRIE FASI - PLANIMETRIA CANTIERI AREE GOLENALI;	varie	ALL_12_STR1001_STATO_DI_FATTO.pdf

13	ALLEGATO 13: INQUADRAMENTO DELL'OPERA STATO DI FATTO - PIANTA E SEZIONI	varie	ALL_13_STR1002_PIANTA- SEZIONI.pdf
14	ALLEGATO 14: INQUADRAMENTO DELL'OPERA STATO DI PROGETTO - PIANTA E SEZIONI;	varie	ALL_14_STR1003_PROSPETTI.pdf
15	ALLEGATO 15: INQUADRAMENTO DELL'OPERA STATO DI PROGETTO – PROSPETTI	varie	ALL_15_STR1099_CONFRONTO _PROG-VAR.pdf
16	ALLEGATO 16: CONFRONTO PROGETTO AMPLIAMENTO – VARIANTE	varie	ALL_16_SIC5002_PLAN_CANTIERI _GOLEN.pdf
17	ALLEGATO 17: SEZIONI FASI - TAVOLA 1 DI 3	varie	ALL_17_SIC5003_SEZIONI_FASI_1- 3.pdf
18	ALLEGATO 18: SEZIONI FASI - TAVOLA 2 DI 3	varie	ALL_18_SIC5004_SEZIONI_FASI_2- 3.pdf
19	ALLEGATO 19: SEZIONI FASI - TAVOLA 3 DI 3	varie	ALL_19_SIC5005_SEZIONI_FASI_3- 3.pdf
20	ALLEGATO 20: PLANIMETRIE FASI - TAVOLA 1 DI 3	1:1.000	ALL_20_SIC5006_PLAN_FASI_1- 3.pdf
21	ALLEGATO 21: PLANIMETRIE FASI - TAVOLA 2 DI 3	1:1.000	ALL_21_SIC5007_PLAN_FASI_2- 3.pdf
22	ALLEGATO 22: PLANIMETRIE FASI - TAVOLA 2 DI 3	1:1.000	ALL_22_SIC5008_PLAN_FASI_3- 3.pdf
23	ALLEGATO 23: FASI DI DEMOLIZIONE - TAVOLA 1 DI 3	varie	ALL_23_SIC5009_FASI_DEMOLIZ_1- 3.pdf

24	ALLEGATO 24: FASI DI DEMOLIZIONE - TAVOLA 2 DI 3	varie	ALL_24_SIC5010_FASI_DEMOLIZ_2-3.pdf
25	ALLEGATO 25: FASI DI DEMOLIZIONE - TAVOLA 3 DI 3	varie	ALL_25_SIC5011_FASI_DEMOLIZ_3-3.pdf

Il/La dichiarante


 (documento informatico firmato digitalmente
 ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.