

Serie Ordinaria n. 18 - Venerdì 05 maggio 2017

C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI

D.g.r. 28 aprile 2014 - n. X/6533

Manifestazione di favorevole volontà di intesa, ai sensi del dpr 383/1994 - Autostrada A1 Milano-Napoli. Ampliamento alla quarta corsia della tratta Milano sud - Lodi. Convenzione unica Autostrade per l'Italia / ASPI - Art. 15. progetto definitivo

LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

- l'art.29 della legge 17 agosto 1942, n.1150 - «Legge Urbanistica»;
- il d.p.r. 18 aprile 1994, n.383, avente per oggetto «Regolamento recante la disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale»;
- le ulteriori disposizioni in materia di localizzazione delle opere dello Stato e di quelle di interesse statale contenute nel Capo II del Titolo III del d.lgs. 31 marzo 1998, n.112;
- la propria deliberazione n. VII/2464 del 1 dicembre 2000, avente per oggetto «Definizione delle modalità tecnico-operative per l'esplicazione delle procedure di localizzazione delle opere dello Stato e di Interesse Statale»;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241 «Nuove norme sul procedimento amministrativo» e s.m.i.;
- il Protocollo d'Intesa avente per oggetto «Criteri di razionalizzazione e di semplificazione dei procedimenti di intesa Stato-Regione per gli interventi di competenza dello Stato, di cui al d.p.r. 18 aprile 1994, n.383», di cui alla d.g.r. X/5149 del 9 maggio 2016;
- la propria deliberazione n. VIII/7561 del 27 giugno 2008, avente per oggetto «Determinazioni sul programma annuale delle opere di interesse statale proposte da enti pubblici, nell'ambito della procedura di localizzazione delle stesse di cui alla d.g.r. 2464/2000»;

Preso atto che:

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi informativi e Statistici ha attivato il procedimento di accertamento di conformità urbanistica per l'opera in oggetto con nota n. 9713 del 27 ottobre 2016 [prot. Z1.2016.11550 del 28 ottobre 2016];
- tale procedimento ha dato esito negativo [nota prot. Z1.2016.13743 del 23 dicembre 2016];
- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi informativi e Statistici ha pertanto indetto (con nota prot. n. 922 del 30 gennaio 2017, prot. S1.2017.1858 del 30 gennaio 2017) la Conferenza dei Servizi ex d.p.r. 383/94, per l'acquisizione dei necessari pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso comunque denominati, afferenti alla localizzazione del progetto, alla dichiarazione di pubblica utilità e all'apposizione del vincolo preordinato all'espropriazione dell'intervento in oggetto, di seguito al perfezionamento dell'Intesa fra lo Stato e la Regione Lombardia per le finalità di cui al d.p.r. 18 aprile 1994 n. 383;

Valutati gli elaborati progettuali inerenti l'opera in oggetto, trasmessi dal proponente Autostrade per l'Italia s.p.a. (ASPI) il 03 ottobre 2016 [in atti regionali prot. S1.2016.36380 del 3 ottobre 2016] e 21 febbraio 2017 [in atti regionali prot. Z1.2017.1742 del 21 febbraio 2017];

Vista l'espressione di intesa in profilo tecnico espressa dalla u.o. programmazione territoriale e urbanistica della d.g. territorio, urbanistica, difesa del suolo e città metropolitana di Regione Lombardia [prot. Z1.2017.2408 dell'1 marzo 2017];

Preso atto che:

- in data 3 marzo 2017 si è tenuta la Conferenza di Servizi ex d.p.r. 383/94 con la raccolta dei pareri pervenuti all'Autorità competente e quelli presentati dai partecipanti alla riunione di Conferenza (raccolti nel verbale del Ministero delle infrastrutture e trasporti reg. uff. 2876 del 21 marzo 2017, in atti regionali prot. S1.2017.11632 del 21 marzo 2017). In tale sede la Regione Lombardia ha confermato il proprio parere favorevole con prescrizioni/raccomandazioni, di cui al succitato parere tecnico dell'1 marzo u.s., modificando e ottimizzando alcune indicazioni di carattere infrastrutturale;
- i lavori della Conferenza di Servizi si sono conclusi evidenziando come «allo stato attuale non emergono elementi ostativi al prosieguo della procedura», segnalando che al fine di «pervenire alla determinazione di conclusione del

procedimento di localizzazione dell'opera, è necessario che ASPI consegni il richiamato documento relativo alla valutazione delle prescrizioni poste dai vari enti ed amministrazioni»;

- ad esito della Conferenza di Servizi e degli approfondimenti svolti da parte del Proponente, è stata trasmessa da parte di ASPI documentazione integrativa a chiarimento di quanto richiesto (nota del Ministero - di trasmissione del documento ASPI - Reg. Uff. 3667 del 10 aprile 2017, in atti regionali prot. S1.2017.13842 e S1.2017.13908 dell'11 aprile 2017). Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti conclude che «detto documento consente la chiusura della seduta di Conferenza di Servizi, ed il prosieguo della procedura finalizzata al perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione»;

Vista la relazione finale, Allegato «A» parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Richiamata l'istituzione dell'Osservatorio ambientale - come prescritto nel parere VIA regionale di cui alla d.g.r. IX/3752 dell'11 luglio 2012 e recepito nel provvedimento VIA d.m. 385 del 31 dicembre 2013 - con l'obiettivo di sovraintendere alla corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada nella nuova configurazione, con particolare attenzione alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio stesso e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico), nonché alla verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni dettate sul progetto in argomento;

Visto il Programma Regionale di Sviluppo della X legislatura approvato con d.c.r. n. 78 del 09 luglio 2013 e la declinazione dello stesso nella Missione 08 - Programma 1 «Urbanistica ed assetto del territorio», R.A. 280c «Governance territoriale e rafforzamento delle reti degli stakeholders»;

Vista la l.r. 7 luglio 2008 n. 20 «Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale» e i Provvedimenti Organizzativi della X Legislatura;

All'unanimità dei voti espressi nelle forme di legge, per i motivi in premessa;

DELIBERA

1. di approvare la relazione finale, Allegato «A» parte integrante e sostanziale del presente atto deliberativo;

2. di manifestare favorevole volontà di Intesa, ai sensi del d.p.r. 18 aprile 1994, n.383, in ordine alla «Autostrada A1 Milano-Napoli. Ampliamento alla Quarta Corsia della Tratta Milano Sud - Lodi. Convenzione Unica Autostrade per l'Italia / ASPI - Art.15. Progetto Definitivo» nei Comuni di San Giuliano Milanese, Melegnano, Cerro al Lambro, San Zenone al Lambro, Tavazzano con Villavescio, Lodi Vecchio, Borgo San Giovanni;

3. di confermare l'opportunità di avviare le attività dell'Osservatorio ambientale istituito con il provvedimento VIA d.m. 385 del 31 dicembre 2013, al fine di sovraintendere alla corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, di costruzione e di primo esercizio dell'autostrada nella nuova configurazione, con particolare attenzione alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio stesso e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico), nonché di verificare l'ottemperanza delle prescrizioni dettate sul progetto in argomento;

4. di disporre la pubblicazione della presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia;

5. di disporre la trasmissione della presente deliberazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali ed al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali.

Il segretario: Fabrizio De Vecchi

_____ • _____

RELAZIONE FINALE RELATIVA A: AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI. AMPLIAMENTO ALLA QUARTA CORSIA DELLA TRATTA MILANO SUD - LODI. CONVENZIONE UNICA AUTOSTRADE PER L'ITALIA / ASPI - ART. 15. PROGETTO DEFINITIVO. INTESA STATO-REGIONE AI SENSI DEL DPR 383/94 PER INTERVENTI DI COMPETENZA DELLO STATO.

Premesse e Inquadramento procedurale

Preso atto del Parere in profilo tecnico espresso dalla U.O. Programmazione territoriale e Urbanistica della D.G. Territorio, Urbanistica, Difesa del Suolo e Città Metropolitana di Regione Lombardia [prot. Z1.2017.2408 del 01/03/2017], in conseguenza della valutazione degli elaborati progettuali inerenti l'opera in oggetto, trasmessi dal proponente Autostrade per l'Italia S.p.A. il 03/10/2016 [in atti regionali prot. S1.2016.36380 del 03/10/2016], nell'ambito della Conferenza dei Servizi indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi informativi e Statistici, con nota prot. n. 922 del 30/01/2017 [prot. S1.2017.1858 del 30/01/2017], in conseguenza del procedimento di accertamento di conformità urbanistica attivato dal medesimo Ministero con nota n. 9713 del 27/10/2016 [prot. Z1.2016.11550 del 28/10/2016] che aveva dato esito negativo [nota della scrivente UO prot. Z1.2016.13743 del 23/12/2016].

Il Proponente ha successivamente inviato [nota prot. ASPI/RM/2017/4215 del 21/02/2017, in atti regionali prot. Z1.2017.1742 del 21/02/2017] un documento integrativo in merito all'ottemperanza alle prescrizioni del provvedimento di VIA DM n. 385 del 31/12/2013.

Preso atto che in data 03/03/2017 si è tenuta la Conferenza di Servizi ex DPR 383/94 con la raccolta dei pareri pervenuti all'Autorità competente e quelli presentati dai partecipanti alla riunione di Conferenza (raccolti nel verbale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Reg. Uff. 2876 del 21/03/2017, in atti regionali prot. S1.2017.11632 del 21/03/2017). In tale sede la Regione Lombardia ha confermato il proprio parere in linea tecnica favorevole con prescrizioni/raccomandazioni, di cui al succitato parere tecnico del 01/03 u.s., modificando e ottimizzando alcune indicazioni di carattere infrastrutturale nel modulo parere consegnato in tale sede, come recepito nel seguito della presente relazione.

I lavori della Conferenza di Servizi si sono conclusi evidenziando come "allo stato attuale non emergono elementi ostativi al prosieguo della procedura", segnalando che al fine di "pervenire alla determinazione di conclusione del procedimento di localizzazione dell'opera, è necessario che ASPI consegni il richiamato documento relativo alla valutazione delle prescrizioni poste dai vari enti ed amministrazioni".

Ad esito della Conferenza di Servizi e degli approfondimenti svolti da parte del Proponente, è stata trasmessa da parte di ASPI documentazione integrativa a chiarimento di quanto richiesto (nota del Ministero - di trasmissione del documento ASPI - Reg. Uff. 3667 del 10/04/2017, in atti regionali prot. S1.2017.13842 e S1.2017.13908 del 11/04/2017). Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti conclude che "detto documento consente la chiusura della seduta di Conferenza di Servizi, ed il prosieguo della procedura finalizzata al perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione".

Caratteristiche progettuali

Dalla documentazione agli atti si è rilevato che l'intervento si sviluppa interamente in territorio lombardo e interessa i territori della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Lodi, rispettivamente per 11 km e 5,5 km.

L'ambito attraversato dall'autostrada A1 è caratterizzato dalla presenza di numerosi centri urbani più o meno densi e compatti, organizzati in un territorio con caratteristiche agricole ancora ben marcate. Tale arteria costituisce l'asse meridiano principale della rete nazionale. Il percorso attuale nel tratto iniziale, tra la connessione con tangenziale est di Milano (A51) e lo svincolo di San Donato Milanese, è una variante del percorso originario, che aveva origine alla periferia Sud dell'abitato di Milano. Poco più a Sud, nei pressi di San Giuliano Milanese, la A1 è connessa con la tangenziale ovest (A50).

Tutto il tratto padano dell'autostrada presenta, dagli anni '90, tre corsie più quella di emergenza per senso di marcia; nel 2006 è stata realizzata la quarta corsia da Modena a Bologna.

Il progetto in esame concerne l'ampliamento alla quarta corsia per circa 17 km. L'intervento è motivato dall'incremento di traffico che si è verificato negli anni, oltre che dalla opportunità di assicurare i necessari livelli di servizio e di sicurezza dell'autostrada, con l'obiettivo di conseguire un adeguato rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione.

Sono territorialmente interessati i Comuni di San Giuliano Milanese, Melegnano, Cerro al Lambro, San Zenone al Lambro (Città Metropolitana di Milano), Tavazzano con Villavesco, Lodi Vecchio e Borgo San Giovanni (Provincia di Lodi).

L'intervento si sviluppa dall'interconnessione con la A50 Tangenziale Ovest di Milano (progressiva km 4+882) allo svincolo di Lodi (progressiva km 21+992) con l'esclusione della barriera di Milano Sud (dalla progressiva km 8+668 alla progressiva km 9+254), definendo un tracciato complessivo di 16,524 km.

Per il tratto corrispondente alla barriera di Milano Sud non è previsto nessun intervento in quanto la sezione stradale ha larghezza che è stata valutata idonea a raccordarsi con gli interventi di ampliamento alla quarta corsia a monte e a valle.

Nella sezione di inizio 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 (direzione Bologna); l'intervento in carreggiata nord (interconnessione Tangenziale Ovest) inizia con lo sfocco della rampa di diversione (km 5+129).

L'infrastruttura si caratterizza come Autostrada extraurbana di tipo A (velocità di progetto 90/140 km/h) con larghezza di piattaforma che dagli attuali 32,00 m (3+3 corsie di marcia con emergenza) viene portata con il progetto a 40 m (4+4 corsie di marcia con emergenza). L'ampliamento della piattaforma stradale esistente è di 4,00 m per senso di marcia.

L'esistente linea ferroviaria AV/AC affianca l'intervento di ampliamento autostradale dal km 17+700 e prosegue per ulteriori 4,290 km, rispetto ai circa 130 km di affiancamento complessivo con la A1.

Nell'ambito dell'intervento è stato previsto l'adeguamento geometrico delle rampe e corsie specializzate di immissione e diversione delle infrastrutture sotto elencate resosi necessario in relazione alla mutata larghezza della piattaforma autostradale:

- interconnessione tangenziale ovest A50 a inizio intervento (km 4+882)
- svincolo di Melegnano - Binasco (km 8+200)
- area di Servizio San Zenone (km 15+100)
- svincolo di Lodi (km 21+922).

Il progetto definitivo è stato sviluppato adottando i seguenti criteri:

- minimizzare l'impatto territoriale dell'ampliamento infrastrutturale sulla viabilità e sui sistemi insediativi sia di carattere residenziale

Serie Ordinaria n. 18 - Venerdì 05 maggio 2017

che produttivo esistenti;

- minimizzare al massimo le occupazioni di suolo anche rispetto alle attività di cantiere;
- prevedere una cantierizzazione delle opere per fasi che garantisca sempre l'esercizio dell'infrastruttura, riducendo il più possibile i disagi per l'utenza e i tempi di intervento.

Si segnala in particolare il progetto di mascheramento dei rilevati di approccio ai viadotti, in particolare quello sul fiume Lambro, realizzato mediante la formazione di fasce arbustive, con funzione di filtro nei riguardi degli inquinanti da traffico veicolare.

Oltre agli interventi a verde, il tema della mitigazione ambientale è stato affrontato dal punto di vista dell'impatto acustico e della gestione delle acque di piattaforma.

Non si scende ulteriormente nel dettaglio progettuale, per cui si rimanda alla documentazione agli atti presentata dal proponente Autostrade per l'Italia S.p.A.

Istruttoria

L'istruttoria regionale, pertanto, basata sulla documentazione depositata nelle soluzioni sopra esposte dell'ottobre 2016, febbraio 2017 e aprile 2017, nonché sulle indicazioni emerse in alcuni incontri tecnici con il Proponente e le amministrazioni locali, è così riassunta:

- la Struttura Politiche Agroambientali e Uso e Tutela del Suolo Agricolo della D.G. Agricoltura, con nota in atti regionali prot. n. Z1.2016.12512 del 23/11/2017, prende atto di quanto proposto circa gli espropri/indennità, l'ubicazione delle cave di approvvigionamento inerti e la nuova viabilità provvisoria, che risulta alquanto contenuta e, per quanto riguarda le opere mitigative e compensative, esprime raccomandazioni in merito alle misure previste per compensare il consumo di suolo agricolo (circa 13ha);
 - l'Ufficio Territoriale Regionale Città Metropolitana della D.G. Presidenza, con nota in atti regionali prot. n. Z1.2016.12549 del 24/11/2016 e successiva integrazione prot. Z1.2017.1695 del 20/02/2017, rileva l'interferenza dell'infrastruttura nel territorio del Comune di Cerro al Lambro con il Fiume Lambro, facente parte del reticolo principale (DGR 4229/2015) del quale AIPO svolge il ruolo di Autorità Idraulica ai sensi del R.D. n. 523/1904 secondo le modalità stabilite nell'allegato B alla DGR 4229/2015, mentre la Regione Lombardia, nello specifico lo scrivente UTR, svolge il ruolo di soggetto Concedente;
 - la Struttura Valutazione di Impatto Ambientale della D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, con nota in atti regionali prot. n. Z1.2016.12651 del 28/11/2016, ha inviato parere paesaggistico favorevole; rilevando che la zona è sottoposta a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 142 comma 1 lett. c) [Fiume Lambro], f) [Parco Agricolo Sud Milano] e nel richiamare il parere paesaggistico favorevole alle opere di ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A 1 del tratto Milano Sud (Tang. Ovest) - Lodi [da parte della Struttura paesaggio, prot. F1.2012.0008325 del 08/05/2012, relativo alle medesime opere], segnala che non vi sono da formulare valutazioni paesaggistiche relativamente all'ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C) sub lettera a) del Decreto VIA DM 385 del 31/12/2013;
 - la U.O. Sistema integrato di prevenzione della D.G. Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione, con nota in atti regionali prot. n. Z1.2016.13690 del 22/12/2016, ha rilevato come i manufatti d'intervento debbano essere progettati e realizzati in considerazione della classificazione sismica (zona sismica 3 ex dgr 2129 del 11/07/2014) e che in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Lambro è individuata un'area allagabile ai sensi della Direttiva Alluvioni 2007/60/CE;
 - la U.O. Aria, Clima e Paesaggio della D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, con nota in atti regionali prot. n. Z1.2016.13796 del 27/12/2016, nel richiamare le prescrizioni relative al rumore contenute nel Decreto ministeriale di compatibilità ambientale DM 385 del 31/12/2013 alle quali dovrà essere data puntuale attuazione, secondo le tempistiche di attuazione e le fasi pertinenti in esso definite, segnala che - per quanto riguarda la verifica da parte di Regione Lombardia degli adempimenti delle prescrizioni specificamente relative al rumore - il decreto ministeriale di compatibilità ambientale rimanda alla progettazione esecutiva le prescrizioni di cui alla sezione A)8, la prescrizione di cui al punto A)10.1.3, alla fase di esercizio la prescrizione A)11.4.4 ed alla progettazione esecutiva, alla fase realizzativa ed alla fase di esercizio, per quanto pertinenti per ognuna, le prescrizioni della sezione C) lettera e, con una serie di raccomandazioni come sotto riportato;
 - la Struttura Pianificazione Tutela e Riqualificazione delle Risorse Idriche della D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, con nota prot. n. Z1.2017.1831 del 23/02/2017, ha espresso una serie di osservazioni in merito ai contenuti progettuali ed all'ottemperanza rispetto ad alcune prescrizioni del decreto ministeriale VIA:
 - Trattamento delle acque di piattaforma (prescrizione C) lettera a, a.3 DM 385 del 31/12/2013): Si condivide la linea seguita nella stesura del progetto che prevede un sistema di drenaggio di tipo "chiuso" solo nelle aree più sensibili individuate nel SIA e cioè il tratto afferente al Fiume Lambro e l'area di influenza di un pozzo ad uso idropotabile; in questi tratti infatti è stato previsto l'utilizzo di fossi di guardia rivestiti e la realizzazione di manufatti di restituzione, dotati di setto disoleatore, in corrispondenza dei punti di scarico. Tali manufatti saranno in calcestruzzo e contenuti all'interno della proprietà autostradale. Nelle altre zone il sistema di drenaggio è di tipo "aperto", cioè lo scarico nel ricettore finale avviene senza il trattamento delle acque.
 - Laminazione delle acque di piattaforma e Compatibilità idraulica (prescrizione C) lettera a, a.3 DM 385 del 31/12/2013): L'opera in esame presenta un attraversamento del F. Lambro Settentrionale in corrispondenza del confine tra il comune di Cerro al Lambro e quello di San Zenone al Lambro. Le altre interferenze idrauliche sono, invece, costituite da canali irrigui e di scolo. Per quanto attiene la laminazione delle acque di piattaforma non è prevista la realizzazione di bacini di raccolta ma, semplicemente, lo scarico delle acque nei fossi di guardia autostradale.
 - Sversamenti accidentali (prescrizione C) lettera a, punto a.3 DM 385 del 31/12/2013): nel progetto non è descritto alcun sistema per contenere eventuali sversamenti accidentali;
 - Utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica (prescrizione C) lettera a, a.3 DM 385 del 31/12/2013): Il progetto prevede il prolungamento delle opere di scavalco esistenti (ponti e tombini) e alcune deviazioni di canali irrigui che verranno realizzate con sezioni in terra. In corrispondenza del Fiume Lambro, il corso d'acqua è attraversato con un ponte a cinque campate posto in corrispondenza di un'ansa dove è emerso un evidente fenomeno erosivo in corrispondenza della prima pila dell'opera. In questo punto è stato previsto di realizzare una scogliera in massi ciclopici (diametro medio 70 cm) di altezza complessiva pari a 10.5 m (di cui 8 m fuori terra) in modo da proteggere tutta la sponda. Sono inoltre previste delle protezioni in massi in corrispondenza di altre due pile, ma tali interventi non saranno visibili a fine lavori in quanto verranno ricoperti da uno strato di terra e saranno in ombra allo stesso viadotto.
- I manufatti di scarico delle acque di piattaforma in corrispondenza del Lambro saranno realizzati in calcestruzzo, come i fossi di guardia e sono posti all'interno della recinzione autostradale, quasi completamente al disotto del piano campagna (i muri laterali sborderanno di soli 20 cm dal terreno) e quindi il loro impatto visivo sarà minimo.
- In relazione alle componenti naturalistiche e di paesaggio, andranno approfonditi in sede di progettazione esecutiva (prescrizione C) lettere g, h del DM 385 del 31/12/2013) gli elaborati testuali e grafici con la relativa quantificazione economica delle soluzioni di compensazione ed inserimento paesaggistico

- la D.G. Infrastrutture e Mobilità si è espressa inizialmente con nota in atti regionali prot. n. Z1.2017.2363 del 01/03/2017, con parere favorevole subordinato ad una serie di prescrizioni ed alla risoluzione di alcune prescrizioni di cui al Decreto VIA DM n.385/2013 ritenute non ottemperate in base alla documentazione a suo tempo presentata. Successivamente, ad esito degli approfondimenti successivi alla Conferenza di Servizi del 03/03/17 per le prescrizioni ritenute non ottemperate, in particolare dell'incontro del 29/03/17 con Autostrade per l'Italia, Provincia di Lodi e Comune di Lodi Vecchio, e della documentazione integrativa da parte di ASPI a chiarimento di quanto richiesto (nota del MIT in atti regionali prot. S1.2017.13842 e S1.2017.13908 del 11/04/2017), ha integrato il proprio parere con nota in atti regionali prot. Z1.2017.5159 del 21/04/2017, ritenendo ottemperate tutte le prescrizioni di cui al Decreto VIA DM n.385/2013

Nel complesso, le valutazioni della D.G. Infrastrutture e Mobilità, sono così riassumibili:

In merito agli aspetti programmatori

E' stata verificata la congruenza del progetto con la pianificazione di settore.

L'intervento rientra nel Patto per la Lombardia sottoscritto dai Presidenti del Consiglio dei Ministri e di Regione Lombardia il 25 novembre 2016.

L'opera rientra inoltre nel sistema delle azioni del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato dal Consiglio regionale della Lombardia con DCR n. 1245 del 20 settembre 2016, ed in particolare è inserita nel Capitolo 7, Azione "V9. Potenziamento autostrade esistenti - A1 - Quarta corsia Milano-Lodi".

L'intervento è inserito nella Convenzione unica legata alla concessione per l'esercizio di tratte autostradali stipulata tra Autostrade per l'Italia e ANAS il 12 ottobre 2007 ed approvata con la l. 101/2008.

Il parere regionale di compatibilità ambientale dell'opera è stato espresso con d.g.r. n. 3752 del 11 luglio 2012; il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero dei Beni e Attività Culturali, si è espresso favorevolmente con decreto VIA n. 385 del 31 dicembre 2013 (G.U. 23 gennaio 2014).

In merito agli aspetti tecnici

Relativamente al quadro progettuale, come evidenziato anche dalla D.G.R. n. 3752 del 11 luglio 2012 di espressione del parere VIA regionale sul progetto, le caratteristiche dell'intervento risultano coerenti con le finalità complessive e con la funzione dell'itinerario; tuttavia appaiono necessari alcuni miglioramenti e affinamenti progettuali, anche sollecitati da alcuni Enti Locali interessati, al fine di integrare in maniera più completa l'adeguamento infrastrutturale in questione con gli altri interventi previsti dalla pianificazione territoriale a scala comunale e provinciale e con la viabilità interferita e, contestualmente, per mitigare in maggior misura l'impatto complessivo della A1 sull'area di progetto.

In merito ai cantieri

Rispetto alla cantierizzazione, il tronco autostradale di progetto è suddiviso in tre tratte di intervento: in questo modo i lavori possono procedere con cantieri sfalsati tra le carreggiate, ottimizzando i tempi ed evitando l'assenza della corsia di emergenza per tratte estese sulla stessa carreggiata.

Sono stati individuati due poli operativi-logistici in funzione delle attività e dell'avanzamento progettuale:

- l'area di cantiere in comune di San Zenone al Lambro, carreggiata sud, con n. 1 campo base di mq. 10.000,00 circa, 3 cantieri operativi per un totale di mq 18.000,00 circa ed un'area di cantierizzazione e gestione delle terre di circa 10.000,00 mq;
- n. 1 cantiere operativo in comune di San Zenone al Lambro, carreggiata nord, per impianti di produzione conglomerati bituminosi e calcestruzzi armati e precompressi per circa 24.000 mq.

Le fasi di cantierizzazione garantiscono per le lavorazioni in diurna l'esercizio a 3 corsie per senso di marcia dell'infrastruttura esistente.

La durata dei lavori è di 24 mesi.

In merito all'attività di coordinamento per la definizione di soluzioni infrastrutturali condivise.

Per definire soluzioni progettuali condivise dagli Enti territoriali per gli interventi infrastrutturali collegati alla realizzazione del progetto autostradale sono stati organizzati dalla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, coinvolgendo anche la Direzione Generale Territorio Urbanistica e Difesa del Suolo, una serie di incontri i cui esiti sono in parte confluiti nelle prescrizioni di seguito riportate.

Le riunioni, alle quali hanno partecipato la Città Metropolitana di Milano, la Provincia di Lodi e i Comuni interessati dall'intervento autostradali, si sono tenute nei giorni: 3 novembre 2016, 11 e 24 gennaio, 1 e 14 febbraio 2017. Inoltre, a seguito della Conferenza di Servizi del 03/03/17, il 29 marzo 2017 si è discusso con Provincia di Lodi e Comune di Lodi Vecchio in merito all'ottemperanza di alcune prescrizioni del Decreto VIA n. 385/2013.

Durante gli incontri sono emerse una serie di richieste ulteriori, rispetto alle prescrizioni del Decreto VIA n. 385/2013, da parte degli Enti territoriali, elencate di seguito.

Città Metropolitana di Milano e Comune di Cerro al Lambro:

- Potenziamento della SP 165 dal confine provinciale pavese alla nuova rotatoria realizzata da TEEM.

Comune di Melegnano:

- Realizzazione della rotatoria tra la SP40 e l'uscita dello svincolo della A1 di Melegnano;
- Ampliamento del sovrappasso alla A1 della strada comunale per Carpiano per garantire la continuità ciclopeditone.

Comune di San Zenone al Lambro:

- Realizzazione del percorso ciclabile in affiancamento alla SP 204 con inizio dalla parte sud dell'abitato fino alla rotonda di Ceregallo;
- Realizzazione di una rotatoria in sostituzione dell'incrocio tra la SP 204, la strada per Ceregallo e la comunale Via Serponti - Via del Bissone;
- Realizzazione della tangenziale della frazione di Santa Maria in Prato.

Per quanto riguarda gli altri Comuni interessati dal tracciato del progetto: San Giuliano Milanese (Città Metropolitana di Milano), Lodi Vecchio, Tavazzano con Villavesco e Borgo San Giovanni (Provincia di Lodi), non sono emerse richieste di interventi.

Serie Ordinaria n. 18 - Venerdì 05 maggio 2017

Pertanto le richieste della Enti, emerse durante gli incontri, sono state oggetto di istruttoria da parte della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità sulla base dei seguenti criteri:

- coerenza con le previsioni di strumenti di pianificazione e programmazione regionale di settore (Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti e Piano Regionale della Mobilità Ciclistica di Regione Lombardia);
- comprovata necessità della realizzazione dovuta a specifici fattori: livello di traffico e sicurezza stradale;
- complementarietà con interventi già realizzati e/o finanziati.

Alcuni interventi richiesti dagli Enti sono stati ritenuti coerenti con i criteri soprariportati e pertanto sono oggetto di specifiche prescrizioni, come sottoportato.

Considerata la preliminare condivisione della Città Metropolitana di Milano, come manifestata nell'incontro del 14 febbraio 2017, si ritiene che la richiesta del Comune di Melegnano della rotatoria tra la SP40 e l'uscita dello svincolo della A1 di Melegnano possa essere accolta in quanto essa riguarda un ambito interessato da un'importante uscita autostradale dell'A1 ed interessa l'itinerario regionale individuato dalla SP40. Tuttavia l'intervento specifico deve essere inquadrato in uno studio viabilistico e di fattibilità tecnico-economica. Come riportato nel modulo per parere, consegnato da Regione Lombardia in sede di Conferenza di Servizi, lo studio sarà limitato a quanto necessario per il progetto della rotatoria (si veda la prescrizione B.7).

L'intervento di ampliamento del sovrappasso alla A1 della strada comunale per Carpiano richiesto dal Comune di Melegnano rappresenta una soluzione migliorativa in termini di sicurezza del percorso ciclopeditonale, come da progetto cofinanziato da Regione Lombardia a valere sulle risorse del POR-FESR 2014-2020 "Azione Mobilità Ciclistica". Infatti il progetto cofinanziato prevede di ricavare dall'attuale sezione dell'impalcato due corsie ciclabili monodirezionali affiancate alla corsia stradale a senso unico alternato, regolato da impianto semaforico. Inoltre si evidenzia che il sovrappasso costituisce un tassello importante per il collegamento ciclabile alla stazione ferroviaria di Melegnano, oltre a far parte del percorso ciclabile di interesse regionale n. 10 - Via delle risaie, individuato dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica di Regione Lombardia (PRMC), approvato con DGR n. X/1657 dell'11 aprile 2014. (si veda la prescrizione B.8)

Il Comune di San Zenone al Lambro ha segnalato l'esigenza di realizzazione il percorso ciclo pedonale in affiancamento alla SP 204 con inizio dalla parte sud dell'abitato fino alla rotonda di Ceregallo. Questo intervento garantisce la complementarietà tra la pista ciclabile esistente proveniente dalla frazione di Santa Maria in Prato e la pista ciclabile realizzata nella frazione di Ceregallo dalla Tangenziale Esterna di Milano, completando un percorso in sicurezza sino alla stazione ferroviaria di San Zenone al Lambro sviluppando l'intermodalità (bici-treno). (si veda la prescrizione B.9)

In merito all'ottemperanza delle prescrizioni del Decreto Ministeriale VIA n. 385/2013 in fase di approvazione del progetto definitivo

Il Decreto Ministeriale VIA n. 385 del 31 dicembre 2013 prevede, per alcune prescrizioni, la verifica di ottemperanza da parte di Regione Lombardia prima dell'approvazione del progetto definitivo in Conferenza di Servizi.

Le prescrizioni di competenza della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità sono le sub. C) lettera a, punti a.1 e a.2.

A tal fine Regione Lombardia, con nota n. Z1.2016.12343 del 18 novembre 2016, ha richiesto ad ASPI di elaborare uno specifico documento riguardante l'ottemperanza di tutte le prescrizioni riguardanti la fase di approvazione del progetto definitivo in Conferenza di Servizi.

Per dare riscontro alla richiesta, ASPI, a valle dei succitati incontri che si sono tenuti con gli Enti territoriali, ha trasmesso la nota n. 421/EU del 21 febbraio 2017 ed ha depositato una nota tecnica in sede di Conferenza di Servizi riguardante la sicurezza del sottopasso di via Piave in Lodi Vecchio. Mentre a valle della Conferenza di Servizi del 03/03/17 è stata trasmessa un'ulteriore nota di chiarimento dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con note dell'11/04/17.

In via preliminare si riconferma che i contenuti della nota n. 2898 del 12 febbraio 2013 della stessa ASPI, richiamata nella nota del 21 febbraio 2017, sono stati superati nel merito dalle prescrizioni del Decreto VIA n. 385/2013, che rappresentano le condizioni vincolanti da ottemperare nella fase attuale del procedimento approvativo.

Dall'analisi della documentazione progettuale e delle note integrative presentate da Autostrade per l'Italia è stata verificata l'ottemperanza alle prescrizioni di carattere infrastrutturale. In particolare nell'incontro del 29/03/2017, a seguito della Conferenza di Servizi del 03/03/17, è stata verificata con Provincia di Lodi e Comune di Lodi Vecchio la relativa ottemperanza delle prescrizioni del Decreto VIA n. 385/2013, per quelle ritenute non ottemperate prima della Conferenza di Servizi, di cui al sub C), lettera a, punto a.1 di seguito elencate:

- *Eliminazione della criticità in corrispondenza del sottovia di Via Piave nel comune di Lodi Vecchio, assicurando un adeguato livello di sicurezza della circolazione.*

ASPI non ha previsto nessun intervento. Si prende atto di quanto dichiarato da ASPI, nella nota del 21 febbraio 2017, segnalando che non sono nella disponibilità di Regione Lombardia e/o degli Enti gestori della relativa viabilità elementi e/o relazioni tecniche che diano contezza della dimostrazione che le condizioni di sicurezza del sottopasso di Via Piave in Lodi Vecchio non vengono modificate a seguito dell'ampliamento. Non è stato dimostrato il livello di sicurezza assicurato al sottopasso esistente a seguito dell'ampliamento della piattaforma autostradale in particolare per quanto riguarda le verifiche previste dalle norme in materia di sicurezza stradale. Affinché la prescrizione sia ottemperata è necessario che sia fornita detta documentazione che dovrà essere condivisa dagli Enti gestori della relativa viabilità.

Successivamente ASPI ha depositato, in Conferenza di Servizi, la nota tecnica contenente le valutazioni relative alla sicurezza del sottopasso di Via Piave, inviata successivamente da Regione Lombardia al Comune di Lodi Vecchio e alla Provincia di Lodi, unitamente alla convocazione delle riunioni del 29/03/2017. ASPI ha ribadito, richiamando la nota depositata in Conferenza di Servizi, che l'infrastruttura risulta priva di elementi potenzialmente critici per la sicurezza e la fluidità della circolazione e pertanto non intende demolire un manufatto rispondente alla normativa e di recente costruzione, quale è il sottopasso di via Piave. Con ciò ritiene di aver ottemperato alla prescrizione del Decreto VIA.

Regione Lombardia, in sede di Conferenza di servizi, ai fini della ottemperanza ha segnalato la necessità di acquisire la relativa valutazione della Nota tecnica da parte dei soggetti gestori della viabilità: Comune di Lodi Vecchio e Provincia di Lodi. Pertanto si è svolto l'incontro del 29/03/2017 con tutti i soggetti interessati.

In tal senso la Provincia di Lodi, in merito alla classificazione del sottopasso veicolare di via Piave, ha confermato che si tratta di una strada locale in ambito extraurbano di tipo F1, ritiene condivisibile il contenuto della nota tecnica di ASPI, tuttavia ha segnalato che deve anche essere garantita la sicurezza della circolazione nell'ambito della realizzazione della nuova viabilità di collegamento tra la SP140 e la SP 115. Rispetto alla proposta di ASPI, la Provincia di Lodi ha ritenuto che il nuovo posizionamento della rotatoria in uscita dal sottopasso di via Piave non risulti idoneo, poiché l'andamento planimetrico della nuova viabilità e della rotatoria non consentono un attacco adeguato, segnalando che debba essere fatto un nuovo manufatto sulla roggia, per realizzare il congiungimento in variante della SP 140 con la SP 115 e l'innesto debba essere fatto in una posizione differente.

Il Comune di Lodi Vecchio ha condiviso la nota tecnica depositata da ASPI in sede di Conferenza di Servizi e si è associato a quanto osservato dalla Provincia di Lodi. In particolare chiede che venga accolta la richiesta di rettifica della curvatura del sottopasso di Via Piave.

ASPI, alla luce delle valutazioni della Provincia di Lodi e del Comune di Lodi Vecchio, è convenuta sulla difficoltà del nodo (nuova rotonda di uscita di via Piave e sottopasso della stessa via Piave) ed ha confermato la necessità di un ulteriore approfondimento nell'ambito della successiva fase di progettazione, segnalando che le modifiche richieste dalla Provincia di Lodi e dal Comune di Lodi Vecchio saranno comunque valutate ancora una volta nell'ambito della progettazione della nuova viabilità di collegamento tra la SP140 e la SP 115 per un eventuale accoglimento.

A seguito di ciò la Provincia di Lodi e il Comune di Lodi Vecchio hanno confermato il loro assenso all'ottemperanza che sarà dato da Regione Lombardia.

- *Soluzione del collegamento tra l'abitato di Lodi Vecchio e la parte occidentale del Comune, valutando la possibilità di portare a 9 m la larghezza dell'attuale sottovia, ovvero con la realizzazione di un percorso ciclopedonale alternativo.*

Il Comune di Lodi Vecchio ha valutato non idonee le ipotesi di soluzione proposte durante le riunioni di approfondimento e precisamente: mantenere nel sottopasso esistente di via Piave i flussi veicolari a senso unico aggiungendo il percorso ciclopedonale, garantendo le necessarie condizioni di sicurezza; in alternativa dedicare all'esclusivo uso ciclopedonale il sottopasso veicolare esistente garantendo la continuità viabilistica est-ovest attraverso l'esistente ponte della SP 115.

Al fine di garantire un adeguato accesso all'abitato e gestire i transiti di attraversamento, ASPI ha proposto anche la riqualificazione di una porzione della viabilità comunale esistente, posta a est dell'autostrada A1 e di aggiungere una nuova rotonda all'intersezione con la SP 115. Sono state anche valutate le possibilità di collocare nel ponte della SP 115 di sovrappasso della A1 il sedime della pista ciclabile attraverso la realizzazione di un ampliamento asimmetrico del cavalcavia esistente. In questo caso la Provincia di Lodi ha segnalato che tale proposta imporrebbe la realizzazione della connessione ciclabile per l'intersezione del percorso sulla viabilità provinciale. Anche questa soluzione è stata scartata dalla Provincia di Lodi e dal Comune di Lodi Vecchio in quanto un percorso ciclopedonale localizzato lontano dai centri abitati sarebbe scarsamente attrattivo per i cittadini di Lodi Vecchio.

La proposta ritenuta dallo stesso Comune risolutiva era quella di realizzazione di un nuovo sottopasso, affiancato all'esistente di Via Piave, da dedicare esclusivamente all'uso ciclopedonale. Tuttavia ASPI ha evidenziato che detta soluzione è tecnicamente difficoltosa da attuare, a causa dell'affiancamento tra la piattaforma autostradale ampliata e linea Alta Velocità, che porterebbe a realizzare (dovendosi individuare una specifica tecnica realizzativa) un sottovia lungo circa 60 metri i cui costi non sono al momento quantificabili. La stessa Amministrazione Comunale ha ritenuto poco incentivante per i cittadini utilizzare un sottovia di tale lunghezza per problemi di sicurezza, rilevando anche un notevole onere gestionale.

Infine il Comune ha preso in considerazione ulteriori interventi che andrebbero a compensare l'impossibilità di trovare per l'ottemperanza alla prescrizione VIA una soluzione efficace dal punto di vista tecnico-economico e fruttivo per la connessione ciclopedonale: la riqualificazione, proposta da ASPI di una porzione dell'esistente Via San Lucio dalla rotonda di Via Piave, con inserimento di una rotonda in corrispondenza dell'intersezione con la Via Matteotti e prosecuzione della riqualificazione della Via San Lucio sino all'intersezione, con una nuova rotonda, sulla SP 115; rettificare le curvature in uscita dal sottopasso di Via Piave verso Salerano attraverso lo spostamento della rotonda di connessione con la SP 140 ovvero miglioramento della medesima rotonda; intervento di manutenzione straordinaria (asfaltatura) della strada comunale che porta alla cascina Gallinazza.

ASPI ha confermato la disponibilità ad ottemperare alla prescrizione mediante compensazione, subordinatamente all'approvazione del MIT.

Pertanto la prescrizione non risultava ottemperata in Conferenza di Servizi, nonostante le numerose riunioni fatte e il Comune avesse preannunciato la possibilità di individuare soluzioni compensative a fronte delle difficoltà a dare puntuale riscontro alla prescrizione del Decreto VIA n.385/2013.

Nell'incontro del 29/03/2017 Aspi, viste le numerose riunioni fatte nelle quali il Comune ha preannunciato la possibilità di individuare soluzioni compensative a fronte delle difficoltà a dare puntuale riscontro alla prescrizione del Decreto VIA n.385/2013, ha confermato di aver accolto in sede di Conferenza di servizi, subordinatamente alla verifica del Concedente Ministero delle Infrastrutture, le richieste formulate dal Comune di Lodi Vecchio in Conferenza di Servizi (si veda la Delibera di Giunta Comunale n. 33 del 24/02/2017). Inoltre ASPI, d'accordo con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha prospettato una possibilità di prolungamento al tratto di ciclabile, già discusso in conferenza di servizi.

In particolare ASPI ha accolto la richiesta di realizzazione relativa al potenziamento della viabilità con la riqualificazione di una porzione dell'esistente Via San Lucio dalla rotonda di Via Piave sino all'intersezione, con una nuova rotonda, sulla SP 115 e con l'inserimento di una ulteriore rotonda in corrispondenza dell'intersezione con la via Matteotti; ASPI ha confermato la disponibilità ad integrare il suddetto potenziamento della viabilità locale con una pista ciclabile in affiancamento. Pertanto con detti interventi si costituirebbe la predisposizione per potere fruire di un percorso ciclabile di collegamento tra l'abitato di Lodi Vecchio e la parte occidentale del Comune, in ottemperanza alla prescrizione del Decreto VIA. Come anticipato, ASPI ha proposto nell'incontro del 29/03/2017, di utilizzare il sottopasso di via Piave per il traffico ciclabile nei due sensi di marcia e per il traffico veicolare a senso unico in direzione est. ASPI ha sottolineato che questa possibilità di prolungamento potrà essere inserita in progetto qualora ci fosse il gradimento del Comune di Lodi Vecchio. Il Comune di Lodi Vecchio ha comunicato formalmente l'assenso alla realizzazione di questa proposta di ASPI, con la nota acquisita agli atti regionali n. S1.2017.14315 del 19/04/2017.

A seguito di ciò la Provincia di Lodi e il Comune di Lodi Vecchio hanno confermato il loro assenso all'ottemperanza che sarà dato da Regione Lombardia.

- *Congiungimento della SP 140 con la SP 115, come previsto nella pianificazione comunale e provinciale e giustificato anche dal previsto allacciamento della TEM alla A1.*

Sono stati approfonditi con la Provincia di Lodi gli aspetti di coerenza della vigente programmazione a livello provinciale della collegamento viabilistico tra la SP 140 e SP 115. Durante gli incontri è stata consegnata ad ASPI la tavola del PTCP vigente della Provincia di Lodi da cui emerge la programmazione del tratto di nuova strada provinciale per la quale era stato chiesto, in sede di procedura VIA nazionale, di sviluppare il tracciato e realizzare l'opera, in accordo con la Provincia di Lodi che prenderà in proprietà e gestione questa nuova viabilità provinciale.

Ad esito del confronto è stata definita la soluzione finale proposta dalla Provincia di Lodi, che prevede l'attestazione sulla SP 115 con rotonda localizzata in corrispondenza dell'incrocio con la strada per Cascina Gallinazza e lo sviluppo in direzione sud fino alla rotonda di via Piave, con il relativo spostamento. Prima della Conferenza di Servizi tale soluzione non era stata accolta da ASPI.

Per l'ottemperanza del Decreto VIA n. 385/2013 è stata pertanto formulata la specifica prescrizione in sede di Conferenza di Servizi. (n. 4 del Documento Tecnico)

Nello stesso incontro del 29/03/2017 ASPI ha confermato che, in riscontro alla prescrizione del Decreto VIA di congiungimento della SP 140 con la SP 115 come da prescrizione n. 4 di Regione Lombardia nel Documento di Intesa di profilo tecnico depositato in Conferenza di Servizi, il progetto sarà quindi perfezionato con indicazioni puntuali circa l'andamento del tracciato di congiungimento

Serie Ordinaria n. 18 - Venerdì 05 maggio 2017

tra le SP 140 con la SP 115, concordato con la Provincia di Lodi, e prevederà l'attestazione sulla SP 115 con rotatoria localizzata in corrispondenza dell'incrocio con la strada per Cascina Gallinazza e lo sviluppo in direzione sud fino alla rotatoria di via Piave, con il relativo spostamento.

Per quanto riguarda l'aspetto realizzativo del nuovo collegamento provinciale si potrebbe procedere con approvazione provinciale. Sarà valuta con la Provincia di Lodi la procedura approvativa, inclusa la parte ambientale, e a tal fine la Provincia ha chiesto la certezza del finanziamento del congiungimento della SP 140 con la SP 115 nel quadro economico del progetto esecutivo della quarta corsia A1 Milano-Lodi. ASPI ha confermato che la progettazione definitiva del nuovo collegamento provinciale sarà sviluppata insieme alla progettazione esecutiva della quarta corsia affinché venga inserita esplicitamente, come importo a se stante, nel quadro economico approvato dal MIT. Prevede di concludere tale iter entro il corrente anno.

A seguito di ciò la Provincia di Lodi e il Comune di Lodi Vecchio hanno confermato il loro assenso all'ottemperanza che sarà data da Regione Lombardia, con l'accoglimento da parte di ASPI della prescrizione A.4) di seguito riportata.

- *Valutazione di dettaglio della possibilità di sviluppare un ampliamento asimmetrico, compatibilmente con il progetto esecutivo della TEEM e delle opere connesse, del tratto prospiciente la frazione di Riozzo dei Cerro al Lambro, per limitare l'avvicinamento dell'autostrada alle residenze; in alternativa, implementazione e integrazione delle previste opere di mitigazione ambientale;*

La prescrizione è risultata superata (ottemperata) nei fatti in quanto la A58 Tangenziale Esterna di Milano è stata aperta completamente al traffico il 16 maggio 2015 e i rispettivi rami di allaccio all'autostrada A1 sono realizzati con parziale predisposizione all'ampliamento alla quarta corsia della A1 in coerenza con il progetto allegato alla Convenzione di interconnessione sottoscritta tra le due concessionarie, come richiamato nella nota della Società Tangenziale Esterna del 8 febbraio 2017. Per quanto riguarda il tratto prospiciente la Frazione di Riozzo di Cerro al Lambro, a seguito dell'intervenuta realizzazione della A58, sono da considerare le conseguenti mitigazioni già messe in atto. Tuttavia il progetto definitivo trasmesso da ASPI a Regione Lombardia non fornisce riscontri adeguati della nuova infrastruttura A58, per il quale nel seguito verrà formulata la specifica prescrizione B.12).

Mentre per la prescrizione sub C) lettera a, punto a.2:

- *Introduzione della proposta progettuale, definita in stretto coordinamento con ANAS, dell'eliminazione della barriera di Milano Sud con l'attuazione di un sistema a pedaggiamento a flusso libero (free flow).*

Visto quanto affermato da ASPI nella nota integrativa del 21 febbraio 2017 si conferma, in conseguenza alla mancata previsione di interventi nell'ambito della Barriera di Milano Sud, la necessità di migliorare la fluidità del traffico con favorevoli ricadute sia sulla velocità commerciale sia sulla riduzione di emissioni veicolari inquinanti, quest'ultima è anche strumentale alle attività dell'“Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel Bacino Padano”, sottoscritto da Regione Lombardia, le Regioni del bacino Padano e lo Stato. Pertanto occorre sviluppare azioni anche innovative, affinché sia concretizzata l'esigenza di mettere in atto presidi tecnici in coerenza con la richiesta pressante dell'Unione Europea, che sollecita lo Stato italiano ad adeguarsi alle normative europee in materia di inquinamento, con rischio di infrazioni comunitarie. I risultati richiamati nella nota integrativa di ASPI relativi all'utilizzo del Telepass per il 70% si ritiene possano essere lo spunto per individuare ulteriori soluzioni che consentano di incrementare l'utilizzo di sistemi ai esazione ancora più evoluti.

Per l'ottemperanza di questa prescrizione si dovrà pertanto accogliere la prescrizione A.5) di seguito indicata.

In merito alle ulteriori prescrizioni derivanti dall'istruttoria

Vista l'esperienza maturata negli ultimi anni, che ha visto la conclusione di varie opere autostradali ricomprese nel territorio regionale (TEEM, BREBEMI, Pedemontana, quinta corsia A8 e completamento A52 Rho-Monza), in cui per molte opere connesse, mitigative e compensative, anche richieste e volute negli anni dai vari Enti locali, si sono verificate prese di posizioni determinate dalla volontà di non prendere in proprietà e/o gestione queste opere. Spesso i motivi addotti sono stati il notevole lasso di tempo intercorso per la loro realizzazione, le difficoltà dei bilanci degli enti e le mutate volontà politiche. Alla luce di ciò si ritiene che gli aspetti relativi alle proprietà e/o gestione di dette opere non autostradali, quindi non di competenza dello specifico concessionario autostradale, debbano essere disciplinati precedentemente all'avvio dei relativi lavori, evitando che solo dopo la loro realizzazione si debba individuare un Ente proprietario e/o gestore per la relativa apertura all'esercizio o presa in consegna.

A tal fine si formula la prescrizione B.10) di seguito indicata.

I dati relativi ai livelli di servizio riportati da ASPI nel progetto in esame mettono in evidenza un ambito di congestione del traffico del tratto di A1 compreso tra l'immissione della Tangenziale Ovest e l'interconnessione TEEM. Questo tratto mostra, nello scenario programmatico, livello di servizio (LOS) E con conseguente *funzionamento a capacità* del tratto e frequente formazione di code, dovuto anche alle provenienze dalla Tangenziale Est di Milano (A51) e alle immissioni degli svincoli a monte. Siccome non è stato sviluppato alcun approfondimento trasportistico e non è stato previsto nessun intervento di potenziamento sul tratto iniziale della A1, a monte di quello in progetto, nonostante questo sia interessato da frequenti incolonnamenti, si ritiene necessario approfondire tale problematica e realizzare il conseguente potenziamento. A tal fine dovrà essere elaborato uno specifico progetto di fattibilità tecnico-economica, come previsto dall'art. 23 del d.lgs. 50/2016, il cui sviluppo debba essere condiviso con gli enti territoriali interessati, vista l'importanza del tratto autostradale della A1 per l'accessibilità da Sud del nodo di Milano. Come riportato nel modulo per parere, consegnato in sede di Conferenza di Servizi, Regione Lombardia ha parzialmente modificato la prescrizione n. 7 del Documento tecnico di Intesa, prevedendo che lo sviluppo del progetto di fattibilità avvenga entro 8 mesi per le conseguenti valutazioni.

A tal fine si formula la prescrizione B.11) di seguito indicata.

In considerazione delle osservazioni trasmesse dalla Società Tangenziale Esterna, acquisite agli atti regionali prot. n. S1.2017.2232 del 9 febbraio 2017, che segnalano la necessità di aggiornare il progetto definitivo trasmesso da ASPI allo stato di fatto della A58, in esercizio dal 16 maggio 2015, nonché l'esigenza di fornire agli utenti la necessaria informazione per la scelta dell'itinerario autostradale, si ritiene di confermare queste richieste.

A tal fine si formula la prescrizione B.12) di seguito indicata.

Il progetto definitivo trasmesso da ASPI prevede l'ampliamento della sede autostradale con il mantenimento dell'asse stradale attuale e conseguentemente affiancamento con la linea AV/AC Milano-Bologna dal km 17+500 al km 21+500.

In merito, si evidenzia che l'art. 58 del DPR 753/80 prescrive che per la costruzione di strade, canali o condotte d'acqua, elettrodotti, gasdotti, oleodotti o qualunque altra opera di pubblica utilità che debba attraversare impianti ferroviari, compresi gli elettrodotti, o svolgersi ad una distanza che possa creare interferenze, soggezioni o limitazioni all'esercizio ferroviario, si dovrà ottenere la preventiva autorizzazione di Rete Ferroviaria Italiana e si segnala che all'interno della fascia di rispetto ferroviario di 30 metri dalla più vicina rotaia stabilita dall'art. 49 del DPR 753/80, è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici e manufatti di qualsiasi specie, salvo il rilascio di specifica autorizzazione in deroga, ai sensi dell'art. 60 del medesimo DPR da parte di RFI.

A tal fine si formula la prescrizione B.13) di seguito indicata.

Conclusioni istruttorie, raccomandazioni e prescrizioni

Tutto ciò premesso, sulla base del sopracitato parere espresso dalla U.O. Programmazione territoriale e Urbanistica della D.G. Territorio, Urbanistica, Difesa del Suolo e Città Metropolitana di Regione Lombardia ed i contenuti sopra delineati, nonché sulla base della determinazione finale dei lavori della Conferenza di Servizi (riunione del 03/03/2017 e nota del Ministero del 11/04/2017);

Si ritiene sussistano i presupposti per il conseguimento dell'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera, ai sensi del DPR 383/1994, nel rispetto delle seguenti raccomandazioni e prescrizioni:

A) OTTEMPERANZE AL DECRETO DI COMPATIBILITA' VIA (DM 385 del 31/12/2013, PARTE C DELLE PRESCRIZIONI):

- A.1) relativamente alla componente acustica, per quanto riguarda l'ultimo punto della prescrizione C) lettera a, a.1, relativo alla frazione di Riozzo al Cerro, qualunque sia l'esito della condivisione con gli Enti Locali relativamente all'ipotesi di ampliamento asimmetrico, dovrà in ogni caso essere garantito il rispetto dei limiti di rumore con le misure di mitigazione che fossero a tal fine necessarie;
- A.2) Ai fini dell'ottemperanza della prescrizione C) lettera a, punto a.3 DM 385 del 31/12/2013:
- poiché nel progetto non è descritto alcun sistema per contenere eventuali sversamenti accidentali, si richiede vengano inserite paratoie mobili nei manufatti di restituzione già previsti in corrispondenza delle aree più sensibili individuate nello studio di impatto ambientale; in questo modo in tali aree gli eventuali sversamenti verrebbero contenuti all'interno dei fossi di guardia, oltre ad essere assorbite in parte dalla pavimentazione stradale di tipo drenante.
 - in merito all'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica per le opere idrauliche, si dovrà cercare di ridurre al minimo l'intervento sia in termini di sviluppo planimetrico che in termini di altezza della scogliera compatibilmente con le esigenze idrauliche di protezione dell'opera autostradale. In particolare, si richiede che la zona al disopra del livello di piena di progetto (Tr 200 anni) non sia rivestita in massi, ma che si privilegi l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica (quali ad esempio la palificata viva doppia).
- A.3) in ottemperanza alle prescrizioni g e h del DM 385 del 31/12/2013, si dovrà integrare il progetto esecutivo con la documentazione concernente le opere di compensazione e di inserimento paesaggistico (la documentazione progettuale dovrà essere quantomeno composta da relazione descrittiva con la quantificazione economica delle opere proposte e dai relativi elaborati grafici con individuazione della localizzazione, delle sezioni ove necessarie e dei particolari realizzativi)
- A.4) Prescrizione sub C), lettera a, punto a.1
- Si prescrive la realizzazione del tracciato del tratto di congiungimento tra le SP 140 con la SP 115, concordato con la Provincia di Lodi, con l'andamento planimetrico che prevede l'attestazione sulla SP 115 con rotatoria localizzata in corrispondenza dell'incrocio con la strada per Cascina Gallinazza e lo sviluppo in direzione sud fino alla rotatoria di via Piave, con il relativo spostamento.
- A.5) Prescrizione sub C) lettera a, punto a.2.
- Si prescrive che il progetto esecutivo sviluppi ipotesi di modalità di esazione innovative, anche utilizzando fonti di finanziamento Europee, atte e implementare il libero flusso dei mezzi transitanti dalla barriera di Milano Sud nella prospettiva di poter poi avvicinare i sistemi di esazione al flusso libero della modalità free flow. I relativi elaborati saranno forniti a Regione Lombardia affinché si proceda alla verifica di ottemperanza.

B) ALTRE PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI A CARATTERE AMBIENTALE E INFRASTRUTTURALE:

- B.1) per quanto riguarda i due cantieri posizionati ai lati dell'attuale autostrada, nel caso in cui non sia possibile prevederne l'ubicazione su aree dismesse o degradate, si raccomanda di garantirne la totale dismissione e il ripristino delle condizioni iniziali di fertilità dei suoli, anche mediante opportune lavorazioni meccaniche al fine di decompattare la struttura del suolo, e attraverso concimazioni organiche od opportune pratiche agricole (es. sovescio); dovranno altresì essere ricondotti allo stato originario i tratti di viabilità di servizio ai cantieri.
- B.2) per quanto riguarda le opere mitigative e compensative, si raccomanda, in considerazione della perdita di suolo agricolo, non solo nella sua accezione produttiva, ma anche delle funzioni ambientali da esso svolte (valore ecologico, capacità di stoccaggio di carbonio organico, fertilità, permeabilità, etc), di fornire nelle successive fasi progettuali la contabilizzazione degli impatti (per la quale si rimanda a valutazioni analoghe a quelle derivate dall'utilizzo di metodi e schemi interpretativi già collaudati - es. metodo STRAIN), al fine di individuare le relative misure compensative; tra queste, può essere considerata, per esempio, l'individuazione di una superficie significativa, attualmente impermeabilizzata, da deimpermeabilizzare;
- B.3) si verifichi a norma di legge l'adeguatezza dell'opera ad eventuali esondazioni del fiume Lambro, anche al fine di evitare o ridurre l'impatto dovuto ad un'interruzione dell'infrastruttura;
- B.4) per quanto attiene le interferenze tra i manufatti e le aree appartenenti al demanio idrico dei corsi d'acqua pubblici del reticolo Principale, del reticolo Minore e del reticolo di bonifica, prima della esecuzione dei lavori, dovranno essere ottenute le autorizzazioni e concessioni necessarie in base alle vigenti normative, dalle Autorità competenti rispettivamente (Regione Lombardia previo parere di AIPO, Comuni e Consorzio di Bonifica Muzza della Bassa lodigiana); in tal senso, si ravvisa la necessità di un confronto con AIPO e UTR competente per la verifica della compatibilità idraulica sia dello scarico sia dell'ampliamento dell'attraversamento.
- B.5) le verifiche sismiche di secondo livello dovranno essere aggiornate sulla base della nuova classificazione sismica del territorio regionale, approvata con d.g.r. 11 luglio 2014, n. X/2129, che prevede per l'intera provincia di Lodi la zona sismica 3;
- B.6) relativamente alla componente acustica:
- con riferimento alle previsioni di interventi di risanamento acustico ai sensi del dm 29/11/2000, contenute nel piano di ASPI, che insistono sulla tratta oggetto del progetto di potenziamento infrastrutturale in oggetto, si richiama che detto progetto dovrà conseguire contestualmente, con le misure di mitigazione previste, anche l'obiettivo del rispetto dei limiti di rumore di cui al DPR 142/04, conseguendo cioè l'obiettivo del risanamento acustico del dm 29/11/2000;
 - si ribadisce altresì che dovrà essere attuato un monitoraggio acustico post operam, finalizzato a verificare il rispetto dei limiti di rumore. Modalità e localizzazione di punti di misura del rumore dovranno essere sottoposti ad ARPA ed ai Comuni interessati per le valutazioni di adeguatezza. Al termine del monitoraggio acustico post operam dovrà essere predisposta e trasmessa ad ARPA ed ai comuni una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la

Serie Ordinaria n. 18 - Venerdì 05 maggio 2017

valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali ulteriori misure di mitigazione che a seguito del monitoraggio risultassero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione;

- si richiama altresì la necessità che il gestore della infrastruttura curi la manutenzione delle misure di mitigazione acustica provvedendo a sostituire le parti usurate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da garantire il perdurare nel tempo dell'azione mitigante;

- B.7) Per il miglioramento della sicurezza stradale in corrispondenza dell'intersezione tra la SP40 e l'uscita autostradale dello svincolo di Melegnano della A1, si prescrive la realizzazione di una rotonda con i relativi raccordi, da svilupparsi in condivisione con la Città Metropolitana di Milano, quale proprietario e gestore della SP40. Questo intervento dovrà essere inquadrato da ASPI nell'ambito di uno studio viabilistico e di fattibilità tecnica-economica. Lo studio sarà limitato a quanto necessario per il progetto della rotonda.
- B.8) Per garantire un'adeguata continuità e sicurezza del percorso ciclopeditone di interesse regionale n. 10 - Via delle risaie, si prescrive la realizzazione dell'ampliamento del sovrappasso alla A1 della strada comunale per Carpiano in Comune di Melegnano.
- B.9) Per garantire un adeguato completamento e sicurezza dei percorsi ciclopeditoni già esistenti in Comune di San Zenone al Lambro e la relativa connessione in sicurezza alla stazione ferroviaria di San Zenone al Lambro, si prescrive la realizzazione della prosecuzione e completamento della pista ciclopeditone esistente a partire da sud dell'abitato di San Zenone al Lambro sino alla pista ciclabile della Frazione Ceregallo e realizzazione della connessione alla stazione ferroviaria.
- B.10) Per tutte le opere connesse, mitigative e compensative, che dopo la loro esecuzione non saranno di proprietà e/o gestione di ASPI, si prescrive che prima dell'inizio dei relativi lavori dovrà essere sottoscritta apposita Convenzione tra ASPI e gli Enti proprietari e/o gestori, nella quale saranno disciplinati tutti gli aspetti relativi alla proprietà e gestione delle stesse, ivi inclusi i relativi impianti tecnologici.
- B.11) Per individuare e realizzare la migliore soluzione dell'intervento di potenziamento del tratto iniziale della A1 dall'innesto con la Tangenziale est di Milano fino al Km. 4+880 (inizio intervento ampliamento alla quarta corsia), che possa risolvere i frequenti incolonnamenti, si prescrive che ASPI sviluppi uno specifico progetto di fattibilità tecnico-economica, previsto dall'art. 23 del d.lgs. 50/2016. Detto progetto sarà sviluppato in condivisione con gli enti territoriali interessati, e comunque ASPI dovrà garantire lo sviluppo entro 8 mesi, per le conseguenti valutazioni.
- B.12) Richiamati i contenuti della nota della Società Tangenziale Esterna del 9 febbraio 2017, si prescrive che il progetto esecutivo sia aggiornato rispetto ai contenuti della suddetta nota. In particolare sia rilevato e aggiornato lo stato dell'arte degli interventi eseguiti con la realizzazione della Tangenziale Esterna di Milano, in esercizio dal 16 maggio 2015 e sia garantito all'utente delle autostrade un presidio di informazione sul traffico, mediante il nuovo Pannello a Messaggio Variabile (installato al km 12+104,98 in carreggiata nord della A1), da rendere fruibile anche dal concessionario Tangenziale Esterna su cui rappresentare anche i messaggi indicati da TE, per le utenze che percorrono la A1 e che sono diretti in A58, in A4 e in A35.
- B.13) In fase di sviluppo del progetto esecutivo del tratto in affiancamento alla linea AV/AC Milano-Bologna siano acquisite il parere tecnico positivo e le necessarie autorizzazioni da parte di RFI S.p.A. Direzione Territoriale Produzione di Bologna, con particolare attenzione ai temi:
- della sicurezza ferroviaria e stradale, sia in fase di cantierizzazione che nell'assetto definitivo;
 - della sistemazione delle aree interposte tra le due infrastrutture.
- Il parere tecnico positivo e le autorizzazioni di RFI S.p.A. sono da ritenersi vincolanti ai fini della compatibilizzazione del progetto di ampliamento autostradale con la linea ferroviaria esistente e il relativo progetto esecutivo dovrà comprendere le soluzioni tecniche condivise con RFI S.p.A..
- B.14) Infine si segnala, a titolo collaborativo, di prestare attenzione alle limitazioni relative agli ostacoli e ai pericoli per la navigazione aerea di cui al Titolo III, Capo III del Codice della Navigazione "Vincoli alla proprietà privata", artt. 707, 709, 711. Al riguardo si rimanda alle specifiche mappe di vincolo dell'aeroporto di Milano Linate redatte da ENAC, per le quali eventualmente si potrà prendere contatto diretto con la stessa ENAC.

Milano, 21/04/2017

Il Dirigente
Ing. Filippo Dadone