

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 3 agosto 2011.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Tangenziale est esterna di Milano. Approvazione progetto definitivo. (CUP I21B05000290007). (Deliberazione n. 51/2011).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione” che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (“Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”) e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente “Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi” e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita “Struttura tecnica di missione”;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la “Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”, come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto legge 25 settembre 2009, n. 135, recante “Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee”, convertito nella legge 20 novembre 2009, n. 166, che all'art. 3-*quinquies* ha introdotto specifiche “Disposizioni per garantire la

trasparenza e la libera concorrenza nella realizzazione delle opere e degli interventi connessi allo svolgimento dell'Expo Milano 2015”;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legge 31 maggio 2011, n. 70, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 12 luglio 2011, n. 106, che ha modificato la disciplina concernente il vincolo preordinato all'esproprio per le infrastrutture strategiche e, in particolare l'articolo 4 che, al comma 2, lettera r), n. 4), aggiungendo il comma 7-*bis* nell'art. 165 del Codice dei contratti pubblici, estende la durata del vincolo da cinque a sette anni e stabilisce una diversa modalità di reiterazione dello stesso, e al comma 9 prevede altresì l'applicazione dei nuovi termini anche ai progetti preliminari già approvati dal CIPE alla entrata in vigore del decreto stesso;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*G.U.* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 2 include, tra i “Corridoi autostradali e stradali” della regione Lombardia, la “Tangenziale est esterna di Milano”;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*G.U.* n. 87/2003, errata corrige in *G.U.* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 95 (*G.U.* n. 69/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare della “Tangenziale est esterna di Milano nella configurazione di cui all'alternativa B e con esclusione del prolungamento a nord della A4 sino alla programmata autostrada Pedemontana”, individuando il Soggetto aggiudicatore in ANAS S.p.a. e in 1.742 milioni di euro il limite di spesa dell'opera;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*G.U.* n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con de-



libera 18 marzo 2005, n. 3 (*G.U.* n. 207/2005), conferma nell'articolazione del "Corridoio plurimodale padano" la "Tangenziale est esterna di Milano";

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*G.U.* n. 197/2007), con la quale questo Comitato ha approvato la "Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale";

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*G.U.* n. 95/2011), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica e che include, nella tabella 1 "Aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche luglio 2010", e nella Tabella 2 "Quadro programmatico prioritario 2010-2013", la "Tangenziale est di Milano" con un costo di circa 1.578,00 milioni di euro;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO);

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22 ottobre 2008 (*G.U.* n. 277/2008), e s.m.i., che ha inserito la "Tangenziale est esterna di Milano" tra le opere connesse ad EXPO 2015;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto CCASGO espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota del 30 marzo 2011, n. 12953, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base della istanza del Soggetto aggiudicatore, ha trasmesso la richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio concernente l'opera in esame, motivando sulla persistenza dell'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera ed evidenziando la necessità che parte della stessa (cosiddetto "arco TEEM") venga completata e aperta al traffico entro l'entrata in esercizio del collegamento autostradale tra Brescia e Milano;

Vista la nota 27 giugno 2011 n. 25442, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il Piano economico finanziario inviato dal Soggetto aggiudicatore;

Vista la nota 6 luglio 2011, n. 26616, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato del progetto definitivo della "Tangenziale est esterna di Milano";

Viste le note 7 luglio 2011 n. 26835, 13 luglio 2011 n. 27872, 26 luglio 2011 n. 29466 e 27 luglio 2011 n. 29701, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria concernente la proposta di cui sopra;

Vista la nota 26 luglio 2011, n. 29534, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione

utile del Comitato dell'espressione del parere sull'Atto aggiuntivo alla convenzione unica tra Concessioni Autostrade Lombarde S.p.a. e Tangenziale Esterna S.p.a.;

Vista la nota 27 luglio 2011, n. SI.2011.00 30715, con la quale la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili e le aree interessate dalla realizzazione della Tangenziale est esterna di Milano, secondo quanto indicato nel progetto definitivo depositato e oggetto di specifiche prescrizioni e raccomandazioni regionali;

Considerato che sul citato 8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica, la Conferenza Unificata, in data 4 novembre 2010, ha espresso parere favorevole secondo ordinaria procedura di legge;

Considerato il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto trasmesso dal Ministero richiedente con la citata nota 26 luglio 2011, n. 29466;

Considerato che la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), all'art. 1, comma 979, ha previsto che le funzioni ed i poteri di Soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana, dell'autostrada diretta Brescia – Bergamo – Milano e delle tangenziali esterne di Milano venissero trasferiti da ANAS S.p.a. ad un Soggetto di diritto pubblico, che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e da costituire in forma societaria e partecipata dalla stessa ANAS S.p.a. e dalla Regione Lombardia o da Soggetto da essa interamente partecipato;

Considerato che in data 19 febbraio 2007 è stata costituita, ai sensi del citato art. 1, comma 979, della legge 27 dicembre 2006, n. 269, la società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a.;

Considerato che con delibera 6 novembre 2009, n. 109 (*G.U.* n. 208/2010), questo Comitato ha preso atto dei contenuti dello schema di Convenzione Unica tra CAL S.p.a. e Tangenziale Esterna S.p.a. – predisposto ai sensi dell'articolo 2, comma 82 e seguenti del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i. – e ha espresso valutazione positiva sullo schema stesso, subordinatamente all'osservanza di specifiche prescrizioni;

Considerato che, in esito alla procedura prevista dalla citata legge n. 296/2006, con decreto n. 743 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze in data 8 ottobre 2010 e registrato alla Corte dei Conti in data 22 novembre 2010, è stata approvata la Convenzione Unica tra CAL S.p.a. e Tangenziale Esterna S.p.a.;

Considerate le osservazioni formulate con nota 28 luglio 2011, n. 85574, dal Ministero dell'economia e delle finanze – Ragioneria Generale dello Stato;

Considerate le ulteriori prescrizioni formulate dal citato Ministero con la nota 2 agosto 2011, n. 19369 del Dipartimento del Tesoro e la nota n. 19469 sempre in data 2 agosto 2011;

Considerata la nota consegnata in seduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in merito all'iter di approvazione dell'Atto aggiuntivo sottoposto all'esame dell'odierna seduta;



Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

Prende atto

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che in data 5 novembre 2007, è stato sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalla Regione Lombardia, dalle Province di Milano, Monza e Brianza e Lodi, da CAL S.p.a. e ANAS S.p.a., nonché da una rappresentanza dei Comuni l'Accordo di programma per la realizzazione della "Tangenziale est esterna di Milano" e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano";

che nel medesimo accordo, conformemente anche alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto preliminare da questo Comitato con la delibera n. 95/2005, è stato condiviso di ottimizzare alcune delle opere connesse, previste nel progetto preliminare, e prevedere nuova viabilità anche per completare il sistema di adduzione alla Tangenziale;

che l'Accordo di programma per la realizzazione del Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia (c.d. "Brebemi"), sottoscritto in data 7 maggio 2007, contempla la necessità che il c.d. "arco Teem", sia completato e aperto al traffico entro la data di entrata in esercizio della autostrada Brebemi, in quanto proprio mediante la sezione centrale della "Tangenziale est esterna di Milano" e la viabilità locale (S.P. 103 Cassanese e S.P. 14 Rivoltana, oggetto entrambe di interventi di riqualificazione e connessione) si sostanzia la relazione tra l'autostrada Brebemi e l'area milanese;

che il progetto definitivo comprende quindi le opere attinenti alla interconnessione tra le due predette infrastrutture, la cui realizzazione compete a ciascuna concessionaria secondo le modalità e i tempi stabiliti nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra le medesime concessionarie e il concedente CAL in data 12 ottobre 2010;

che la "Tangenziale est esterna di Milano" collega in modo diretto la Autostrada A4 nel comune di Agrate Brianza con la Autostrada A1 nel comune di Cerro al Lambro e comprende la connessione con la nuova autostrada Brebemi nei comuni di Pozzuolo Martesana, Melzo e Liscate;

che nell'ambito dell'opera completa, di lunghezza pari a circa 32 km, è individuato il citato "Arco Teem", di lunghezza pari a circa 6,5 km, compreso tra gli svincoli di Pozzuolo Martesana e di Liscate, e comprendente lo svincolo di interconnessione con la Brebemi (da realizzare a carico della Società concessionaria della suddetta autostrada);

che sono altresì previsti collegamenti con la rete della viabilità ordinaria tramite gli svincoli di Pessano con Bornago, Gessate/Gorgonzola, Pozzuolo Martesana, Liscate

(realizzato nell'ambito della Brebemi e del pari a carico della Società concessionaria della Brebemi), Paullo e Vizzolo Predabissi;

che lungo il tracciato sono previste l'area di servizio di Paullo (in entrambe le carreggiate) e un'area di sosta attrezzata in località Rossate, nel comune di Comazzo;

che il tracciato prevede:

tratti in rilevato per oltre 23 km;

tratti in trincea per oltre 5 km;

tratti in viadotto per poco meno di 2 km;

tratti in galleria artificiale per circa 2 km;

che le principali opere d'arte dell'opera sono costituite dalle gallerie artificiali, dal sottopasso della linea ferroviaria Milano - Venezia, dal ponte sul torrente Molgora, dai ponti sui canali Muzza I e II e dal viadotto "Lambro", che consente di superare le interferenze con la linea ferroviaria Milano - Bologna, con il fiume Lambro e con l'autostrada A1;

che la sezione stradale prevista nel progetto all'esame è quella contemplata dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 per la categoria stradale A - autostrade in ambito extraurbano, con 3 corsie di 3,75 m per carreggiata, affiancate all'esterno da una corsia di emergenza di 3,00 m e all'interno da banchina, con spartitraffico di 2,80 m e con intervallo di velocità di progetto compresa tra i 90 e i 140 km/h;

che il sistema gestionale previsto è a esazione di pedaggio con sistema di tipo chiuso (barriere di esazione con varie modalità di pagamento);

che l'opera interessa il territorio delle Province di Milano, Lodi, Monza e Brianza;

che il tracciato interessa anche tre parchi (Parco agricolo Sud Milano, Parco Adda Sud, Parco Adda Nord), nonché alcuni parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS);

che il progetto prevede, oltre a diffuse opere di mitigazione, alcuni progetti speciali ambientali di compensazione, aventi come tema conduttore l'acqua e concepiti con l'obiettivo di valorizzare e caratterizzare ambiti di particolare pregio naturalistico e paesaggistico;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone l'approvazione del progetto definitivo dell'opera ai sensi dell'articolo 166 del Codice dei contratti nonché l'approvazione, ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del medesimo codice, delle seguenti opere:

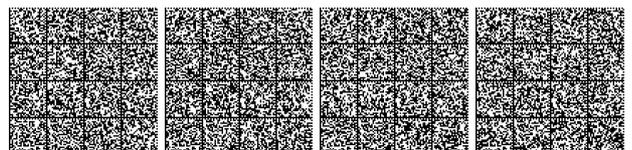
- Variante dell'asse autostradale e dei relativi svincoli autostradali compreso tra la progressiva chilometrica 0+118 e la progressiva chilometrica 4+920, e dell'interconnessione con l'autostrada A4;

- Variante dell'asse autostradale e dei relativi svincoli autostradali compreso tra la progressiva chilometrica 8+000 e la progressiva chilometrica 15+000;

- Variante dell'opera connessa "Variante S.P.13 Tangenziale di Pessano con Bornago (CD01)";

- "Completamento variante S.P.176 a Cambiagio (CD02)";

- "Rotatoria di accesso alla zona industriale di Melzo sulla S.P. 13 (via Dossetti) (CD05)";



- “Riqualifica S.P. 181 da Comazzo a Merlino con diramazione per la frazione Lavagna (CD06)”;
- “Collegamento S.P. 39 - S.P. ex S.S. 415 {CD07}”;
- Variante dell’opera connessa ‘Variante S.P. 16, Tangenziale Zelo Buon Persico (CD08);
- “Variante S.P. 159, abitato di Dresano e sistemazione stradale/ambientale attraversamento frazione di Balbiano (CD10)”;
- Variante dell’opera connessa “Riqualifica S.P. 159 Comuni di Casalmaiocco e Vizzolo Predabissi (CD11)”;
- Variante dell’opera connessa “Raccordo S.P. 17 - S.P. 40 - S.S. 9 Comuni di Cerro al Lambro - Vizzolo Predabissi - Melegnano (CD12-CD13-CD14)”;
- “Riqualifica e messa in sicurezza della S.S. 9 nel Comune di Sordio (CD15)”;
- Variante dell’opera connessa “Variante S.S. 9 Tangenziale di Tavazzano (CD16)”;
- “Collegamento S.P. 40 Binaschina – S.P. 39 Cerca (CD17)”;
- “Riqualifica S.P. 17 da Salerano a S. Angelo L., con variante in località Cadenzano e Cascina Pollarana (CD18)”;
- “Collegamento casello di Paullo con S.P.415 “Paullese” (CD19)”;
- “Variante alla S.P. 138 “Pandina” nell’abitato di Madonna di Dresano (XD23)”;
- “Riqualifica S.P. 159 nel comune di Casalmaiocco (XD24)” (a carico TE solo progettazione);
- “Potenziamento della S.S. 9 “via Emilia” {XD25}” (a carico TE solo progettazione);
- Variante dello svincolo di “Paullo”;
- Variante del cavalcavia VP03;
- Variante del cavalcavia VP15;
- Piano delle cave di prestito che interessa i comuni di Gorgonzola, Melzo, Paullo, Pozzuolo Martesana, Tribiano, Vizzolo Predabissi;

Con riferimento alle predette opere il progetto è stato pertanto integrato con lo Studio di Impatto Ambientale che è stato pubblicato e trasmesso anche per la pubblica consultazione da parte degli interessati;

che il progetto definitivo comprende la relazione del progettista di cui all’art. 166, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, attestante la rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle prescrizioni adottate in sede di approvazione del medesimo;

che il vincolo preordinato all’esproprio è stato apposto in sede di approvazione del progetto preliminare dell’opera con la citata delibera n. 95/2005;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base della istanza del Soggetto aggiudicatore del 1° marzo 2011, ritiene che:

- la realizzazione dell’opera mantenga inalterata la sua validità e il suo interesse per la collettività, anche con riferimento alla realizzazione del c.d. “Arco Teem” di collegamento tra l’Autostrada Brebemi e la viabilità di accesso all’area metropolitana (S.P. Rivoltana e S.P. Cassanese) entro la data di entrata in esercizio della stessa Autostrada Brebemi;

- la rilevanza strategica dell’opera è confermata dal suo inserimento tra le opere del Programma infrastrutture strategiche connesse ad Expo 2015 e negli ultimi due allegati infrastrutturali rispettivamente al DPEF 2010 – 2013 e alla DFP 2011 - 2013;

- la mancata reiterazione del vincolo potrebbe comportare la destinazione delle aree sottoposte a vincolo ad altri usi, con conseguenti maggiori oneri per la realizzazione dell’opera;

che gli eventuali oneri per gli indennizzi dovuti ai proprietari degli immobili gravati dal vincolo preordinato all’esproprio, al momento stimati in 2.063.000 euro, sono ricompresi nel quadro economico del progetto definitivo in approvazione;

che, trattandosi del primo rinnovo, il Ministero istruttore ritiene sussistere i presupposti per la reiterazione del vincolo preordinato all’esproprio e propone di disporre - ai sensi del combinato disposto dell’articolo 4, comma 2, lettera r), punto 4) del decreto legge n. 70/2011 e dell’articolo 4, comma 9 del medesimo decreto - la reiterazione del vincolo preordinato all’esproprio degli immobili relativi alle seguenti tratte autostradali e opere connesse:

- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 4,5 a progressiva chilometrica 8,0;
- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 15,0 a progressiva chilometrica 28,0;
- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 28,0 a interconnessione A1;
- CD03 - Tangenziale di Villa Fornaci;
- CD04 - Completamento della Variante S.P. 103 Cassanese - Tangenziale di Pozzuolo Martesana;
- CD09 - Rettifica S.P. 16 in località Muzzano;
- CD20-XD21 - Circonvallazione della frazione Merzano in comune di Merlino con pista ciclabile;
- SL50 - Svincolo di Vizzolo Predabissi;
- VP04 - Cavalcavia Collegamento Svincolo di Gesate/Gorgonzola con la S.S. 11;
- VP06 - Cavalcavia S.C. Bellinzago Lombardo;
- VP08 - Cavalcavia ex S.P. 103 Cassanese;
- VP09 - Cavalcavia strada podereale ex S.C. Melzo 1;
- VP14 - Cavalcavia S.P. 415 Pallese;
- VP19 - Cavalcavia riqualifica S.P. 219;
- VP20 - Cavalcavia S.S. 9 Via Emilia;
- IP24 - Cavalcavia S.C. Bascapè;

che in data 7 febbraio 2011, il progetto definitivo approvato da CAL il 23 dicembre 2010 è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, depositato presso la Regione Lombardia e contestualmente pubblicato ai fini dell’articolo 166, comma 2 del Codice dei contratti pubblici e della dichiarazione di pubblica utilità nonché, per alcune parti dell’opera, ai sensi dell’articolo 167, comma 5, del Codice dei contratti pubblici, sui quotidiani “Il Giornale – edizione Lombardia” e “Italia Oggi”;

che in data 13 aprile 2011 si è tenuta conferenza di servizi indetta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell’articolo 166 del Codice dei contratti pubblici;



che la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto in esame con la delibera 6 aprile 2011, n. IX/1546,;

che con nota 31 maggio 2011, prot. n. DGPBA-AC/34.19.04/18222, il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione generale per il paesaggio, le belle arti l'architettura e l'arte contemporanea, ha inoltrato il proprio parere favorevole al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che in data 30 giugno 2011, prot. n. DVA-2011-0015660, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - acquisito il parere n. 721 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS, che rileva una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare di cui alla delibera n. 95/2005 e verifica la compatibilità ambientale delle varianti introdotte ex art. 167, comma 5, del Codice dei contratti pubblici, a eccezione di alcune prescrizioni di cui è riportato l'elenco e per le quali l'ottemperanza dovrà essere valutata nelle successive fasi di progettazione esecutiva - ha inoltrato il suddetto parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che il Programma di risoluzione delle interferenze è allegato alla Relazione istruttoria trasmessa dal Ministero istruttore con la citata nota del 7 luglio 2011;

che il progetto definitivo, a seguito delle modifiche intervenute rispetto al progetto preliminare, evidenzia un fabbisogno di inerti, computato al netto del riutilizzo dei materiali derivanti dagli scavi, pari a circa 5.000.000 mc;

che la produzione degli impianti esistenti sul territorio inclusi nei piani cave provinciali nonché il possibile ricorso al riutilizzo di materiali derivanti dall'esubero di materiali provenienti da grandi opere, come per esempio la Pedemontana lombarda, non sono risultati praticabili per mancanza di disponibilità o difficoltà di coordinamento temporale e che pertanto si è optato per il ricorso a specifiche cave di prestito, conformemente a quanto previsto dall'articolo 38 della legge regionale n. 14/1998;

che, al termine di un percorso di analisi e valutazione di 18 siti potenzialmente rispondenti ai criteri stabiliti, sono stati individuati quattro siti idonei a soddisfare il suddetto fabbisogno di inerti (sito n. 3 localizzato in località Cascina Bozzoni nel comune di Gorgonzola, sito n. 6 localizzato in località Cascina Galanta nei Comuni di Pozzuolo Martesana e Melzo, sito n. 12 localizzato in località destra idrografica del canale Muzza, sito n. 17B localizzato presso lo svincolo nel Comune di Vizzolo Predabissi);

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dagli Enti istituzionali e ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo;

sotto l'aspetto attuativo:

che il Soggetto aggiudicatore è la società Concessioni autostradali lombarde S.p.A. (CAL), subentrata ad ANAS S.p.A., ai sensi dell'articolo 1, comma 979, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007);

che la Società Tangenziale Esterna S.p.a. (TE) è concessionaria per la progettazione definitiva ed esecutiva, la

costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale a pedaggio denominato "Tangenziale est esterna di Milano" (Teem), in virtù della concessione sottoscritta in data 24 luglio 2009 con la concedente Concessioni autostradali lombarde S.p.A. (CAL), valutata positivamente dal CIPE con la citata delibera n. 109/2009;

che il nuovo cronoprogramma dell'opera allegato all'Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, oggetto di esame della odierna seduta e che aggiorna il precedente cronoprogramma, prevede che l'ultimazione lavori del c.d. "arco Teem", finalizzata all'entrata in esercizio al 7 maggio 2013 (entrata in esercizio del collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano), avvenga in 600 giorni; l'ultimazione dei lavori dell'intera Teem, finalizzata all'entrata in esercizio al 2 maggio 2015 (data di inizio dell'Expo 2015), avvenga in 1.295 giorni; il completamento dei restanti lavori relativi all'"arco Teem" e all'intera autostrada (e non funzionali all'entrata in esercizio) avvenga rispettivamente in 700 e 1.395 giorni;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo dell'opera è pari a 1.806,4 milioni di euro, di cui 1.218,2 milioni di euro per lavori e 588,2 milioni di euro per somme a disposizione e che lo stesso costo, al netto di un ribasso del 12,5 per cento definito nella gara di concessione, è pari a 1.659,9 milioni di euro;

che l'investimento trova copertura nel piano economico finanziario trasmesso dal Ministero istruttore con la nota del 27 giugno 2011 citata in premessa;

che il citato piano economico finanziario non prevede oneri a carico dello Stato;

che al fine di uniformare il quadro regolatorio del settore autostradale ai recenti orientamenti finalizzati alla tutela della finanza pubblica, il Ministero dell'economia e delle finanze, con nota 3 maggio 2011, n. 10712, ha evidenziato la necessità di adeguare la generalità degli schemi di convenzione autostradali e gli allegati piani economico finanziari, in particolare le clausole inerenti il costo del finanziamento degli interventi (Kd) e il rendimento del capitale proprio (Ke);

che le citate clausole sono dirette ad assicurare:

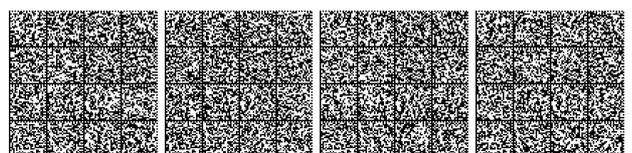
- l'introduzione di meccanismi efficienti di ripartizione del rischio di variazione del costo del finanziamento dell'opera intervenuta tra il momento dell'offerta in sede di gara e il momento della stipula del contratto di finanziamento, fornendo altresì uno strumento di mitigazione del rischio di finanziamento al fine di consentire la realizzazione dell'opera;

- una maggiore certezza delle regole, auspicata dai mercati finanziari, per la presentazione delle offerte in sede di gara e la trasparenza dei meccanismi regolatori degli adeguamenti tariffari, salvaguardando comunque la bancabilità del progetto;

che l'Unità tecnica finanza di progetto rileva che:

- il TIR azionisti è pari a circa l'8,7 per cento, in linea con altre iniziative di project financing autostradale;

- il DSCR minimo è pari a 1,2x, mentre quello medio presenta un valore di 1,5x, anch'essi in linea con i valori mediamente richiesti dagli istituti di credito per operazioni similari;



che la suddetta Unità condivide quanto chiesto dal Ministero dell'economia e delle finanze con la citata nota del 3 maggio 2011 in merito alla opportunità di inserire nella convenzione clausole relative al Ke e al Kd;

che il Ministro dell'economia e delle finanze, con la nota 2 agosto 2011, n. 19369 citata nelle premesse, ha chiesto che, in occasione della revisione del piano economico-finanziario relativa all'inizio del 2° periodo regolatorio (2019), il Concessionario, compatibilmente con l'equilibrio del piano, si impegni a rivedere il valore della X da applicare, al fine di assicurare una più rapida copertura degli importi a credito del gestore riportati nelle poste figurative;

che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con la citata nota depositata in seduta, precisa che all'esito del perfezionamento della presente delibera, il Concedente e il Concessionario procederanno a sottoscrivere l'Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, con l'allegato piano economico finanziario sopra menzionato, e che, qualora tale Atto aggiuntivo non si discosti da quello esaminato da questo Comitato in occasione della odierna seduta, il medesimo Atto aggiuntivo andrà approvato con decreto interministeriale dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze;

Delibera:

1. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio apposto con la delibera n. 95/2005

Ai sensi dell'articolo 165 del Codice dei contratti pubblici, comma 7-bis, così come modificato dal decreto legge n. 70/2011, è reiterato il vincolo preordinato all'esproprio limitatamente agli immobili relativi alle seguenti tratte autostradali e opere connesse della "Tangenziale est esterna di Milano":

- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 4,5 a progressiva chilometrica 8,0
- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 15,0 a progressiva chilometrica 28,0
- Tratta autostradale da progressiva chilometrica 28,0 a interconnessione A1
- CD03 - Tangenziale di Villa Fornaci
- CD04 - Completamento della Variante S.P. 103 Cassanese - Tangenziale di Pozzuolo Martesana
- CD09 - Rettifica S.P. 16 in località Muzzano
- CD20-XD21 - Circonvallazione della frazione Merzano in comune di Merlinò con pista ciclabile
- SL50 - Svincolo di Vizzolo Predabissi
- VP04 - Cavalcavia Collegamento Svincolo di Gesate/Gorgonzola con la S.S. 11
- VP06 - Cavalcavia S.C. Bellinzago Lombardo
- VP08 - Cavalcavia ex S.P. 103 Cassanese
- VP09 - Cavalcavia strada poderale ex S.C. Melzo 1
- VP14 - Cavalcavia S.P. 415 Paullese
- VP19 - Cavalcavia riqualifica S.P. 219
- VP20 - Cavalcavia S.S. 9 Via Emilia
- IP24 - Cavalcavia S.C. Bascapè

Gli oneri connessi con la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, attualmente stimati in 2.063.000 euro, trovano copertura nell'ambito del quadro economico del progetto.

2. Approvazione progetto definitivo

2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della "Tangenziale est esterna di Milano".

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

2.2 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, - con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo delle seguenti varianti parziali dell'asse autostradale e relativi svincoli, opere connesse e altre opere:

- Variante dell'asse autostradale e dei relativi svincoli autostradali compreso tra la progressiva chilometrica 0+118 e la progressiva chilometrica 4+920, e dell'interconnessione con l'autostrada A4;
- Variante dell'asse autostradale e dei relativi svincoli autostradali compreso tra la progressiva chilometrica 8+000 e la progressiva chilometrica 15+000;
- Variante dell'opera connessa "Variante S.P.13 Tangenziale di Pessano con Bornago (CD01)";
- "Completamento variante S.P.176 a Cambiagio (CD02)";
- "Rotatoria di accesso alla zona industriale di Melzo sulla S.P. 13 (via Dossetti) (CD05)";
- "Riqualifica S.P. 181 da Comazzo a Merlinò con diramazione per la frazione Lavagna (CD06)";
- "Collegamento S.P. 39 - S.P. ex S.S. 415 {CD07}";
- Variante dell'opera connessa "Variante S.P. 16, Tangenziale Zelo Buon Persico (CD08);
- "Variante S.P. 159, abitato di Dresano e sistemazione stradale/ambientale attraversamento frazione di Balbiano (CD10)";
- Variante dell'opera connessa "Riqualifica S.P. 159 Comuni di Casalmajocco e Vizzolo Predabissi (CD11)";
- Variante dell'opera connessa "Raccordo S.P. 17 - S.P. 40 - S.S. 9 Comuni di Cerro al Lambro - Vizzolo Predabissi - Melegnano (CD12-CD13-CD14)";
- "Riqualifica e messa in sicurezza della S.S. 9 nel Comune di Sordio (CD15)";
- Variante dell'opera connessa "Variante S.S. 9 Tangenziale di Tavazzano (CD16)";



- “Collegamento S.P. 40 Binaschina – S.P. 39 Cerca (CD17)”;
- “Riqualifica S.P. 17 da Salerano a S. Angelo L., con variante in località Cadenzano e Cascina Pollarana (CD18)”;
- “Collegamento casello di Paullo con S.P.415 “Paullese” (CD19)”;
- “Variante alla S.P. 138 “Pandina” nell’abitato di Madonna di Dresano (XD23)”;
- “Riqualifica S.P. 159 nel comune di Casalmajocco (XD24)” (a carico TE solo progettazione);
- “Potenziamento della S.S. 9 “via Emilia” (XD25)” (a carico TE solo progettazione);
- Variante dello svincolo di “Paullo”;
- Variante del cavalcavia VP03;
- Variante del cavalcavia VP15;
- Piano delle Cave di Prestito interessante i comuni di Gorgonzola, Melzo, Paullo, Pozzuolo Martesana, Tribiano, Vizzolo Predabissi;

2.3 Le prescrizioni richiamate ai punti precedenti sono riportate nella 1^a parte dell’allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^a del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

3. Parere sull’Atto aggiuntivo alla convenzione unica

3.1 È valutato positivamente lo schema di 1^o Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica tra CAL S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A. con l’allegato piano economico finanziario con le prescrizioni di cui ai successivi punti.

3.2 L’Atto aggiuntivo deve integrare la vigente convenzione con l’inserimento all’articolo 6, dopo il punto *q*), di un punto *q1*) del seguente tenore: “L’individuazione dei soggetti finanziatori degli interventi oggetto della presente convenzione avviene mediante lo svolgimento di una procedura ad evidenza pubblica ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006”.

3.3 L’Atto aggiuntivo deve integrare la vigente convenzione con l’inserimento all’art. 11 dei commi di seguito elencati:

Primo comma da aggiungere: Qualora in sede di sottoscrizione del contratto di finanziamento, dovesse verificarsi uno scostamento del costo del debito riportato nel piano economico-finanziario allegato alla convenzione, si procederà all’aggiornamento del relativo piano economico-finanziario al fine di rideterminare l’equilibrio economico-finanziario con conseguente riallineamento del costo del debito (Kd) utilizzato nella determinazione del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Wacc).

Il riallineamento del costo del debito (Kd) qualora determinato da un incremento del Kd rispetto al valore

previsto nel piano finanziario allegato alla presente convenzione, sarà definito in ragione del minore tra i seguenti valori:

a) differenza tra il tasso finanziariamente equivalente (TFE) del finanziamento, indicato nel piano economico-finanziario (PEF) allegato alla presente convenzione, calcolato alla data di sottoscrizione del relativo contratto di finanziamento e il TFE del finanziamento indicato nel PEF allegato alla presente convenzione calcolato all’atto di recepimento delle prescrizioni del CIPE, ai sensi dell’articolo 2, comma 202, lettera *a*) della legge 23 dicembre n. 191 e dell’articolo 47, comma 3, del decreto legge 31 maggio 2010 n. 78, così come convertito dalla legge 30 luglio 2010 n. 122. Nel caso in cui tale differenza risulti negativa, il valore considerato è pari a zero;

b) la differenza del costo del debito, riportato nel PEF allegato alla presente convenzione e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto.

Nel caso in cui il riallineamento del costo del debito sia determinato da una riduzione del Kd rispetto al valore previsto nel PEF allegato alla presente convenzione, la variazione del kd sarà pari alla differenza tra il costo del finanziamento previsto nel PEF allegato alla presente convenzione e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto.

Il TFE è calcolato sulla base della curva dei tassi BTP Benchmark rilevati dalla pagina “0#ITBMK=FIX” del circuito Reuter, secondo la metodologia riportata all’allegato *E*) della convenzione.

L’allegato *E*) alla convenzione deve essere integrato, prevedendo le modalità per il calcolo del tasso finanziariamente equivalente ai BTP Benchmark come di seguito descritto.

Il Tasso Finanziariamente Equivalente (“TFE”) indica il tasso di mercato di una operazione finanziaria teorica avente le medesime caratteristiche del Finanziamento previsto nel Piano Economico Finanziario della convenzione (il “Finanziamento”) in termini di modalità e periodicità di rimborso del capitale e di corresponsione degli interessi.

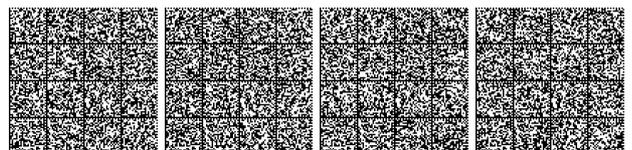
La procedura di rilevazione del TFE si articola nei seguenti passaggi:

1. Calcolo della durata finanziariamente equivalente del Finanziamento (“DFE”), inteso come il valore espresso in anni entro cui si verifica il rientro del capitale e delle cedole, tenendo conto anche dei flussi di erogazione.

2. Rilevazione del rendimento del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters “0#ITBMK=FIX”, con durata finanziaria immediatamente precedente la DFE.

3. Rilevazione del rendimento del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters “0#ITBMK=FIX” con durata finanziaria immediatamente successiva alla DFE.

4. Calcolo del tasso di rendimento, di un BTP teorico avente DFE corrispondente alla DFE del Finanziamento mediante interpolazione lineare dei rendimenti rilevati



secondo i sopra elencati punti 2. e 3. Tale rendimento corrisponde all'approssimazione del Tasso Finanziariamente Equivalente (TFE) rispetto alla curva dei BTP.

5. Nel caso in cui la DFE risulti uguale o superiore alla durata finanziaria massima del BTP benchmark si procederà al calcolo del tasso di rendimento di cui al precedente punto 4, mediante estrapolazione lineare dei rendimenti (i) del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX", di durata finanziaria massima, e (II) del BTP benchmark, rilevato alle ore [15] alla pagina Reuters "0#ITBMK=FIX", di durata finanziaria immediatamente precedente.

Il Concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE all'atto di recepimento delle prescrizioni del CIPE, ai sensi dell'articolo 2, comma 202, lettera a) della legge 23 dicembre n. 191 e dell'articolo 47, comma 3, del decreto legge 31 maggio 2010 n. 78, così come convertito dalla legge 30 luglio 2010 n. 122, e li comunica al concedente; successivamente, il concessionario rileva il valore dei rendimenti del BTP benchmark e del TFE al momento di sottoscrizione del contratto di finanziamento e li comunica al concedente.

Nel caso in cui, successivamente e in condizioni di mercato più favorevoli, il concessionario proceda al rifinanziamento del debito previsto nel PEF vigente, il riallineamento del costo del debito indicato nel PEF vigente sarà determinato in ragione di un valore pari alla differenza, solo se positiva, tra il costo del debito applicato nel PEF vigente e il costo del debito rifinanziato.

Secondo comma da aggiungere: Il rendimento dei mezzi propri (ke), utilizzato nel calcolo del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Wacc), previsto nel PEF allegato alla presente convenzione, e riportato nell'allegato E) della presente convenzione, sarà vincolante per il concessionario e rimarrà fisso e invariabile per tutta la durata della concessione, anche in occasione degli aggiornamenti del piano economico-finanziario previsti dal presente articolo.

Terzo comma da aggiungere: In sede di aggiornamento e di revisione del Piano Economico Finanziario verrà calcolato lo scostamento cumulato tra il traffico consuntivo a fine quinquennio e le relative previsioni. Laddove si registrano entrate dovute ad una variazione del traffico, il beneficio economico finanziario, al netto delle imposte e del canone di concessione, verrà destinato al riequilibrio del Piano suddetto tramite corrispondente rideterminazione del saldo delle poste figurative.

3.4 L'Atto aggiuntivo di cui al punto precedente punto 3.1, andrà sottoscritto dalle parti e approvato secondo le modalità indicate nella presa d'atto della presente delibera.

3.5 In occasione della revisione del piano economico finanziario relativa all'inizio del 2° periodo regolatorio, il Concessionario, compatibilmente con l'equilibrio del piano economico-finanziario, dovrà impegnarsi a rivedere il valore della X da applicare al fine di assicurare una

più rapida copertura degli importi a credito del gestore riportati nelle poste figurative.

4. Disposizioni finali

4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato con la presente delibera.

4.2 Resta fermo che l'avvio dei lavori è subordinato al perfezionamento delle procedure previste dall'articolo 38 della legge regionale n. 14/1998 e dalla Direttiva dell'Autorità di bacino approvata con D.C.I. n. 2 dell'11 maggio 1999 e aggiornata con deliberazione n. 10 del 5 aprile 2006.

4.3 Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE). Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'articolo 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

4.4 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.5 In relazione alle linee guida "Linee guida per i controlli antimafia" di cui all'art. 3-quinques del decreto legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, pubblicate sulla G.U., Serie generale, n. 90/2011, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore e il Concessionario con funzione di prevenzione antimafia.

4.6 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 3 agosto 2011

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCICHE'

Registrato alla Corte dei conti il 24 febbraio 2012

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, Registro n.2, Economia e finanze, Foglio n. 207



TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO

PRIMA PARTE - PRESCRIZIONI

Le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n.95/2005 di approvazione del progetto preliminare di competenza della progettazione esecutiva e della fase attuativa, qualora non superate, si ritengono efficaci.

- 1) Si prescrive di contenere e valutare, con riferimento all'Interconnessione A1/TEEM, ulteriori ottimizzazioni delle alternative proposte.
(oss.1)
- 2) Si prescrive di sviluppare, con riferimento alla Galleria di Dresano, l'alternativa locale denominata Alternativa Galleria di Dresano (ca. 341 m).
(oss.2)
- 3) Si prescrive di sviluppare, con riferimento all'interferenza con la linea ferroviaria a quattro binari F.S. Milano-Venezia, l'alternativa locale in sovrappasso.
(oss.3)
- 4) Si prescrive di prevedere l'avvio della coltivazione del sito di cava di Tribiano e Paullo solo dopo aver accertato la non disponibilità di uno dei siti così denominati: "Cava di ghiaia e sabbia nei comuni di Pozzuolo Martesana e Melzo", Cava di prestito "Cava di ghiaia e sabbia in comune di Vizzolo Predabissi"; "Cava di ghiaia e sabbia in comune di Gorgonzola" (MI).
(oss.4)
- 5) Si prescrive di sviluppare, con riferimento al collegamento stradale tra C.na Belpensiero e i territori a est dell'autostrada, un ripristino della connessione, realizzando un nuovo manufatto di scavalco o sottopasso dell'autostrada e utilizzando per quanto possibile la viabilità campestre già esistente;
(oss.5)
- 6) sviluppare una revisione complessiva del piano delle compensazioni ambientali dell'opera da eseguirsi a livello di progettazione definitiva di concerto con la Commissione Tecnica CTVA, MIBAC e Regione Lombardia, con successiva verifica di ottemperanza da parte della Commissione Tecnica CTVA, entro mesi 6 (sei) dalla Delibera del CIPE di approvazione del Progetto definitivo, tenendo conto delle seguenti indicazioni:



- sviluppare strategie innovative per la definizione e progettazione di un corridoio infrastrutturale d'inserimento ambientale dell'opera che assuma caratteristiche sia dimensionali sia di performances ambientali variabili e in stretta relazione alla sensibilità dell'ambiente attraversato;
- definire un Piano d'area complessivo delle opere compensative che metta in relazione, in una visione ambientale, le sensibilità territoriali e le criticità ambientali indotte dall'opera principale e dalle sue opere connesse;
- sviluppare lo studio del Bilancio Ecologico Territoriale, utilizzando i criteri dell'Ecologia del paesaggio, per delineare la qualità e la quantità delle strategie di mitigazione e compensazione rispetto agli impatti dell'opera infrastrutturale;
- definire un sistema integrato di opere di deframmentazione ecosistemica in relazione alla Rete Natura 2000, alla Rete Ecologica Regionale e a tutti gli elementi che compongono il mosaico paesaggistico e ambientale del territorio nel quale verrà realizzata l'infrastruttura (per esempio i corridoi faunistici, ecc.);

(oss.6)

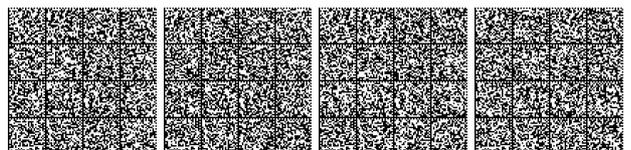
7) per quanto attiene i Progetti Speciali proposti:

- Progetto speciale MOLGORA - VILLORESI: viene accettata come funzione compensativa solo la parte d'intervento a incremento e tutela dell'area naturalistica del corridoio fluviale rispetto alla quale il percorso della nuova pista ciclopedonale deve integrarsi all'interno delle aree di maturazione proposte, allontanandosi il più possibile dagli interventi infrastrutturali trasportistici e dalla nuova area industriale prevista.
- Progetto speciale MARTESANA: viene accettato il progetto proposto come compensazione ambientale con la richiesta di modificare in termini sostanziali come effettiva azione compensativa il miglioramento degli interventi di rimodellazione delle sponde e dell'alveo fluviale che dovranno essere realizzati per quanto possibile, in relazione alle problematiche tecnico-costruttive legate alle opere in galleria sottostanti, con interventi che permettano la rinaturazione evitando l'attuale proposta progettuale di cementificazione di entrambe le sponde e dell'alveo per un lungo tratto. Si richiede la verifica della livelletta della strada provinciale di progetto che deve rispettare le quote d'inserimento paesaggistico-ambientale dello stato di fatto.
- Progetto speciale MUZZA SAN BIAGIO DI ROSSATE: si richiede in accordo con il MIBAC, di modificare la struttura e il budget delle opere di compensazione eliminando i parcheggi previsti, riqualificando le sole viabilità storiche esistenti e attuando un progetto di restauro completo del manufatto della piccola chiesa bramantesca coordinato con il MIBAC e la



Soprintendenza di competenza. Si accettano gli interventi di rinaturazione forestale come compensazione ambientale che dovranno essere integrati con il nuovo progetto.

- Progetto speciale CAVO MAROCCO - COLOGNO - CASCINA VIROLO: per quanto attiene le opere di attraversamento finalizzate alla continuità della proprietà della Cascina Belpensiero viene considerata favorevole la previsione, da verificare, di non realizzare il proposto sovrappasso, fortemente impattante sia sotto l'aspetto paesaggistico-percettivo sia in relazione agli aspetti idraulici e ambientali di copertura-riarginatura del Cavo Marocco, spostando il passaggio verso nord con un'ipotesi tipologica di sottopasso interrato in sicurezza. Per quanto attiene il progetto infrastrutturale e paesaggistico-ambientale di sistemazione delle aree a copertura della galleria destinate a ridare continuità territoriale ai due nuclei abitati, si ritiene che debba essere riprogettato l'assetto infrastrutturale delle opere connesse che dividono e frammentano in modo disorganico un'areale destinato a una funzione di connessione ecosistemica strategica. Lo spostamento dovrà avvenire riallineando l'asse viario di progetto con i relativi nodi di connessione verso i margini dell'area di compensazione. Si richiede di verificare la possibilità di non realizzare la nuova bretella di progetto intervenendo solo con azioni di riqualificazione degli assi viari esistenti.
- Progetto speciale LAMBRO - MELEGNANO: vengono accettate le piantagioni massive previste nel progetto per le aree di svincolo come compensazioni ambientali, le aree rinaturate intorno al fiume e la riqualificazione e progettazione del percorso ciclopedonale. Per quanto attiene la realizzazione del ponte sul fiume Lambro, come già richiesto da questa Commissione, si ribadisce di prendere in esame l'opportunità di non realizzare un'ulteriore e costosa opera ma di verificare la possibilità di applicare il pedaggio agevolato (gratuito) a tempo indeterminato per tutti i flussi di traffico con entrata e uscita tra i due caselli di pedaggio a cavallo del fiume Lambro. In alternativa, si chiede di proporre all'interno di un opportuno studio di traffico la strategia di selezione degli utenti aventi diritto al pedaggio agevolato da concordare con gli enti locali. Le risorse liberate devono essere investite sui territori del Comune di Melegnano per la realizzazione di interventi di rinaturazione come elementi rafforzativi della RER.
- Progetto speciale LAMBRO - ROCCA BRIVIO: vengono accettati gli interventi di rimboschimento delle aree intorno al fiume e all'infrastruttura come compensazioni ambientali, mentre la passerella sopra il fiume Lambro non risponde, soprattutto da quello che si evince dalle sezioni con la formazione di rilevati artificiali, a un intervento compensativo in relazione con il territorio anche rispetto all'elemento storico-architettonico rappresentato dalla Rocca Brivio.
- Progetto speciale ADDETTA - BALBIANO: non si accetta l'intervento in quanto limitato a proporre delle piantagioni massive nelle aree di svincolo e intercluse tra una serie di percorrenze relative esclusivamente a un'opera connessa; inoltre la sezione di progetto



riporta la formazione di rilevati in prossimità del passaggio del Cavo Addetta non rispondendo ai requisiti minimi richiesti per una corretta azione di compensazione ambientale.

- Progetto speciale BOSCHI DI POZZUOLO MARTESANA: si accettano gli interventi di rimboschimento e piantagioni arboreo-arbustive come interventi di compensazione ambientale nelle aree esterne all'estesa area degli svincoli e del casello dell'autostrada formate da numerose aree di risulta rispetto agli svincoli dell'infrastruttura nelle quali gli interventi proposti risultano essere mitigazioni e non compensazioni ambientali.

(oss.7)

- 8) Si prescrive di sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione così come proposti nello studio di impatto ambientale esaminato, in coerenza con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.

(oss.8)

- 9) Poiché le opere connesse denominate "asteriscate" (codice WBS iniziante con "X") costituiscono parte integrante del progetto in esame e sono una componente essenziale nel giudizio complessivo ambientale dell'opera, si prescrive che nelle successive verifiche progettuali, esecutive e realizzative anche tali opere debbano essere sottoposte alle ulteriori fasi di verifica di competenza del MATTM.

(oss.9)

- 10) Si prescrive di individuare le eventuali interferenze dei pozzi in progetto con le opere di presa in esercizio e le emergenze esistenti, e stimare le perturbazioni indotte dai medesimi, sulla base delle portate massime di emungimento previste.

(oss.10)

- 11) Si prescrive di prevedere, nell'ambito degli interventi di impermeabilizzazione delle trincee e di ogni altra opera in falda mediante "jet grouting", l'utilizzo esclusivo di miscela cementizia accompagnata da certificazione sulla non tossicità dei suoi componenti.

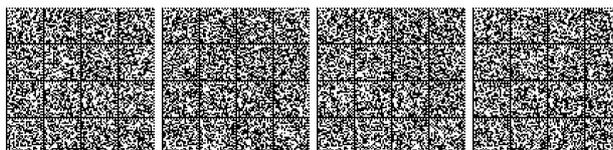
(oss.11)

- 12) In relazione al sistema di raccolta delle acque di piattaforma nei tratti in falda, con successivo sollevamento delle stesse al piano campagna, si prescrive di prevedere la dispersione delle acque trattate nel lato a valle rispetto alla direttrice di deflusso della falda, ciò al fine di mitigare gli effetti degli squilibri indotti nelle piezometriche dalla presenza delle opere medesime.

(oss.12)



- 13) Sulla base delle simulazioni condotte per le quali si ritiene che le opere in progetto non comportino una riduzione sensibile dei volumi di esondazione, non evidenziando pertanto la necessità di individuare volumi di compensazione, si prescrive di quantificare i volumi sottratti dalle opere per l'esondazione, sia per T=200 sia per T=500 anni.
(oss.13)
- 14) Si prescrive di approfondire le conseguenze della variazione del profilo di piena, sia in relazione all'effetto dell'eventuale mancata laminazione sulle sezioni a valle, sia in rapporto alla modifica delle fasce di esondazione.
(oss.14)
- 15) Si prescrive di procedere ad una verifica puntuale delle interferenze del tracciato con i fontanili presenti, anche sulla base degli elementi risultanti dalle tavole del "Sistema paesistico ambientale", risolvendo le eventuali sovrapposizioni del tracciato mediante idonei aggiustamenti planimetrici del medesimo.
(oss.15)
- 16) Per la fase di esercizio, si prescrive di definire con maggior dettaglio le scelte progettuali e le particolari specifiche che saranno adottate per l'impermeabilizzazione dei fossi di guardia, in corrispondenza delle interferenze con le zone di rispetto dei pozzi idropotabili.
(oss.16)
- 17) Prima della definizione della progettazione esecutiva, si prescrive di provvedere ad individuare, di concerto con le autorità competenti, idonee opere di difesa spondale al margine dell'alveo di piena ordinaria posto in corrispondenza del confine occidentale e meridionale della discarica di Vizzolo Predabissi, verificandone l'efficacia, anche in relazione alle perturbazioni indotte dalle opere in progetto, mediante simulazioni modellistiche e per tempi di ritorno da sottoporre a preventiva approvazione della competente autorità di bacino.
(oss.17)
- 18) Si prescrive di dimensionare il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma tenendo conto di due eventi estremi ravvicinati, tali che il secondo avvenga a bacini di laminazione ancora parzialmente pieni.
(oss.18)
- 19) Si prescrive di elaborare una relazione specialistica che documenti il recupero ed il riutilizzo dei suoli, nell'ambito delle aree di cantiere, delle cave, delle scarpate di trincea e di rilevato, delle aree di demolizione eventualmente non occupate dalle opere in progetto, sulla base di criteri volti ad una corretta ricucitura pedologica dei medesimi, in relazione alle diverse unità pedologiche derivanti dallo scotico.



(oss.19)

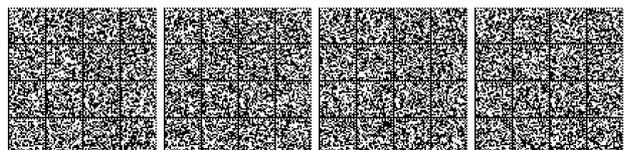
- 20) Anteriormente al Progetto Esecutivo, si prescrive di eseguire una campagna integrativa di sondaggi e indagini volta a delimitare più compiutamente il perimetro della ex cava-discarica di Cascina Lodola, ciò al fine di ridurre le possibilità di interferenza della trincea con il corpo della discarica, eventualmente calibrando lo spostamento planimetrico del tracciato in variante delineato in sede di progetto definitivo., anche al fine di non interferire con le attività di stabilizzazione del sito contaminato di cui è prevista la compartecipazione.

(oss.20)

- 21) Si prescrive, ai fini della individuazione di tutte le procedure operative da adottarsi per prevenire eventuali contaminazioni di acque e suoli, anteriormente al Progetto Esecutivo, di eseguire una campagna integrativa di sondaggi e indagini volta a delimitare più compiutamente il perimetro della discarica di Vizzolo Predabissi-Cerro al Lambro, ciò al fine di ridurre le possibilità di interferenza delle pile dei viadotti con il corpo della discarica, eventualmente calibrando lo spostamento planimetrico dei viadotti verso ovest già effettuato in sede di progetto definitivo.

(oss.21)

- 22) Durante l'esercizio dell'infrastruttura - con riferimento alla situazione a quei momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria - si prescrive che debba essere periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAL. Dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, Concessionario e Concedente. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del concedente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al collegamento autostradale rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE. I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, eventualmente integrata per quanto necessaria alla valutazione, da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Concessionario. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Lombardia la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda Concessionario e Concedente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.



(oss.22)

23) Relativamente alla stima degli impatti in fase di cantiere, si prescrive di integrare lo studio con:

- la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali da e verso cave e discariche e la stima delle polveri;
- la stima delle immissioni (ricadute al suolo) a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere;
- la stima delle immissioni del sollevamento polveri causato dal movimento dei mezzi e movimenti terra all'interno delle aree di cantiere sensibili;
- una cartografia tematica in scala adeguata, a corredo delle analisi suddette, in cui vengano individuate le aree più sensibili.

(oss.23)

24) Relativamente alla presenza di chiroterri:

- si prescrive di prevedere azioni di tutela specifiche al fine di ridurre l'impatto luminoso del settore potenzialmente utilizzato dai chiroterri
- si prescrive di predisporre il direzionamento dei fasci luminosi verso il basso con angolazione di 70° rispetto alla linea di terra, la limitazione dei periodi di irraggiamento al fine di mantenere i periodi di buio più a lungo (in particolare nei periodi riproduttivi), l'adozione di fasce arboree dense e di fasce tampone con vegetazione per ridurre disturbo sonoro e aumentare la protezione visiva.

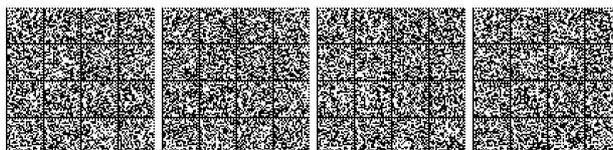
(oss.24)

25) Per quanto riguarda le cave di prestito nei comuni di Tribiano e Paullo, si prescrive di prevedere un monitoraggio sul campo ante operam per quanto attiene la componente faunistica ed in particolare la chiroterrofauna, in quanto i dati presentati si riferiscono solo a dati bibliografici, seppur sufficientemente recenti.

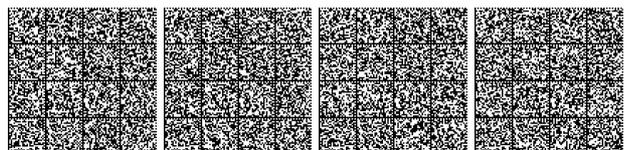
(oss.25)

26) Si prescrive di prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc;) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata.

(oss.26)



- 27) Si prescrive di aggiornare il bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive da rimboschire in ottemperanza al D.Lgs 227/2001 art.4. In particolare ai fini dell'attrazione e protezione dell'avifauna migratoria all'interno della rete ecologica, dovranno essere previste aree "stepping stones" mirate utilizzando specie arbustive idonee al foraggiamento.
- (oss.27)
- 28) Si prescrive di fornire le risultanze delle verifiche in sede di Progetto Esecutivo, gli eventuali interventi mitigativi previsti e l'evidenza delle eventuali autorizzazioni in deroga e predisporre un'accurata campagna di monitoraggio per verificare la rispondenza delle stime effettuate con il rumore reale che verrà generato.
- (oss.28)
- 29) Si prescrive di garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dal DPR n 142/2004 all'interno delle fasce di pertinenza e dei limiti di zonizzazione acustica all'esterno di tale fascia garantire inoltre il rispetto del limite notturno anche per i recettori non residenziali.
- (oss.29)
- 30) Si prescrive che le sorgenti di rumore in fase di cantiere siano silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti.
- (oss.30)
- 31) Si prescrive di effettuare quanto previsto negli elaborati progettuali riguardanti "Interventi di inserimento paesistico-ambientale, ripristino e compensazioni" ponendo particolare attenzione alla realizzazione delle opere d'inserimento paesistico ambientale e di compensazione previste nelle "aree speciali", in particolare in prossimità dello svincolo di collegamento con la BreBeMi, localizzato nell'ambito più meridionale del PLIS Alto Martesana, in prossimità del nucleo rurale di Rossate, con l'oratorio di S. Biagio o del SS. Crocefisso, e laddove il tracciato con il suo andamento planimetrico provocherà ulteriori fratture e frammentazioni dell'ecosistema, delle modalità d'uso e delle relazioni percettive come nel tratto fra lo svincolo di connessione con la via Emilia e quello con la A1.
- (oss.31)
- 32) Si prescrive un aggiornamento del PMA che preveda un più adeguato numero di punti monitorati con riferimento in particolare alle componenti atmosfera, fauna e vibrazioni.
- (oss.32)



33) (Ex presc. n. 5) Per quanto concerne la relazione tra la Tangenziale Est Esterna e il Collegamento autostradale Brescia - Milano, considerato che la Tangenziale Est Esterna deve relazionare in un quadro coerente di potenziamento della rete interconnessa ed in particolare con la SP 14 "Rivoltana" e la SP 103 "Cassanese", si prescrive che al momento dell'avvio dei lavori della Tangenziale Est Esterna ANAS garantisca la coerente realizzazione delle opere connesse alla Brescia - Milano finalizzate al potenziamento e alla riqualificazione di detti itinerari e della variante di Liscate come individuata nella delibera della Giunta Regionale della Lombardia n° 18656 del 5 agosto 2004. ANAS in qualità di concedente dovrà garantire che la prescrizione sia posta in atto definendo modalità realizzative e di gestione delle opere connesse previste per "Rivoltana" e "Cassanese" e la per realizzazione della Variante di Liscate che si dovesse rendere necessario anticipare, rispetto alla cantierizzazione di tali interventi nell'ambito della concessione della Brescia - Milano, al fine di garantirne la contemporanea realizzazione con i lavori della Tangenziale est esterna.

(oss.33)

34) (Ex presc. n. 42) Si dovranno inserire, nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto, ecc.), le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.

(oss.34)

35) (Ex presc. n. 45) Si dovranno redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.

(oss.35)

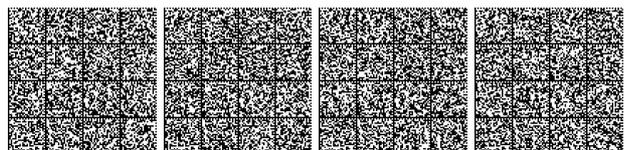
36) (Ex presc. n. 77) Si dovranno supportare, in accordo con i competenti uffici regionali e con l'Autorità di Bacino del fiume Po, azioni in materia di prevenzione e manutenzione idraulica, fattore di estrema rilevanza nella tutela dei territori attraversati dall'infrastruttura, privilegiando, ad esempio:

-interventi di laminazione delle piene;

-interventi di manutenzione dei corsi d'acqua attraversati.

(oss.36)

37) (Ex presc. n. 78) Per quanto attiene alla necessità di attingere ai corsi d'acqua superficiali per i lavori di cantiere, dovranno essere esplicitati i sistemi di mitigazione che si intende attivare a tutela delle caratteristiche qualitative dei corpi d'acqua, indipendentemente dalle loro dimensioni.



(oss.37)

- 38) (Ex presc. n. 81) Per una adeguata mitigazione degli impatti sull'ambiente idrico superficiale e quindi sulle popolazioni acquatiche, il sistema di raccolta delle acque di piattaforma dovrà essere adeguato al contesto forestale ed agroecostemico ricorrendo, ove possibile, a bacini di fitodepurazione; tali accorgimenti progettuali potranno costituire elementi compensativi e qualificanti del progetto di mitigazione e compensazione; le vasche di laminazione delle acque di piattaforma dovranno essere puntualmente localizzate, esplicitando i sistemi di drenaggio e raccolta delle acque; nel dimensionamento idraulico delle zone di accumulo/trattamento e della rete di drenaggio dovrà essere considerata come portata di progetto la somma delle portate provenienti dalle acque meteoriche e dallo sversamento di oli e carburanti (gli attuali mezzi di trasporto di carburante hanno una portata max di 39.000 litri), supponendo la contemporaneità dei due fenomeni; i manufatti di separazione delle acque di prima e seconda pioggia dovranno essere dotati di regolamentari pozzetti di prelievo ed ispezione, e dovranno essere oggetto di interventi di manutenzione periodica, con relativo smaltimento dei residui rifiuti ai sensi della vigente legislazione in materia; gli interventi di manutenzione e di controllo analitico dei reflui presenti nei succitati manufatti dovranno essere sistematicamente registrati; le acque di prima pioggia dovranno essere disoleate, e lo scarico dovrà rispettare in tutti i parametri i limiti previsti nel d.lgs. 152/99; dovrà essere garantita la laminazione delle portate immesse nei recettori, in modo da renderle compatibili con gli stessi e da soddisfare comunque i requisiti (20 l/sec/ha) previsti dal vigente P.R.R.A..

(oss.38)

- 39) (Ex presc. n. 93) Al fine di garantire la tutela di suolo e sottosuolo, si dovranno assumere precisi impegni circa la verifica dell'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, al termine dei lavori dovrà procedere a tempestiva bonifica, prima della sistemazione finale.

(oss.39)

- 40) (Ex presc. n. 94) Al termine dei lavori tutte le aree dovranno essere ripristinate al primitivo decoro, non escludendo la piantumazione ed il rimboschimento. Tale soluzione progettuale dovrà essere verificata dall'ente competente attraverso la proposta di un "progetto del verde", che preveda misure compensative a risarcimento del danno creato.

(oss.40)

- 41) (Ex presc. n. 96) Dovrà essere effettuata una valutazione precisa e dettagliata della disponibilità dei materiali nei vari siti di cava proposti; al fine di limitare l'escavazione del materiale vergine, dovrà essere valutata la possibilità di utilizzare inerti provenienti da recupero per la realizzazione dei rilevati.

(oss.41)



- 42) (Ex presc. n. 101) Qualora durante i lavori di cantiere dovessero essere distrutti piezometri inseriti nel piano di monitoraggio delle falde acquifere, gli stessi dovranno essere segnalati e ripristinati a spese del Proponente.

(oss.42)

- 43) (Ex presc. n. 138) Si dovrà anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura anche al fine di preservare in fase di cantiere la funzionalità della fragile rete ecologica esistente.

(oss.43)

- 44) (Ex presc. n. 150) Le opere di compensazione ambientale dovranno di massima:

interessare una superficie complessiva congrua rispetto a quella occupata dall'infrastruttura; prevedere la localizzazione delle aree da rinaturalizzare, a seguito di valutazioni intese puntuali con gli enti territoriali interessati; essere cronoprogrammate in modo da assicurarne, di norma, l'ultimazione prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura.

(oss.44)

- 45) (Ex presc. n. 154) Si dovrà predisporre un programma di manutenzione degli eventuali nuovi manufatti idraulico-irrigui identificando, se possibile, i soggetti responsabili sia degli interventi di manutenzione che del monitoraggio della funzionalità della rete ecologica

(oss.45)

- 46) (Ex presc. n. 173) Prima dell'inizio lavori si dovrà provvedere, con la collaborazione dei Consorzi interessati, alla stesura delle testimoniali sullo stato di consistenza dei manufatti stradali (ponti, sottopassi ecc.), delle sponde e dei manufatti dei canali, interferiti ed interessati dal transito dei mezzi di cantiere, al fine di consentire il puntuale ripristino delle opere eventualmente danneggiate.

(oss.46)

- 47) (Ex presc. n. 174) Dovrà essere assicurata la manutenzione delle aree rivegetate e la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto; a questo scopo, si dovrà effettuare apposita verifica, nei tre anni successivi alla semina, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza, e stipulare una convenzione permanente con gli Enti Locali interessati o con gli agricoltori, onde assicurare nel tempo la manutenzione e la vita delle essenze poste a dimora.

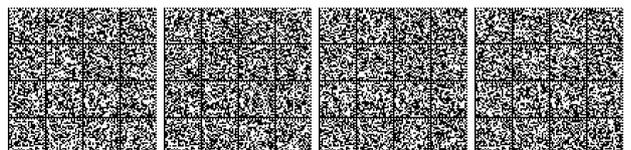
(oss.47)



- 48) (Ex presc. n. 175) Dovranno essere esplicitamente definite le modalità di manutenzione delle opere di mitigazione acustica ed atmosferica; la sostituzione delle parti usurate o danneggiate dovrà comunque avvenire con materiale di prestazioni non inferiori alle precedenti.
(oss.48)
- 49) (Ex presc. n. 176) Dovrà essere predisposto un programma di manutenzione degli eventuali nuovi manufatti idraulico-irrigui identificando, se possibile, i soggetti responsabili sia degli interventi di manutenzione che del monitoraggio della funzionalità della rete ecologica.
(oss.49)
- 50) (Ex presc. n. 169d) Identificare eventuali siepi e filari arborei da sopprimere temporaneamente in fase di cantierizzazione che, a lavori terminati dovranno essere ricostruiti in funzione delle ubicazioni originarie; dovranno essere garantite l'irrigazione costante e la manutenzione delle "fasce tampone", soprattutto nelle fasi di attecchimento della vegetazione; le aree di cantiere dovranno essere ripristinate con rimboschimenti e ripiantumazioni, secondo uno specifico e complessivo "progetto del verde".
(oss.50)
- 51) (Ex presc. n. 170b) Aggiornando la ricognizione dei siti di cava e discarica disponibili, anche con riferimento alle disposizioni dei Piani cave provinciali, dettagliando l'effettiva disponibilità dei materiali nei siti di cava proposti.
(oss.51)
- 52) (Ex presc. n. 170d) Descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, le modalità di realizzazione dei rilevati e degli scavi (trincee e gallerie), l'invio al sito di discarica.
(oss.52)
- 53) (Ex presc. n. 178a) Si raccomanda che: Il realizzatore dell'infrastruttura acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS).
(oss.53)
- 54) (Ex presc. n. 179c) pianificare gli orari di cantiere escludendo tassativamente le ore notturne (22:00 - 06:00), i giorni festivi, nonché le attività particolarmente rumorose o fonte di vibrazioni nelle fasce orarie 06:00-8:00 e 20:00-22:00.
(oss.54)



- 55) (Ex presc. n. 179d) limitare, in adiacenze alle aree a Parco o presso aree individuate come "sensibili" dalla mappatura faunistica e compatibilmente con le esigenze legate alla realizzazione dell'opera, la fase di cantiere ai periodi luglio/settembre e dicembre/ febbraio, limitando al minimo i lavori nel periodo marzo/giugno; ciò al fine di ridurre il disturbo alla riproduzione della fauna selvatica.
(oss.55)
- 56) (Ex presc. n. 179e) prevedere, nei processi termici e chimici per le opere di pavimentazione e impermeabilizzazione: impiego di emulsioni bituminose, riduzione della temperatura di lavoro mediante scelta di leganti adatti, impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura.
(oss.56)
- 57) (Ex presc. n. 179f) utilizzare mezzi di trasporto con capacità differenziata, al fine di ottimizzare i carichi sfruttandone al massimo la capacità; per il materiale sfuso dovrà essere privilegiato l'impiego di mezzi di grande capacità, che consentano la riduzione del numero di veicoli in circolazione, dotati di appositi teli di copertura resistenti e impermeabili;
(oss.57)
- 58) (Ex presc. n. 179g) umidificare il materiale di pezzatura grossolana stoccato in cumuli e stoccare in sili i materiali da cantiere allo stato solido polverulento;
(oss.58)
- 59) (Ex presc. n. 179h) movimentare il materiale mediante trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri in grado di garantire valori d'emissione di 10 mg/Nmc e dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivo d'allarme); eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco di ridotte dimensioni granulometriche dovranno essere opportunamente dotati di carter.
(oss.59)
- 60) (Ex presc. n. 179i) proteggere con barriere il materiale sciolto, depositato in cumuli e caratterizzato da frequente movimentazione, umidificandolo in caso di vento superiore ai 5m/s; i lavori dovranno essere sospesi in condizioni climatiche sfavorevoli. I depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dal vento con misure come la copertura con stuoie/teli;
(oss.60)
- 61) (Ex presc. n.179l) utilizzare gruppi elettrogeni e gruppi di produzione di calore in grado di assicurare massime prestazioni energetiche e minime emissioni in atmosfera; ove possibile, impiegare apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico);



(oss.61)

- 62) (Ex presc. n.179m) alimentare le macchine con motore diesel possibilmente con carburanti a basso tenore di zolfo (<50ppm);

(oss.62)

- 63) (Ex presc. n.179n) adottare adeguate misure di riduzione (bagnatura, captazione,ecc) durante lavori ad alta produzione di polveri e lavorazioni meccaniche dei materiali (mole, smerigliatrici);

(oss.63)

- 64) (Ex presc. n.179o) assicurare la schermatura dell'impianto di betonaggio, finalizzata al contenimento delle emissioni diffuse di polveri; le fasi della produzione di calcestruzzo e di carico delle autobetoniere dovranno essere svolte tramite dispositivi chiusi e gli effluenti provenienti da tali dispositivi dovranno essere captati e convogliati ad un sistema di abbattimento delle polveri con filtro a tessuto; i silos per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere dotati di un sistema di abbattimento delle polveri con filtri a tessuto.

(oss.64)

- 65) (Ex presc. n. 180a) a fine lavori: onde garantire la tutela di suolo e sottosuolo, il Proponente dovrà assumere precisi impegni circa la verifica dell'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, al termine dei lavori dovrà procedere a tempestiva bonifica, prima della sistemazione finale;

(oss.65)

- 66) Si prescrive che gli scavi o sbancamenti di qualsiasi natura anche di modesta profondità, siano eseguiti con controllo archeologico che possa accertare – e debitamente documentare e integrare scientificamente - eventuali resti di interesse archeologico.

(oss.66)

- 67) Si prescrive lo scavo archeologico di bonifica per le aree elencate nel protocollo in oggetto, individuate in base ai risultati dei saggi preventivi.

(oss.67)

- 68) Si prescrive, per quanto riguarda le Cave di Prestito, in caso di mancata esecuzione preliminare delle trincee d'indagine archeologica, di operare sulle intere aree di cava con preliminare sterro cauto fino alla profondità di m 1 dal piano di campagna –Cava nei Comuni di Pozzuolo Martesana e Melzo – Cava nel Comune di Vizzolo Predabissi – Cava nel Comune di Gorgonzola – Cava nel Comune di Tribbiano.

(oss.68)



- 69) Si prescrive al Concessionario di valutare la realizzazione di una duna antirumore e l'opportunità di prevedere ulteriori interventi di mitigazione acustica ad integrazione dell'effetto prodotto dal posizionamento di asfalto fonoassorbente in prossimità della C.na Cascinazza nel rispetto del quadro economico del progetto.
(oss.69)
- 70) Si prescrive al Concessionario di verificare, in fase di progettazione esecutiva, eventuali interferenze e relative disposizioni istruttorie in relazione ai vincoli di Rocca Brivio.
(oss.70)
- 71) Si valuti la possibilità di ridurre le aree di sosta Rossate carreggiata nord e carreggiata sud e di destinare parte dei risparmi conseguenti all'intervento di recupero del suddetto complesso di S. Biagio, fermo restando quanto previsto dal decreto CIPE n. 95/2005 per l'antica cascina-castello.
(oss.71)
- 72) In località S. Biagio di Rossate, si prescrive di modificare il tracciato della variante della strada per Lavagna. Il nuovo tracciato sarà conservativo del tracciato preesistente, a meno del tratto interferente con l'autostrada per il quale è prevista un'opera di sovrappasso; dovrà essere altresì eliminata l'area di parcheggio in prossimità della chiesa.
(oss.72-73)
- 73) In considerazione dell'inserimento paesaggistico della doppia opera di scavalco del fiume Lambro, si chiede di verificare la possibilità dell'eliminazione del viadotto dell'opera connessa, individuando una soluzione alternativa di minor impatto paesaggistico (preferendo la viabilità esistente) per garantire la medesima funzionalità trasportistica di connessione dei comparti posti a sud e a nord del fiume Lambro.
(oss.74)
- 74) Si prescrive di valutare lo spostamento verso nord dell'area di cava dall'edificato di Cascina Galanta e, in ogni caso, di garantirne la salvaguardia e la valorizzazione nell'ambito del progetto di rinaturalizzazione della cava stessa.
(oss.75)
- 75) Siano garantite adeguate opere di mitigazione riguardanti Cascina Pagnana in comune di Gorgonzola.
(oss.76)
- 76) Per quanto riguarda le opere di mitigazione si prescrive che il progetto esecutivo venga sottoposto alla verifica del Ministero per i Beni Culturali, Direzione Generale per la Qualità e



la Tutela del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte Contemporanea e della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano e della Soprintendenza ai Beni Archeologici della Lombardia competenti per territorio.

(oss.77)

- 77) Per quanto attiene agli attraversamenti dei corsi d'acqua e le opere di integrazione con il sistema fluviale dovranno essere studiate soluzioni tali da assicurare la qualità architettonica delle opere attraverso una specifica elaborazione progettuale volta ad armonizzare le soluzioni architettoniche degli attraversamenti, raccordandoli sia sotto il profilo dimensionale degli impalcati, sia nel posizionamento dei piloni, sia nella soluzione formale. Gli elaborati dovranno essere corredati da uno studio analitico delle sistemazioni spondali e del contesto paesaggistico. Tali elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla valutazione della Direzione Generale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e delle Soprintendenze territoriali.

(oss.78)

- 78) Si prescrive che l'opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) venga fatta in conformità con il Capitolato Speciale BCM del Ministero della Difesa Ed. 1984 e delle altre disposizioni in materia e che una copia del verbale di constatazione, approntato dall'Ente Militare competente per il territorio sia inviata anche al Comando Militare Esercito "Lombardia".

(oss. 84)

- 79) Si prescrive che siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezze dal piano campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV.

(oss. 85)

- 80) Si prescrive che sia osservato quanto disposto dal Decreto Ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi si altezza libera inferiore a 5 metri.

(oss. 86)

- 81) Si prescrive che sia osservato il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.

(oss. 87)



82) Dovrà essere garantita la compatibilità progettuale e realizzativa del Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano con la Tangenziale Est Esterna di Milano. In particolare si prescrive di dare priorità realizzativa all'arco di Tangenziale tra la SP14 "Rivoltana" e la SP103 "Cassanese" in modo che la realizzazione dello stesso sia garantita per il momento dell'entrata in esercizio del Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano.

(oss. 88)

83) Si prescrive di privilegiare l'utilizzo di materiale proveniente dai diversi impianti ubicati sui territori provinciali che svolgono attività di recupero di rifiuti inerti oltre che materiali di scavo provenienti da cantieri stradali per poter ridurre le dimensioni delle cave di prestito previste.

(oss. 91-217)

84) Si prescrive la modifica dell'intersezione tra la SS9 "Emilia" e la viabilità di adduzione al casello di Vizzolo Predabissi tramite la sua realizzazione a raso secondo lo schema di cui alla DGR n. 1546 del 06.04.2011 - Allegato A, mantenendo in Sordio, come da progetto definitivo pubblicato:

- a. la realizzazione della pista ciclabile in fregio alla SS9 in corrispondenza della zona industriale;
- b. le svolte solo in mano destra all'intersezione della zona industriale;
- c. la chiusura dell'immissione di via De Gasperi sulla SS9.

e prevedendo la riqualifica delle fermate del trasporto pubblico locale su gomma in prossimità dell'intersezione che connette alla stazione ferroviaria di San Zenone al Lambro;

(oss.92-196)

85) Nell'ambito dei risparmi generati dalla suddetta modifica si prescrive di realizzare una rotatoria tra la SS9 e via Melegnano in Comune di Vizzolo Predabissi (opera progettata a livello di progetto definitivo nell'ambito dell'opera "Potenziamento SS9 Via Emilia - XD25" - opera asteriscata).

(oss.93)

86) Nell'ambito dei risparmi generati dalla suddetta modifica si prescrive di realizzare la pista ciclabile di collegamento fra Vizzolo Predabissi e Melegnano lungo la SS9 (opera progettata a livello di progetto definitivo nell'ambito dell'opera "Potenziamento SS9 Via Emilia - XD25" - opera asteriscata);

(oss.94)



- 87) Si prescrive la riqualifica della SP159 "Sordio-Bettola" in Casalmaiocco come da progetto definitivo pubblicato ("Riqualifica SP159 Comuni di Casalmaiocco e Vizzolo Predabissi - XD24" - opera asteriscata), valutando un'ottimizzazione del progetto finalizzata all'eliminazione delle interferenze con il gasdotto SNAM ad alta pressione.

(oss.95)

- 88) Si prescrive di ridurre la lunghezza della galleria artificiale di Cologno in Casalmaiocco a 341 m, ottimizzando la tratta in falda e garantendo comunque la necessaria protezione agli abitati di Cologno e di Madonnina, oltre che confermando, come da progetto definitivo pubblicato, la sistemazione a verde di un'ampia area al di sopra della galleria stessa ed in corrispondenza delle trincee. Si prescrive alla Concessionaria di cedere al comune di Casalmaiocco, una volta realizzati gli interventi di compensazione relativi al Progetto Speciale Ambientale n. 4 "Cologno-Cavo Marocco", le aree a verde adiacenti alla galleria artificiale di Cologno. Si raccomanda inoltre di prestare particolare attenzione alla progettazione esecutiva della rotatoria prevista fra la SP138 e la SP159 tramite un eventuale spostamento verso est, opportune mitigazioni acustiche, ripristino della continuità delle piste ciclabili esistenti e l'inserimento di fermate del trasporto pubblico locale.

(oss. 96-281-283-284-285)

- 89) Si prescrive di realizzare la variante alla SP138 Pandina nei pressi dell'abitato di Madonnina ("Variante alla SP138 "Pandina" nell'abitato di Madonnina di Dresano - XD23" - opera asteriscata) secondo lo schema di cui alla DGR n. 1546 del 06.04.2011-Allegato B.

(oss. 97-282-309-310-311)

- 90) Si prescrive di stralciare l'intervento di riqualifica della SP17 nei pressi dell'abitato di Cerro al Lambro ("Raccordo SP17 - SS9 Comuni di Cerro al Lambro e Melegnano - CD13"), secondo lo schema di cui alla DGR n. 1546 del 06.04.2011 - Allegato C. Nell'ambito dei risparmi generati dalla suddetta modifica si prescrive di realizzare:

- a. una rotatoria a raso tra la SP17 e la strada Cascina Abbazia a sud dell'abitato;
- b. degli interventi puntuali di mitigazione acustica sulla SP17 esistente, da individuare in sede di progettazione esecutiva in accordo con il Comune.

(oss. 98-197-289-561)

- 91) Si prescrive di modificare l'intervento "Collegamento SP39 - SP ex SS415 - CD07" in Comune di Settala, secondo lo schema di cui alla DGR n. 1546 del 06.04.2011 - Allegato D; in particolare:



- a. il tratto nord, dalla rotatoria sulla SP39 Cerca fino alla rotatoria su Via Gobetti, dovrà essere realizzato come da progetto definitivo pubblicato, comprese le due rotatorie previste;
- b. le ulteriori risorse che saranno disponibili fino all'occorrenza del tetto di costo previsto dall'Accordo di Programma (in riferimento Allegato 2 scheda 6 del 30 maggio 2008) dovranno essere utilizzate per interventi puntuali da prevedersi sul tratto di viabilità esistente a sud (via Gobetti - Via Fermi) quali: messa in sicurezza, risagomatura, asfaltatura e/o altro.

(oss. 99-199-470-471)

- 92) Si prescrive di rilocalizzare l'opera "Variante alla SS9 tangenziale di Tavazzano - CD16", secondo lo schema di cui alla DGR n. 1546 del 06.04.2011 - Allegato E, prevedendo una variante a piano campagna con tracciato posto a nord della frazione di Villavesco in parziale sovrapposizione alla SP158 attuale. La progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata con il coinvolgimento del Comune; in particolare dovrà essere valutata e condivisa con il Comune e la Provincia di Lodi la possibilità di risolvere in sottopasso l'interferenza con la SP218.

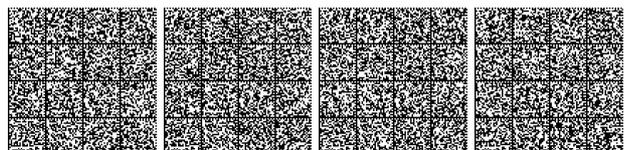
(oss. 100-604)

- 93) Si prescrive di rimodulare l'intervento "Riqualifica SP17 da Salerano a S. Angelo Lodigiano, con variante in località Calvenzano e Cascina Pollarana - CD18", prevedendo solo delle ottimizzazioni puntuali per la SP17, secondo lo schema di cui alla DGR n. 1546 del 06.04.2011 - Allegato F:

- a. realizzazione di rotatoria all'incrocio nei pressi dell'abitato di Calvenzano in Comune di Caselle Lurani con inserimento di un innesto con sola svolta a destra per la zona industriale;
- b. riqualifica in sede del tratto in località Cascina Pollarana in Comune di Castiraga Vidardo;
- c. le ulteriori risorse che saranno disponibili fino all'occorrenza del tetto di costo previsto dall'Accordo di Programma dovranno essere utilizzate per la riqualifica del tratto del tratto di SP17 intermedio tra i due precedenti ovvero per l'attraversamento urbano al Comune di Castiraga Vidardo.

(oss. 101-287)

- 94) Si prescrive di prevedere un sovrappasso alla linea ferroviaria in luogo del sottopasso (manufatti a spinta AG05 e AG06) previsto nel progetto definitivo nei comuni di Melzo e Pozzuolo Martesana, mantenendo invariata la giacitura planimetrica della Tangenziale, secondo lo schema di cui alla DGR n. 1546 del 06.04.2011 - Allegato G. La progettazione



esecutiva dovrà essere sviluppata con il coinvolgimento dei due Comuni in coerenza con le determinazioni della seduta del Collegio di Vigilanza.

Nell'ambito dei risparmi generati dalla suddetta modifica si prescrive altresì il trasferimento da parte del Concessionario ai Comuni di Melzo e Pozzuolo Martesana (o a soggetti dagli stessi designati tra quelli interamente partecipati dai Comuni medesimi) di risorse economiche, per una somma di Euro 13 (tredici) milioni ciascuno, da destinarsi ad interventi pubblici di compensazione ambientale, territoriale e sociale quali: interventi di viabilità, sistemazione aree a verde e piazze; interventi di riqualificazione urbanistica e territoriale; interventi ambientali; interventi per l'accessibilità, la fruizione e il potenziamento di servizi e strutture di interesse pubblico/generale, anche in corso di attuazione.

In apposite convenzioni, da stipularsi tra i singoli Comuni e il Concessionario entro 60 giorni dall'approvazione del Progetto Definitivo della TEM da parte del CIPE, sulla base delle indicazioni dei Comuni medesimi verranno dettagliati gli interventi di compensazione, oltre che i tempi e modi di erogazione delle somme sulla base dello stato di avanzamento degli interventi medesimi.

(oss. 102-198-423-466)

- 95) Variante SP159 di Dresano e attraversamento della frazione di Balbiano in comune di Colturano: si prescrive la rimodulazione dell'intervento, nel solo tratto compreso tra il limite ovest dell'intervento e la rotatoria con l'esistente SP159 in Dresano, affinché il costo complessivo rientri nel limite di costo fissato in sede di AdP in 14,00 M€ totali; particolare attenzione dovrà essere posta al sistema delle mitigazioni ambientali in corrispondenza dell'abitato e nel mantenimento di idoneo sottopasso per la Cascina Belpensiero lungo la variante di Dresano.

(oss. 103-194-207-314-557-616)

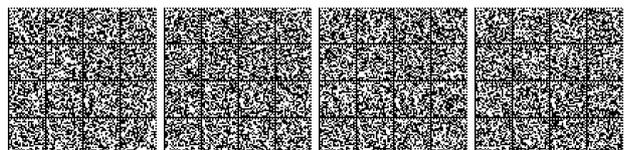
- 96) Si prescrive in Comune di Pozzuolo Martesana:

di spostare l'innesto est della pista di cantiere relativa all'area di cantiere KN18 dalla via Oberdan alla rotatoria esistente tra via Oberdan e via Carducci;

che, in accordo con il Comune, la strada di connessione tra lo svincolo di Pozzuolo Martesana e l'attuale SP103 Cassanese venga rilocalizzata, secondo lo schema di cui alla DGR n. 1546 del 06.04.2011-Allegato H.

(oss. 104-459)

- 97) In sede di progettazione esecutiva si prescrive di verificare il ripristino delle accessibilità e dei collegamenti ai fondi interclusi, nonché l'eventuale modifica, a seguito dell'interlocuzione con le aziende agricole coinvolte e/o con i Comuni e nel rispetto del budget a disposizione



per l'opera, degli accessi poderali, con particolare riferimento a C.na Brusada, C.na Misericordia e C.na Piola in comune di Bellinzago Lombardo e Pozzuolo Martesana, C.na Fogliana in comune di Cassina de' Pecchi, le aziende di via delle Camelie in comune di Dresano, C.na Rogolone e C.na Galanta in comune di Melzo, C.na Besozza in comune di Liscate, C.na Nuova, C.na Banfa e C.na S. Antonio in comune di Paullo, C.na Virolo in comune di Mulazzano, Az. Agr. La Pimpi in comune di Dresano.

(oss. 143-144-222-223-225-236-237-238-240-272-273-275-307-336-432)

- 98) Si prescrive che le aree su cui insistono le attuali strade di proprietà provinciale e comunale destinate alla dismissione, se non destinate a sede delle nuove infrastrutture, vengano ripristinate a cura e spese del concessionario autostradale in ragione delle specifiche competenze e restino di proprietà degli Enti medesimi.

(oss.106)

- 99) Si prescrive, al fine di minimizzare gli impatti sui centri abitati, di realizzare nel più breve tempo possibile le piste di cantiere atte ad evitare l'impegno della viabilità locale da parte dei mezzi pesanti.

(oss.109)

- 100) Si prescrive di verificare ulteriormente la compatibilità di ogni singolo scarico delle acque meteoriche con le capacità di vettoriamento dei corpi idrici ricettori, sia per gli scarichi del drenaggio di piattaforma che per gli scarichi provvisionali e/o di cantiere.

(oss.110)

- 101) Si prescrive che, in sede di progettazione esecutiva con particolare riguardo per le parti soggette a variazione determinate a seguito dell'iter approvativo del progetto, venga verificato quanto stabilito dall'Ali. 1 della Direttiva n. 2/1999 aggiornata alla Deliberazione n. 10/2006 dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, sia per le opere definitive che quelle provvisionali, ed in particolare che tali modifiche non prevedano pericolo per la pubblica incolumità, non creino maggiori rischi alle opere presenti, non evidenzino fenomeni di filtrazione delle arginature e/o sifonamento delle fondazioni, non vi siano effetti erosivi o di sedimentazione puntuale lungo l'asta del corso d'acqua e non vengano poste servitù idrauliche a carico di nuove proprietà; in quest'ultimo caso il progetto dovrà prevedere gli accantonamenti per la costituzione delle servitù connesse.

(oss.111)

- 102) Si prescrive che, in sede di progettazione esecutiva con particolare riguardo per le parti soggette a variazione determinate a seguito dell'iter approvativo del progetto, le vasche di fitodepurazione e quelle relative al trattamento delle acque di prima pioggia vengano



realizzate all'esterno delle fasce di inedificabilità assoluta ai sensi dell'art.96 del R.D. 25/07/1904 n. 523 nonché delle fasce A e B del PAI sul Fiume Lambro.

(oss.112)

- 103) Si prescrive che, in sede di progettazione esecutiva con particolare riguardo per le parti soggette a variazione determinate a seguito dell'iter approvativo del progetto, le cave di prestito, le aree e le piste di cantiere nonché le zone di deposito materiali siano necessariamente collocate al di fuori delle fasce di rispetto suddette.

(oss.113)

- 104) Si prescrive che, in sede di progettazione esecutiva, con particolare riguardo per le parti soggette a variazione determinate a seguito dell'iter approvativo del progetto, nelle porzioni di asse stradale progettate in trincea e nei sottopassi vengano approfonditi gli studi idraulici sulle possibili oscillazioni della falda superficiale sia stagionali che a lungo termine in coerenza con la vita di progetto dell'opera.

(oss. 114)

- 105) Si prescrive che, in sede di progettazione esecutiva con particolare riguardo per le parti soggette a variazione determinate a seguito dell'iter approvativo del progetto, gli attraversamenti di tutti i corsi d'acqua siano essi del reticolo principale che minore dovranno essere realizzati in ottemperanza alla suddetta Deliberazione dell'Autorità di Bacino. In ogni caso in base a quanto stabilito dall'Allegato B della d.g.r. 7868/2002 e s.m.i. i manufatti di attraversamento non dovranno:

- I. restringere la sezione mediante spalle e rilevati di accesso;
- II. avere l'intradosso a quote inferiore al piano campagna;
- III. comportare una riduzione della pendenza del corso d'acqua mediante l'utilizzo di soglie di fondo.

(oss.115)

- 106) Si prescrive che, in sede di progettazione esecutiva con particolare riguardo per le parti soggette a variazione determinate a seguito dell'iter approvativo del progetto, non venga ammesso il posizionamento di infrastrutture longitudinalmente in alveo che riducano la sezione. In ogni caso gli attraversamenti e i manufatti realizzati al di sotto dell'alveo dovranno essere posti a quote inferiori a quelle raggiungibili in base all'evoluzione morfologica prevista dell'alveo e dovranno comunque essere adeguatamente difesi dalla possibilità di danneggiamento per erosione del corso d'acqua. Si ricorda che in base alla Direttiva 2/99 tutti gli attraversamenti con luce superiore a 6 m dovranno essere dimensionati in modo che l'intradosso dell'attraversamento sia posto ad almeno 1 m sopra il limite della piena di



riferimento (200 anni per il Lambro e 100 anni per gli altri corsi d'acqua). In ogni caso per gli attraversamenti di corsi d'acqua con luce inferiore ai 6 m il franco non può essere inferiore a m 0,50 rispetto alla piena di riferimento;

(oss.116)

- 107) Si prescrive che, in sede di progettazione esecutiva con particolare riguardo per le parti soggette a variazione determinate a seguito dell'iter approvativo del progetto, le opere di regimazione idraulica siano realizzate in modo da non prevedere il restringimento della sezione dell'alveo e a quota non superiore al piano campagna, realizzate in modo da non deviare la corrente verso la sponda opposta. Tali opere dovranno essere caratterizzate da pendenze e modalità costruttive tali da permettere l'accesso al corso d'acqua: la realizzazione di muri spondali verticali o ad elevata pendenza è consentita unicamente all'interno dei centri abitati e comunque dove non siano possibili alternative di intervento a causa della limitatezza delle aree disponibili. Si precisa che i corsi d'acqua Trobbia e Molgora fanno parte del Reticolo Idrografico Principale in gestione a Regione Lombardia, per cui le opere afferenti a tale corpo idrico andranno dimensionati di conseguenza.

(oss.117)

- 108) Si prescrive che i punti di scarico, puntualmente identificati a livello di progetto esecutivo, rispettino quanto definito nel regolamento regionale 4/2006, indicando, a livello di progetto esecutivo, il corso d'acqua recettore di cui dovrà essere dimostrata l'idoneità idraulica a ricevere le portate stimate.

(oss.118)

- 109) Si prescrive di perfezionare gli atti concessori a titolo oneroso ai termini di legge per tutte le opere interessanti il reticolo idrico.

(oss.119)

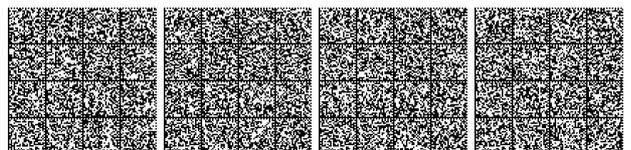
- 110) Si prescrive che eventuali occupazione di ulteriori aree demaniali rispetto a quelle già previste dal progetto siano concordate con i relativi enti gestori.

(oss.120)

- 111) Per verificare i contenuti e la corretta esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) si prescrive l'istituzione, nell'ambito del vigente "Accordo di Programma per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano", di un Tavolo/Osservatorio Ambientale, che si avvalga, a condizioni da definirsi e concordarsi, del supporto tecnico di ARPA. Fermo restando le competenze e le responsabilità della CTVA del Ministero dell'Ambiente specificate dalla normativa di settore, all'Osservatorio Ambientale sono attribuite le seguenti funzioni:



- a) verificare e attestare l'avvenuta integrazione/aggiornamento del PMA, in ottemperanza alle prescrizioni del CIPE;
- b) sovrintendere all'attuazione del PMA;
- c) sovrintendere, sotto il profilo ambientale, alle attività di realizzazione delle opere;
- d) sovrintendere alla corretta esecuzione del progetto approvato, per quanto concerne le opere di ripristino ambientale previste;
- e) esprimere parere sugli aspetti ambientali delle eventuali varianti progettuali;
- f) esprimere parere e validare eventuali varianti al PMA che si dovessero rendere opportune/necessarie con l'andamento dei lavori e/o l'esecuzione del monitoraggio ambientale;
- g) raccogliere, istruire e valutare le segnalazioni provenienti dalle Amministrazioni o dai cittadini, relativamente ad eventuali criticità ambientali connesse alle attività di cantiere, disponendo sopralluoghi, istruttorie, monitoraggi integrativi e ogni altra attività utile a verificare il corretto svolgimento dei lavori;
- h) definire le misure più opportune per la risoluzione di eventuali anomalie/criticità ambientali (ad es. richiamo al soggetto proponente, attivazione di azioni amministrative e/o contrattuali, promozione di specifici strumenti di programmazione negoziata,...);
- i) approvare modalità e strumenti per la gestione dei flussi informativi;
- j) validare modalità, sistemi e dati ai fini della pubblicizzazione degli esiti del monitoraggio;
- k) validare e/o predisporre specifiche forme di comunicazione al pubblico di informazioni connesse ai temi ambientali afferenti alla realizzazione dell'opera, in sinergia con gli strumenti di comunicazione già utilizzati;
- l) garantire il coordinamento delle attività (ivi compresa la correlazione di metodologie, analisi, misurazioni, ecc.) con gli altri OA istituiti per le opere infrastrutturali strategiche previste sul territorio regionale e, particolarmente, quelle insistenti sui medesimi ambiti;
- m) esprimere il proprio benessere allo svincolo delle eventuali specifiche garanzie/fidejussioni prestate, su aspetti particolari non coperte da garanzie già prestate ed esterne al contratto;
- n) validare il Manuale del Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri.



Gli oneri per l'esecuzione dei rilievi, per la rendicontazione degli stessi, nonché per l'attività di audit saranno a carico del concessionario.

(oss. 123-366-422-551)

112) Si prescrive che il contenuto del PMA del progetto esecutivo sia realizzato sulla base di quanto specificato dalle "Linee guida per il PMA" della CSVIA del Ministero dell'Ambiente e dovrà essere concordato nel dettaglio con ARPA sede centrale di Milano in qualità di supporto tecnico dell'Osservatorio Ambientale da istituirsi presso la Regione Lombardia. I contenuti del PMA dovranno essere oggetto, prima della loro attuazione, di validazione da parte dell'Osservatorio Ambientale medesimo. Si evidenzia sin da ora che nel PMA:

- a. si dovrà provvedere all'aggiornamento dei riferimenti della normativa vigente per ciascuna componente trattata;
- b. si dovranno uniformare gli standard dei laboratori in merito alle analisi e alle metodiche di campionamento;
- c. si dovranno indicare le procedure per la conservazione dei campioni e le caratteristiche minime delle strumentazioni per l'esecuzione delle attività di campo;
- d. si dovranno esplicitare le connessioni con il Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri di cui si dovrà dotare il realizzatore dell'opera;
- e. si dovranno prevedere istruzioni operative circa le operazioni di acquisizione, gli algoritmi di elaborazione e la validazione dei dati elementari provenienti dalla strumentazione automatica.

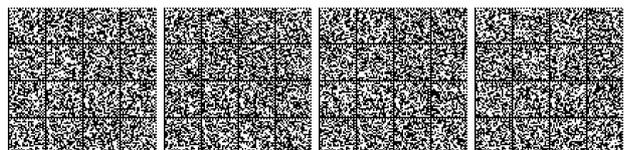
(oss.124-255-366)

113) Si prescrive che il concessionario si faccia carico delle eventuali azioni mitigative nel caso in cui i risultati del monitoraggio evidenziassero situazioni di criticità o di superamento delle soglie fissate, indicando altresì i tempi di attuazione delle misure mitigative e/o correttive.

(oss.125)

114) Si raccomanda che il realizzatore dell'infrastruttura adotti un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001). Il Manuale del Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri, dovrà avere particolare cura per i seguenti aspetti:

- a. qualora si dovesse provvedere al prelievo di acqua da corsi idrici superficiali, si dovranno preventivamente adottare idonee misure a tutela delle caratteristiche quali - quantitative del corso d'acqua stesso;



- b. le aree di cantiere di servizio siano realizzate garantendo la completa protezione del suolo e sottosuolo nell'area interessata da eventuali sversamenti accidentali o altre interferenze (sosta mezzi cantiere, impianti mobili rifornimento mezzi ecc.) connesse all'uso dei luoghi;
- c. definire le misure gestionali ed eventualmente schermature provvisorie a tutela dei recettori che risultassero maggiormente esposti, anche in ragione della loro sensibilità, nei casi nei quali il disturbo, anche se temporaneo, risultasse particolarmente elevato. Dovrà essere data adeguata informazione alla popolazione interessata circa la localizzazione e durata previste delle attività di cantiere particolarmente impattanti al fine di evitare o contenere reazioni avverse;
- d. laddove sono previste aree di deposito rifiuti (AS) è necessario che siano dotate di vasca di raccolta del percolato, da smaltire con mezzo dotato di cisterna per spurgo, adeguatamente dimensionata in relazione alla superficie di stoccaggio. Al riguardo si intende che l'area, oltre che completamente recintata, dovrà essere dotata di piattaforma impermeabile completa di canaline di raccolta del percolato;
- e. relativamente alle emissioni in atmosfera sarà necessario, durante i lavori, individuare e mettere scrupolosamente in atto ogni possibile misura di mitigazione e di abbattimento degli impatti e mantenere un monitoraggio puntuale per verificarne l'attuazione e l'efficacia. Si ricorda, tra le altre possibili misure, l'importanza di una frequente pulizia dei tratti di strada esterne ai cantieri utilizzate dai mezzi di trasporto di materiale, se vicini a recettori sensibili;
- f. valutare gli effetti di sovrapposizione, se esistenti e anche rispetto al cronoprogramma delle lavorazioni, relativi ai casi in cui più cantieri di diverse tipologie insistono su medesimi ambiti territoriali.

(oss.126)

- 115) Si prescrive che in merito alle aree di servizio siano previsti opportuni spazi per la valorizzazione culturale e la fruizione turistica degli ambiti territoriali attraversati, e stazioni di rifornimento a metano.

(oss.128)

- 116) In relazione al sito PB01, ex discarica RSU in comune di Pessano con Bornago si prescrive che siano garantite tutte le soluzioni atte a minimizzare eventuali interazioni attive e/o passive (in particolare afflusso di percolati o di biogas) tra il tracciato stradale e l'ammasso di rifiuti presente nelle sue immediate vicinanze.

(oss.129)



117) Si prescrive che gli interventi mitigativi e compensativi vengano realizzati nello stesso arco temporale di realizzazione delle opere autostradali, compatibilmente con le fasi stagionali (per le opere a verde).

(oss.131)

118) Si prescrive che non debbano verificarsi per effetto della realizzazione del progetto della Tangenziale e delle relative opere connesse previste:

- a. transizioni tra ante e post operam (con mitigazioni) da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore;
- b. incrementi apprezzabili nel post operam (con mitigazioni) di livelli di rumore che già nell'ante operam fossero superiori ai limiti.

(oss.133)

119) Si prescrive che, nell'ambito del PMA, il monitoraggio acustico post operam sia finalizzato a verificare il rispetto dei limiti di rumore e l'adeguatezza delle misure di mitigazione e a consentire di individuarne e dimensionarne di ulteriori che fossero necessarie. Il monitoraggio dovrà porre attenzione particolare a:

- a. recettori presso i quali i limiti di rumore sono, in via previsionale, rispettati con margini ridotti e soprattutto quelli presso i quali, ai fini del rispetto del limite, venga fatto affidamento su un'assunta sovrastima del modello di simulazione acustica;
- b. recettori particolarmente sensibili;

(oss.134)

120) Si prescrive che al termine del monitoraggio acustico post operam dovrà essere predisposta ed inviata a Regione Lombardia, ai Comuni (per le parti di competenza) e ad ARPA una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali ulteriori misure di mitigazione che si rendessero necessarie nonché dei tempi della loro realizzazione.

(oss.135)

121) Si prescrive di assicurare la manutenzione delle opere di mitigazione acustica provvedendo a sostituire le parti usurate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'azione mitigante. I dettagli della manutenzione delle opere di mitigazione dovranno essere definiti nel progetto esecutivo.

(oss. 136)



122) Si prescrive di assicurare il tempestivo ripristino e la funzionalità dell'assetto idraulico del territorio, sia come opere di irrigazione e drenaggio che opere di allontanamento delle acque meteoriche di ruscellamento superficiale, in modo da non pregiudicare la qualità dei terreni anche coinvolgendo i Consorzi di Bonifica, gestori della rete irrigua interessata, attraverso la stipula di apposite convenzioni.

(oss. 137)

123) Fermo restando quanto previsto dall'art. 94 del d.lgs. 152/06 e s.m.i. e dalla normativa regionale collegata, si prescrive che laddove le opere in progetto si ubicano in prossimità di pozzi ad uso idropotabile sia prevista l'installazione di appositi piezometri di controllo in idonea posizione, tra il tracciato e i pozzi stessi, allo scopo di effettuare periodiche verifiche qualitative, soprattutto in fase di cantierizzazione ed esecuzione dei lavori. Si prescrive che sia verificata l'eventuale presenza, entro le aree di rispetto dei pozzi in questione, di pozzi disperdenti o di altri sistemi di dispersione nel terreno, esistenti o previsti in progetto quali recapito finale delle acque provenienti dalla piattaforma stradale.

(oss.138)

124) In sede di progettazione esecutiva si prescrive di verificare che la rampa dell'interconnessione TEM-BreBeMi da nord in direzione Brescia, prevista a singola corsia, sia sufficiente a smaltire i flussi di traffico previsti.

(oss. 148-359)

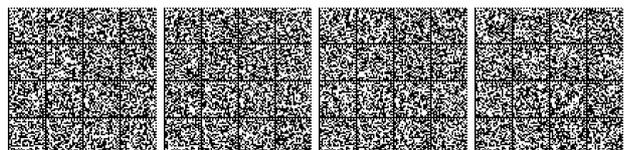
125) Si prescrive di fare opportuni approfondimenti circa gli allagamenti prodotti dal Naviglio Martesana a causa del convogliamento delle portate dal sistema delle Trobbie e di individuare specifici interventi atti a garantire la sicurezza dell'asse autostradale.

(oss.151-623-625-627)

126) Si prescrive, nel rispetto del budget economico a disposizione per l'opera, di assicurare i collegamenti sulla viabilità rurale e quelli di approvvigionamento idrico per l'irrigazione degli appezzamenti che compongono i fondi aziendali interessati dal passaggio delle infrastrutture in progetto, nonché di mantenere in condizioni di adeguata efficienza le strade comunali interessate al transito di mezzi di cantiere e di rilasciarle in perfetto stato di agibilità al termine dei lavori.

(oss. 156-339-340-341-342-432)

127) Variante SP16, Tangenziale di Zelo Buon Persico: si prescrive la sostituzione della rotatoria intermedia prevista sulla viabilità di "Collegamento area logistica-Number One - Paulo" e del relativo ramo di connessione fino a via Dante con una nuova rotatoria all'intersezione tra la stessa via Dante e l'attacco nord della Variante SP16.



Nell'ambito dei risparmi eventualmente generati dalla suddetta modifica, si prescrive altresì di realizzare la pista ciclabile in affiancamento alla SP201 sino all'abitato di Marzano frazione di Merlino, già oggetto di prescrizione CIPE asteriscata n. 19.

(oss. 162-167-495)

- 128) Collegamento stradale tra C.na Belpensiero e i territori a est dell'autostrada: si prescrive la realizzazione del ripristino della connessione, realizzando un nuovo manufatto di scavalco o sottopasso dell'autostrada e utilizzando per quanto possibile la viabilità campestre già esistente.

(oss. 163-305-435-436-587)

- 129) Si prescrive che il concessionario, nella fase precedente all'apertura dei cantieri, valuti eventuali interferenze tra piste di cantiere e viabilità esistente, anche in relazione al trasporto pubblico locale, al fine di concordare con gli Enti gestori soluzioni che garantiscano la fluidità dei flussi di traffico sulle arterie esistenti, prevedendo, dove possibile, percorsi alternativi.

(oss. 164-465)

- 130) Si prescrive che, a valle dei lavori, sia garantito il ripristino del regolare servizio del TPL interferito dalle opere.

(oss. 174)

- 131) Si prescrive, in sinergia con quanto già previsto in relazione al progetto Brebemi, di proseguire la pista ciclopedonale, già prevista in fregio a via don Mazzolari, per un totale di circa 500m sino all'intersezione tra la SP39 e la viabilità rurale di collegamento alla cascine Belvedere e di Mezzo, realizzando attraversamenti della viabilità Provinciale sicuri e collegamenti alla rete ciclabile prevista, a nord della SP 39 dir. e della SP39.

(oss. 191-336)

- 132) Tangenziale di Villa Fornaci (Variante SS11 a Gessate): si prescrive l'innalzamento a piano campagna della Variante e l'individuazione e realizzazione di eventuali interventi di mitigazione acustica che dovessero risultare necessari per il rispetto dei limiti di emissione sonora disciplinati dal D.P.R. 142/2004.

Si prescrive altresì di destinare i risparmi generati dalla suddetta modifica ad un contributo di 1,2 M€ per la messa in sicurezza del sito inquinato di C.na Lodola (secondo il progetto che sarà promosso e realizzato dal Comune di Pessano con Bornago, in accordo con la Regione Lombardia e gli altri Enti competenti ed in collaborazione con TE S.p.A.), nonché ad interventi viabilistici e/o relativi alla messa in sicurezza del sistema delle Trobbie, da definire in sede di AdP.

(oss. 193-457)



133) Si prescrive il ripristino dell'accessibilità a C.na Piola, nonché di quella tra fondi posizionati a est e a ovest dell'autostrada, tramite la previsione di un nuovo sottovia posizionato a nord dello svincolo di Pozzuolo Martesana.

(oss. 234-237-274-460)

134) Si prescrive che nel Comune di Bellinzago Lombardo debba essere individuare la corretta localizzazione della cabina metano prevista ad est della TEEM e a nord della strada Orobona nel piano particellare di esproprio.

(oss.278)

135) Si prescrive di anticipare la realizzazione dell'opera "Completamento della variante alla SP 176 a Cambiagio - CD02", in modo tale che il sedime stradale, una volta disponibile, possa essere utilizzato come pista di cantiere.

(oss.280)

136) Si prescrive al Concessionario di garantire un costante monitoraggio dell'inquinamento atmosferico in corrispondenza della barriera di esazione e del centro abitato di Liscate.

(oss.338)

137) Si prescrive che, in fase di stesura del progetto esecutivo, venga approfondito e dettagliato il progetto di riqualificazione delle aree di cava di Bisentrato e Melzo/Pozzuolo Martesana e delle aree limitrofe intercluse, limitatamente a quanto di competenza del Concessionario TE SpA.

(oss. 392)

138) Si prescrive di spostare sul lato ad est della strada SPISI il progetto della pista ciclabile PC 06 già dalla sua origine, cioè dal termine del centro abitato di Merlino.

(oss.433)

139) Si prescrive di modificare il PSA n° 1 Molgora-Villoresi in accordo con quanto previsto nel P.G.T. del Comune di Pessano con Bornago, alla condizione indicata da Comune stesso, riguardante l'impegno a cedere gratuitamente alla società TE le aree che la società Castel cederà, quale standard urbanistico, per l'attuazione del piano esecutivo previsto dal P.G.T..

(oss.452)

140) Si prescrive al Concessionario di verificare l'idoneità delle scelte effettuate e l'eventuale adozione di opportuni accorgimenti per le vasche di raccolta nel comune di Pozzuolo Martesana per evitare il proliferare di insetti nelle aree limitrofe a tali opere.

(oss. 462)



141) Si prescrive al Concessionario che i lavori relativi alla SP17 avvengano in concomitanza con la realizzazione della TEEM.

(oss. 469)

142) Si prescrive che, per quanto riguarda le opere di compensazione territoriale-sociale ed ambientale e le opere non strettamente correlate alla funzionalità del sistema autostradale, che non rientrano nella proprietà e gestione del Concessionario autostradale, venga sottoscritta una convenzione con gli Enti destinatari-proprietari (Comuni, Province, Enti Parco, ecc.), attraverso la quale dovranno essere disciplinate le modalità di trasferimento delle proprietà delle opere una volta ultimate e delle relative aree di pertinenza, con l'impegno degli Enti stessi a garantirne la gestione. Nel caso in cui non si arrivi a sottoscrivere la convenzione di cui sopra, prima dell'avvio dei lavori, causa la non disponibilità dell'ente individuato quale destinatario-proprietario, l'opera in questione non sarà realizzata e il valore della stessa sarà recuperato come incremento del fondo di "accantonamento annuo" per interventi di compensazione territoriale a carico di TE S.p.a., previsto dall'art. 25 dell'AdiP sottoscritto da Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Province di Milano e Lodi, CAL S.p.a., ANAS S.p.a. e la rappresentanza dei Comuni il 5 novembre 2007 e ripreso all'art. 7 della Convenzione di Concessione.

(oss. 472)

143) Si prescrive che sia garantita la compatibilità tra il sistema di drenaggio delle acque di piattaforma presente nel progetto TEEM con quello presente nel progetto BreBeMi in corrispondenza della sezione di interfaccia posta in prossimità della Barriera di Liscate.

(oss. 504)

144) Si prescrive al Concessionario, in fase di progettazione esecutiva, di elaborare una sezione tipo (in corrispondenza della sezione d'interfaccia) del tratto di raccordo con BreBeMi per il tratto relativo all'interconnessione BreBeMi-TEEM e allo svincolo di Liscate.

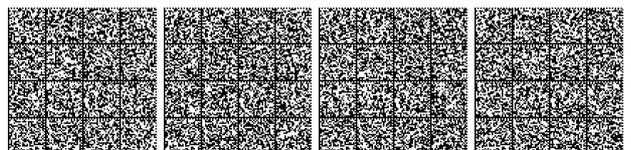
(oss.505-506)

145) Si prescrive al Concessionario, in fase di progettazione esecutiva, di provvedere ad evidenziare il raccordo plano-altimetrico tra i due progetti relativi all'interconnessione BreBeMi-TEEM e allo svincolo di Liscate.

(oss. 507- 508)

146) Si prescrive che le barriere previste nel progetto TEEM siano raccordate mediante idonei elementi di transizione con quelle presenti nel progetto BreBeMi per il tratto relativo all'interconnessione BreBeMi-TEEM e per lo svincolo di Liscate

(oss. 509-510)



- 147) Si prescrive, in fase di progettazione esecutiva e nell'ambito delle attività previste dal protocollo d'intesa sottoscritto con CAL e BreBeMi S.p.A., di concordare con Bre.Be.Mi il posizionamento dei cartelli di indicazione.
(oss.511)
- 148) Si prescrive di concordare con Bre.Be.Mi, in fase di progettazione esecutiva e nell'ambito delle attività previste dal protocollo d'intesa sottoscritto con CAL e BreBeMi S.p.A., lo sviluppo dei Progetti Esecutivi e la risoluzione delle interferenze relative all'arco TEEM e al progetto BreBeMi, la ripartizione dei relativi oneri e le reciproche competenze in accordo con gli Enti gestori dei sottoservizi.
(oss. 512-513-514-515)
- 149) Si prescrive che nell'ambito del Tavolo Tecnico BreBeMi-TEEM siano confermate ed eventualmente individuate ulteriori nuove interferenze comuni.
(oss.516)
- 150) Si prescrive di verificare la soluzione proposta da TEEM relativa agli impianti di illuminazione e per l'impianto di trasmissione dati in termini di posizionamento pali e verifiche illuminotecniche per lo svincolo di Liscate
(oss.518)
- 151) Si raccomanda di aggiornare il progetto TEEM in funzione di quanto già progettato a livello Esecutivo nel progetto BreBeMi e/o prevedere raccordi mediante elementi di transizione per quanto riguarda la presenza di due barriere metalliche monofilari da bordo laterale classe H3 in spartitraffico e due barriere metalliche monofilari da bordo laterale classe H2 ai lati rilevato piuttosto che due file di barriera New Jersey spartitraffico e due barriere metalliche monofilari da bordo laterale classe H3 ai lati rilevato.
(oss. 520)
- 152) Si raccomanda di aggiornare il progetto TEEM in funzione di quanto già progettato a livello Esecutivo nel progetto Brebemi o prevedere raccordi tra i due sistemi per la presenza di una canale in cls in spartitraffico e una tubazione in Pead DN315 di raccolta acque di prima pioggia e canale in cls e tubazione in Pead DN250 di raccolta acque di seconda pioggia piuttosto che una tubazione in Pead SN8 di raccolta acque miste e una tubazione in Pead SN8 di raccolta acque di prima pioggia
(oss. 521)
- 153) Per ciascuna interferenza con RFI, dovrà essere fornita anche una planimetria, d'adeguata scala, riportante la reale situazione esistente nella zona dell'intervento nella quale siano pure evidenziate tutte le infrastrutture ferroviarie presenti.



(oss.522)

- 154) Le sezioni longitudinali e trasversali ai binari, relative ai manufatti interferenti, dovranno essere opportunamente quotate, riportando sia i dislivelli che le distanze dei vari elementi strutturali relativi alla campata di attraversamento.

(oss.523)

- 155) Dovranno essere indicati la corretta progressiva chilometrica ferroviaria alla quale sarà ubicato l'asse di ciascun manufatto d'attraversamento e l'angolo d'obliquità degli stessi rispetto all'asse della linea ferroviaria.

(oss.524)

- 156) Le barriere stradali di sicurezza, in corrispondenza dei manufatti di scavalco della linea ferroviaria, dovranno essere del tipo bordo ponte di categoria H4 ed i parapetti dovranno avere un'altezza dal piano di calpestio non inferiore a m 2,00, di cui la parte inferiore di almeno m 1,00 del tipo cieco.

(oss. 525)

- 157) I collettori fognari posti sotto la sede stradale ed in attraversamento della linea ferroviaria dovranno essere progettati ed eseguiti nel rispetto delle disposizioni di cui al D.M. n. 2445 in data 23,02,1971 e s.m.i.

(oss.526)

- 158) Lo smaltimento delle acque meteoriche provenienti dagli impalcati dovrà avvenire senza interessare la proprietà e il corpo stradale ferroviario.

(oss.527)

- 159) La progettazione esecutiva e la realizzazione delle strutture dei nuovi manufatti dovrà tener conto delle indicazioni contenute nel Manuale di progettazione ponti della RFI SpA di codifica RFI/DIN/INC/MA/PO 00 001 C in data 20/09/2004.

(oss.528)

- 160) Dovrà essere fornito un dettagliato programma relativo ai tempi e alle modalità individuate per l'esecuzione delle opere interferenti con le sedi delle linee ferroviarie e ciò per poter permettere di valutare i vincoli/soggezioni che si produrranno all'esercizio ferroviario.

Il citato programma dovrà essere accettato da RFI ed i costi che deriveranno all'esercizio ferroviario dovranno essere rimborsati anticipatamente dall'Ente proprietario della strada. Inoltre le relative attività interferenti con l'esercizio ferroviario dovranno essere confermate, con congruo anticipo, ad RFI, ai fini dell'inserimento delle stesse nei propri appositi strumenti di pianificazione delle interruzioni/rallentamenti.



(oss. 529)

- 161) Prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere stipulato un apposito Atto tra l'Ente proprietario della strada ed RFI per disciplinare sia le modalità di realizzazione che di mantenimento delle opere in argomento. Per poter proporre, per l'approvazione e la successiva formalizzazione, uno schema del sopra citato Atto, occorre che sia trasmesso il progetto esecutivo (in n. 8 copie e relativo alle sole opere interferenti con le linee ferroviarie) firmato dal progettista e corredato anche dalle tavole strutturali e da una relazione di calcolo, il tutto nel rispetto delle indicazioni fornite.

(oss. 530- 531)

- 162) Si prescrive che durante le operazioni relative alla realizzazione di colonne in jet grouting venga installato in corrispondenza della sede ferroviaria un apposito sistema automatico di monitoraggio dei binari metropolitani per garantire la sicurezza dell'esercizio. Dovranno essere separati sia gli allarmi in Sala Operativa che i sistemi di monitoraggio relativi a ciascuno dei due cantieri, in modo da risalire inequivocabilmente a quale manufatto è riferito il superamento dei limiti dei parametri monitorati.

(oss. 533)

- 163) Si prescrive che durante le operazioni relative alla realizzazione di colonne in jet grouting sia predisposto un sistema di mire che una squadra di tipografi deve trapiantare di continuo per controllare i parametri del binario; lo stesso tipografo deve rilasciare alla fine di ogni turno di jet- grouting un'apposita dichiarazione di conformità e agibilità della linea per la ripresa dell'esercizio. Andranno posizionati dei segnali luminosi collegati con l'accensione dei segnali di preallarme e allarme in sala Operativa. Il sistema automatico di allarme dovrà prevedere tre soglie: attenzione, pre-allarme, allarme. La procedura per la gestione degli allarmi verrà formalizzata in seguito con apposito ordine di servizio. Nel caso di superamento della soglia di pre-allarme l'Impresa dovrà fermare i lavori fino al rientro nei limiti di normalità, al massimo di attenzione.

(oss.534)

- 164) Si prescrive che l'impresa debba inviare con cadenza giornaliera, durante le fasi relative alla realizzazione di colonne in jet-grouting, la tabella indicante i risultati del monitoraggio e la dichiarazione di rispetto delle tolleranze ammesse per i parametri geometrici del binario comprensiva anche dell'indicazione sul punto di avanzamento dei lavori.

(oss.535)

- 165) Si prescrive che la somma indicata da ATM venga utilizzata per la risoluzione delle interferenze delle opere in oggetto con gli impianti della metropolitana e inoltre si prescrive la realizzazione di n. 4 portali provvisori per il sostegno dei cavi tecnologici ATM durante la

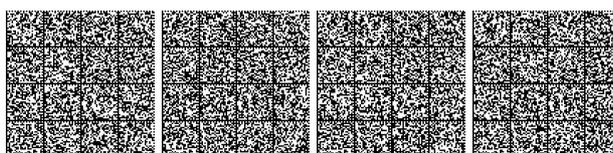


spinta dei manufatti, dei plinti per lo spostamento dei pali TE e del ripristino del percorso definitivo con marnette per i cavi tecnologici ATM;

(oss. 536)

166) Con riferimento alla rete idraulica dei relativi Enti gestori, si prescrive:

- a. di adeguare le dimensioni dei tombini sulla roggia Bertonica (IN10701 - PK21+234 e IN10710 pk 21+342) alle dimensioni 5x2, come richiesto dal Consorzio;
- b. di inserire un manufatto partitore sulla Roggia Cattaneo Settala, a valle del manufatto (1N10515 - PK 0+699);
- c. di inserire un manufatto partitore sulla Roggia Crivellone, in corrispondenza del manufatto (IN 10704 - PK 21+672), lato Agrate;
- d. di inserire un manufatto partitore sulla Roggia Luserana in corrispondenza del manufatto (IN10727 - PK 0+005), lato Melegnano;
- e. di inserire un manufatto partitore sulla Roggia Virola in corrispondenza del manufatto (IN10726-PK 0+722);
- f. di inserire un manufatto partitore sulla Roggia Virola in corrispondenza del manufatto (IN10808-PK 25+132) lato Agrate;
- g. in corrispondenza della Roggia Fratta (IN10812-PK 26+696), il nuovo canale dovrà correre sul lato Melegnano, con spostamento del tombino più a valle, indicativamente alla PK 27+030;
- h. di inserire due manufatti partitori sulla Roggia Maiocca in corrispondenza del manufatto (IN1C552-PK 0+294);
- i. CD10: Roggia Maiocca (IN1C458 - PK 1+252): di utilizzare un manufatto scatolare con dimensioni interne minime di 2x2, in luogo di quelle previste (2x1);
- j. CD10: Roggia Gerina (IN1C456 - PK 1+107): di utilizzare un manufatto scatolare con dimensioni interne minime di 2x2, in luogo di quelle previste (2x1);
- k. CD12: Roggia Maiocca (IN1C552 - PK 0+294): di inserire manufatto partitore;
- l. gli interventi di rinaturalizzazione dell'area dovranno essere effettuati garantendo, nel caso di nuove piantumazioni, una fascia di rispetto non inferiore a 4 m dal ciglio del canale;



- m. relativamente all'ubicazione della cava, di effettuare un maggiore approfondimento circa le sue implicazioni sull'equilibrio piezometrico ed idrogeologico. Si prescrive che venga eseguito uno studio sull'influenza della presenza del nuovo invaso sui flussi idrici sotterranei che si instaureranno tra il bacino ed il Canale Muzza a monte e a valle della centralina idroelettrica. In particolare si prescrive di valutare gli effetti di detti flussi sotterranei sulla stabilità delle strutture d'alveo al fine di individuare eventuali opere di stabilizzazione;
- n. che:
- le opere in progetto che interessano il Consorzio Naviglio Olona siano realizzate nei tempi fissati dal Consorzio medesimo e in modo che consentano sempre il corretto deflusso delle acque e le manutenzioni ordinarie e straordinarie del canale,
 - tutte le opere atte a modificare il percorso delle acque siano concordate preventivamente con il Consorzio,
 - prima dell'inizio lavori, questi siano regolamentati mediante la sottoscrizione di una convenzione fra il Consorzio e la TEEM,
 - tutti gli elaborati inerenti al progetto esecutivo della TEEM interferente con il Cavo Marocco, siano esaminati, valutati e autorizzati dal Consorzio.

(oss. 594-595-596-597-600-601-602-603-605-606-607-612-613-617-618-619-620)

- 167) Si prescrive che la distanza di rispetto tra il fronte di scavo della cava di Paullo e il Cavo Apollo (chiamato erroneamente Roggia Dresana), così come per tutti canali al contorno, non sia inferiore a 25 m.

(oss.610)

- 168) Si prescrive di inserire l'area indicata dal PLIS Molgora nel piano particellare di esproprio relativo al progetto speciale e ambientale n.l Molgora-Villoresi (pista ciclabile PC00001-CD01)

(oss.621)

- 169) In considerazione delle ingenti portate scaricate nel Naviglio Martesana dal sistema Trobbie a Villa Fornaci di Bellinzago Lombardo, il canale provvisorio del Naviglio, previsto durante la realizzazione della galleria TEEM, dovrà essere realizzato con tecniche adeguate a supportare i cicli di svasso- invaso e a reggere le spinte della corrente, valutando anche l'eventuale necessità di rivestimento per resistere alle velocità in piena.

(oss.624)

- 170) Variante SS11 - Asse D km 0+185: tombinatura Roggia Trobbia. A parità di costo, si prescrive di prevedere la rimozione dell'attuale tombinatura della SS11 e la predisposizione, in corrispondenza della pista ciclopedonale in sponda destra, di una pavimentazione in



grigliato carrabile con una parte amovibile per l'ispezione e l'eventuale accesso di uomini e mezzi a monte del sifone

(oss.626)

171) Si chiede di prevedere le canalette che risultano mancanti per i collegamenti fra i vari rami interferiti per circa 400 m, al km 3+367 e al km 4+265 dell'asse TEEM.

(oss.628)

172) Tutte le opere eseguite da TE riguardanti l'estensione o modificazione delle infrastrutture idrauliche del S.I.I. che ricadono nel territorio dell'ATO Provincia di Milano, dovranno essere cedute al Proprietario delle reti di competenza ovvero al Gestore Integrato, previo collaudo e accettazione delle stesse da parte di quest'ultimo.

(oss. 636)

173) In sede di progettazione esecutiva vengano forniti i dettagli delle pavimentazioni sulle modalità di realizzazione dell'ammortamento del pacchetto di sovrastruttura in progetto delle corsie in affiancamento e la sovrastruttura autostradale esistente.

(oss.642)

174) Dovrà essere ripristinata la pavimentazione in tutti i tratti autostradali oggetto di lavorazioni per la realizzazione delle nuove opere e che dovessero risultare compromessi dalle stesse. Dovrà altresì essere posta la segnaletica definitiva, verticale e tutta la segnaletica indicante la nuova arteria presente sulla A1 e A4, i cui oneri dovranno essere totalmente a carico del richiedente.

(oss.643)

175) In fase di PE devono essere prodotte le sezioni autostradali tipo in corrispondenza dei tratti in cui le nuove corsie specializzate si affiancano alla sede esistente dell'A1 e dell'A4 ed in corrispondenza delle opere d'arte oggetto di intervento.

(oss.644)

176) In fase di PE si prescrive di dare evidenza delle barriere di sicurezza già presenti nei tratti di autostrada interessati dalle interconnessioni e delle modalità di collegamento da prevedere in progetto. Tali collegamenti, nel rispetto della normativa vigente e del budget a disposizione per l'opera, dovranno prevedere la posa di elementi di transizione adeguatamente dimensionati.

(oss.645)



177) Lungo i tratti autostradali interferiti, in tutti i punti in cui si intende installare una segnaletica non frangibile, in fase di PE deve essere indicato il tipo di barriere adoperato per la protezione ed i criteri utilizzati per l'installazione.

(oss. 646)

178) Si prescrive che in sede di progettazione esecutiva sia operata una verifica dei collettori delle autostrade A1 e A4 e dell'adeguatezza della rete esistente per recepirvi l'eventuale recapito di alcuni collettori della TEEM.

(oss.648)

179) In sede di PE sia prodotto uno studio di dettaglio della fasizzazione delle attività lavorative e della cantierizzazione delle opere interferenti con le autostrade A1 e A4. Tale studio dovrà essere verificato da ASPI.

(oss.650)

180) Interconnessioni A1 e A4: a riguardo delle barriere di sicurezza, i sistemi di protezione dovranno essere estesi all'intero tratto autostradale oggetto di intervento, per soddisfare le necessità di protezione, comunque fintanto che non cessino {specificando tipologia, classe di contenimento e schema di installazione).

(oss. 654)

181) Si prescrive che in sede di progettazione esecutiva sia operata una verifica del sistema di drenaggio esistente sul tratto di A1 interessato dai lavori e che si preveda l'eventuale adeguamento dello stesso laddove l'inserimento delle nuove rampe dovesse farne rilevare la necessità.

(oss.655)

182) Si prescrive che in fase di PE sia effettuata la verifica funzionale del tronco di scambio della corsia di immissione - Asse D immissione Asse A4 direzione Brescia).

(oss.659)

183) Relativamente alla corsia di accelerazione della rampa TEEM-A4 direzione Milano (ASSE H), si prescrive di verificare l'eventuale necessità di proteggere con una barriera spartitraffico il margine laterale di separazione della complanare dalle corsie di marcia autostradali.

(oss. 660)

184) Si prescrive che in fase di PE sia indicato lo schema di installazione di riferimento, per la protezione prevista in corrispondenza del cavalcavia sito alla prog. Km 22+400 dell' A4.

(oss.661)



- 185) Galleria artificiale A4: in fase di progetto esecutivo si prescrive di prevedere un'adeguata armatura di collegamento tra pareti e solettone, stante il fatto che il calcolo è stato eseguito simulando tale nodo come un incastro.
(oss.662)
- 186) In fase di progetto esecutivo sia elaborato per la Galleria artificiale A4 un tipologico fasi costruttive specifico per l'intervento in questione.
(oss. 664)
- 187) Galleria artificiale A4 elab. 1143D00AG0100MSZ01A -1146D00AG0100MSZ04A: in fase di progettazione esecutiva le sezioni di scavo e ritombamento siano definite univocamente ed ubicate in un'opportuna planimetria di riferimento.
(oss.669)
- 188) Si prescrive che in sede di progettazione esecutiva sia operata una verifica del sistema di drenaggio esistente sul tratto di A4 interessato dai lavori e che si preveda l'eventuale adeguamento dello stesso laddove l'inserimento delle nuove rampe dovesse farne rilevare la necessità.
(oss.672)
- 189) In fase di progettazione esecutiva sia effettuata verifica e/o dimensionamento della vasca del presidio idraulico esistente SL100 dell'autostrada A4.
(oss. 676)
- 190) In fase di progettazione esecutiva sia dettagliato il dimensionamento del sistema di drenaggio della deviazione autostradale di cui all'elab. 1155D00AG0100MFC10A.
(oss. 677)
- 191) Con riferimento alle Interconnessioni con le autostrade A1 e A4, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere stipulata un'apposita convenzione tra i Concessionari che disciplini tra l'altro le modalità di autorizzazione delle singole fasi dei lavori, i modi di intervento, le cautele da adottare nel corso dei lavori stessi, l'assunzione da parte del richiedente di ogni onere aggiuntivo che possa derivare ad ASPI dalla realizzazione delle opere, le prescrizioni per il collaudo e l'apertura al traffico della viabilità interferente, le competenze gestionali e manutentorie in fase di esercizio, il pagamento ad ASPI, da parte del richiedente degli oneri per istruttoria pratica, nonché dei canoni di attraversamento e degli indennizzi per occupazione e/o acquisizione di aree di proprietà.
(oss.680)



192) Prima dell'entrata in esercizio della nuova infrastruttura dovrà essere sottoscritta una Convenzione per l'interconnessione diretta con la rete ASPI e le altre Concessionarie per quanto riguarda l'esazione dei pedaggi.

(oss.681)



PARTE SECONDA – RACCOMANDAZIONI

- 1) In fase di progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata una soluzione che migliori l'inserimento paesaggistico delle gallerie artificiali interrate.
(oss.79)
- 2) Si valuti la possibilità, nel rispetto del budget economico del progetto, di aumentare le mitigazioni all'interno delle aree intercluse, privilegiando, ove possibile, l'impianto di specie arboree autoctone.
(oss.80)
- 3) Per le vasche di laminazione si raccomanda, nel rispetto del budget economico del progetto, di prevedere un migliore inserimento nel contesto territoriale, privilegiando la creazione di vasche di fitodepurazione, oppure ricreando ambienti di maggiore valenza naturalistica, attraverso rimodellamenti delle vasche stesse e rimboschimento delle scarpate e delle aree limitrofe con fasce erborate.
(oss.81)
- 4) Si raccomanda di valutare la possibilità, nel rispetto del budget a disposizione per l'opera, di inserimento di "Landmark" in corrispondenza di punti particolari del tracciato (svincoli, aree di servizio e scarpate nei tratti in trincea) attraverso specifici progetti di architettura del paesaggio da sottoporre a verifica da parte del Ministero per i Beni Culturali, Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio, l'Architettura e l'arte Contemporanea e della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano e della Soprintendenza ai Beni Archeologici della Lombardia competenti per territorio.
(oss. 82)
- 5) Si raccomanda che il concessionario, con il coinvolgimento e la condivisione dei Comuni territorialmente interessati, ricerchi in tempi successivi, seppure compatibili con il rispetto dei tempi stabiliti per la realizzazione dell'intervento, cave di prestito alternative a quelle di Gorgonzola e Melzo/Pozzuolo Martesana previste nel progetto definitivo. Le suddette eventuali cave alternative dovranno:
 - a. essere localizzate in ambiti il più possibile adiacenti al tracciato autostradale;



- b. permettere il reperimento del materiale con costi sostenibili dal Piano Economico Finanziario, comprendendo a tal fine anche le eventuali opere mitigative e compensative.

In caso la ricerca porti ad un esito positivo con l'ottenimento della compatibilità ambientale delle nuove cave entro la data di inizio lavori dell'Arco TEM da parte del concessionario, si prescrive di soprassedere, in fase realizzativa, alla coltivazione delle suddette cave di Gorgonzola e Melzo/Pozzuolo Martesana previste nel progetto definitivo. L'autorizzazione/concessione delle eventuali cave di prestito alternative dovrà essere rilasciata con la procedura individuata dalla legge regionale 14/98.

(oss. 90-215-318-319-320-321-323-332-391-416-463-565-566-733)

- 6) Si raccomanda di valutare ed adottare modalità innovative di esazione del pedaggio che consentano l'eliminazione o riduzione delle aree di caselli e barriere (portali free flow,...).

(oss.108)

- 7) Con riferimento al Progetto Ambientale Speciale n. 1 si raccomanda di garantire la sicurezza di connessione tra la pista ciclopedonale di nuova realizzazione e la pista ciclabile esistente lungo il canale Villorosi.

(oss. 121)

- 8) Si raccomanda, in fase di stesura del progetto esecutivo, di valutare, nel rispetto del budget a disposizione per l'opera, l'opportunità di inserire barriere acustiche in particolare nei seguenti ambiti:

- a. ad est del tracciato autostradale nel tratto compreso tra la galleria artificiale Martesana e il cavalcavia SC Bellinzago Lombardo;

- b. sul lato nord del tracciato autostradale compreso tra la SS9 e la SP219 in comune di Vizzolo Predabissi;

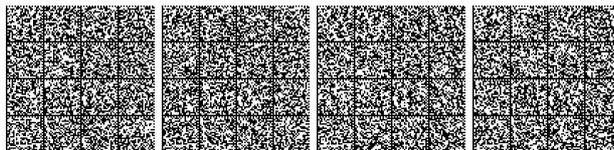
in corrispondenza delle cascate Banfa, Montecressuolo, Villa e S. Erasmo in comune di Melzo.

(oss. 122-269)

- 9) Si raccomanda di coinvolgere le principali Organizzazioni Professionali agricole, anche tramite la sottoscrizione di apposito Protocollo, per affrontare il tema degli espropri e per la gestione delle aree destinate a mitigazioni e compensazioni ambientali in ambito rurale

(oss.127)

- 10) Si raccomanda di privilegiare per tutte le misure di mitigazione e con particolare riferimento agli interventi previsti nell'area del Parco Agricolo Sud Milano, l'utilizzo di specie autoctone la



cui provenienza sia certificata, come ad esempio, per quanto riguarda le erbacee, con la certificazione del Centro Flora Autoctona della Regione Lombardia.

(oss. 130-571)

- 11) Si raccomanda che, in fase di redazione del progetto esecutivo, venga verificato il progetto relativo alle opere di mitigazione al fine di integrare meglio la nuova infrastruttura con il paesaggio esistente e per ridurre l'impatto visivo sia verso che dall'infrastruttura medesima. Il progetto organico, al fine di coordinare le attività di riforestazione ai sensi della legge regionale 31/2008, potrà inoltre essere condiviso tra Regione, Province e TE nell'ambito del Tavolo/Osservatorio ambientale.

(oss. 132)

- 12) Si raccomanda di prestare particolare attenzione in fase realizzativa ai terreni di sponda e ai sedimenti fluviali impattati, per quanto riguarda le opere di attraversamento del fiume Lambro, in relazione ad eventuali fenomeni di inquinamento.

(oss.139)

- 13) Si raccomanda di ottimizzare, nel rispetto del budget a disposizione per l'opera, la posizione delle aree di cantiere KN14-KN15 in comune di Bellinzago Lombardo in relazione ai confini delle proprietà.

(oss.141-271)

- 14) Con particolare riferimento all'ambito di Bellinzago Lombardo si chiede di garantire, per quanto possibile, la corretta e completa irrigazione dei campi anche tramite nuova alveazione.

(oss.142)

- 15) Si chiede di valutare la possibilità di abbassare il rilevato autostradale in particolare nel tratto prospiciente la zona di Rossate, compatibilmente con il reticolo idraulico esistente e il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma dell'autostrada. Dovranno essere effettuati approfondimenti in relazione alla tipologia di interventi di mitigazione previsti.

(oss. 146-171-296-704-708)

- 16) A parità di costo, si valuti, d'intesa con il comune di Pozzuolo Martesana, che la pista di cantiere situata tra la cava RPR e l'autostrada BreBeMi al termine dei lavori non venga dismessa, ma possa essere ceduta in via definitiva al comune stesso.

(oss.147)

- 17) Si raccomanda di verificare la possibilità di creare, a parità di costo, un collegamento ciclopedonale, idoneo anche per i mezzi agricoli, ampliando il ponte canale già previsto a



nord dello svincolo di Gorgonzola-Gessate, che crei una ricucitura delle aree agricole circostanti. Si valuti inoltre l'eventuale necessità di ulteriori opere di mitigazione acustica e la realizzazione di interventi di miglioramento della rete poderale, senza prevederne l'allargamento, fra le cascine della zona, con particolare riferimento agli insediamenti residenziali di C.na Pagnana e C.na Lodola.

(oss.149-334-719)

- 18) Si richiede che per gli aspetti relativi alla fase di cantiere possano essere prese a riferimento le linee guida "Grandi Opere" di cui alla d.g.r. n. VIII/489 del 4 agosto 2005.

(oss.150)

- 19) Si chiede di valutare la possibilità di riorientare la progettazione delle opere mitigative e compensative anche perseguendo un modello fondato sullo strumento dell'asservimento volontario in luogo dell'esproprio. Tutte le economie derivanti da tale proposta dovranno essere utilizzate per poter permettere un più consistente progetto delle mitigazioni e compensazioni, dal punto di vista ambientale e dell'estensione territoriale, secondo queste linee di indirizzo:

- a. interventi di rivegetazione a titolo compensatorio, in area più vasta, con la finalità di migliorare il tessuto delle reti ecologiche, dei corridoi faunistici ed in genere per l'aumento della biodiversità;
- b. creazione di habitat umidi o zone boscate con funzione naturalistica;
- c. interventi di rivegetazione per l'assorbimento della CO₂ (anche prati stabili);
- d. rinaturalizzazione di corsi d'acqua esterni all'opera comprendendo la rete dei fossi minori;
- e. realizzazione di una rete verde sia in direzione nord-sud (incrementando la profondità delle aree boscate lungo l'asse autostradale), sia in direzione est-ovest (potenziando i corridoi della RER interferita);
- f. incremento sensibile delle aree destinate a interventi forestali a rilevanza ecologica e di incremento della naturalità;
- g. realizzazione di uno o più impianti di piccole dimensioni per la produzione di energia elettrica alimentati a biomasse di origine vegetale e/o reflui zootecnici;
- h. rimodellamento delle scarpate ricorrendo a pendenze limitate, con raccordi che consentano una migliore e più dolce congiunzione con il piano di campagna e con l'utilizzo di materiale vegetale;



- i. in luogo di manufatti quali muri ai piedi delle scarpate, spostamenti dei canali di bonifica, prediligendo tecniche di ingegneria naturalistica, facendo prioritariamente riferimento all'utilizzo delle tecniche individuate nel Quaderno tipo di cui alla d.g.r. n. VI/48740 del 29 febbraio 2000;
- j. definizione delle opere di mitigazione visiva, in particolare relativamente agli attraversamenti dei centri abitati o in prossimità di nuclei rurali e/o storici, privilegiando l'utilizzo di barriere "vegetali" (arboree - arbustive).

(oss.152)

- 20) Si evidenzia l'opportunità di fare riferimento ai "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale" di cui al d.d.g. 7 maggio 2007 - n. 4517 (BURL 12 Suppl. Straordinario al n. 21 del 22 maggio 2007).

(oss.154)

- 21) Si raccomanda di fare prioritariamente riferimento all'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica così come individuate nel Quaderno tipo di cui alla d.g.r. n. VI/48740 del 29 febbraio 2000.

(oss.155)

- 22) Si raccomanda di assicurare tempi celeri per la determinazione del valore dei beni oggetto di esproprio e il pagamento dell'indennità di occupazione.

(oss.157)

- 23) Si raccomanda di valutare la possibilità, nel rispetto del budget a disposizione per l'opera, di uniformare i tipologici delle barriere antirumore con quelli già previsti per il costruendo Collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia.

(oss.158)

- 24) In relazione alla "Variante alla SS9 Via Emilia" nel Comune di Tavazzano con Villavesco" e alla "Riqualifica SP17 da Salerano a S. Angelo Lodigiano, con variante in località Calvenzano e Cascina Pollarana ", si raccomanda che il concessionario, in fase di progettazione esecutiva, consideri, in concertazione con gli Enti di competenza, i più opportuni accorgimenti tecnici in relazione agli aspetti ambientali, trasportistici e territoriali che caratterizzano le aree interessate.

(oss.159)

- 25) Con riferimento all'intersezione a due livelli tra la SS9 "Emilia" e alla viabilità di adduzione al casello di Vizzolo Predabissi, si raccomanda che, nell'ambito dei lavori dell'AdiP TEEM,



vengano monitorati i flussi di traffico sulla SS9 "Via Emilia" in corrispondenza dell'accesso al futuro casello di Vizzolo Predabissi.

Nel caso in cui, in futuro, dovessero mostrarsi elementi di criticità, il Concessionario dovrà attivarsi per porre in atto la soluzione a due livelli.

(oss.161)

- 26) Si raccomanda che il concessionario, in fase di progettazione esecutiva, effettui approfondimenti in merito alla tipologia di interventi di mitigazione previsti, anche in relazione al PIF della Provincia di Lodi.

(oss.170)

- 27) Si raccomanda di verificare, in fase di progetto esecutivo, con il progettista del prolungamento della metropolitana MM3 la compatibilità delle opere previste per la tangenziale esterna con il progetto della metropolitana stessa.

(oss.177)

- 28) Si raccomanda, in sede di stesura del progetto esecutivo, di verificare la visibilità dell'intersezione in Comune di Vizzolo Predabissi, tra l'opera connessa denominata "raccordo tra la SP 17 e la SS 9" e strada Cascina Legorina.

(oss. 180)

- 29) Si raccomanda di prevedere per l'intervento "CD07 - Collegamento SP 39/SP exSS415" un piano di monitoraggio post-operam per verificare l'adeguatezza dell'intervento.

(oss. 185)

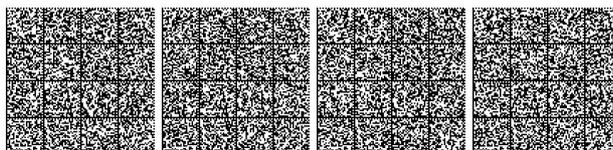
- 30) Si raccomanda che nei Comuni di Gorgonzola e Gessate l'itinerario ciclabile che costeggia il Naviglio della Martesana resti fruibile anche in fase di cantiere, fatta eccezione per eventuali e limitate fasi di costruzione della galleria artificiale "Martesana" che risultassero particolarmente delicate.

(oss. 190)

- 31) Si raccomanda che il progetto esecutivo valuti la possibilità, nel rispetto del quadro economico del progetto, di conservare le connessioni est-ovest esistenti, valorizzando l'attraversamento del canale Villoresi, in modo da garantire l'utilizzo pedonale e ciclabile nelle migliori condizioni di fruibilità e sicurezza delle strade interpoderali e delle alzaie del canale.

(oss. 201)

- 32) Si raccomanda che l'attraversamento del sistema costituito dalla SP103 e dalla ferrovia Milano - Treviglio garantisca, per quanto possibile, adeguata continuità tra i territori



attraversati dall'infrastruttura, nel rispetto del percorso di interesse paesistico individuato dal PTCP lungo la stessa Strada Provinciale e del corridoio ecologico secondario che connette il sistema agricolo compreso tra Gorgonzola e Melzo con la cava di Bisentrato e le aree agricole del Parco Regionale dell'Adda.

(oss. 203)

- 33) In fase di progettazione esecutiva venga valutata, nel rispetto del budget a disposizione per l'opera, la possibilità di prevedere la rialveazione dei 3 fontanili interessati dalle opere nel Comune di Melzo, secondo quanto previsto nel SIA, e l'eventuale riqualificazione delle opere al fine di garantire l'apporto di tali fonti idrauliche.

(oss. 204-375)

- 34) Si raccomanda che, nel rispetto del quadro economico del progetto, l'opera "Collegamento tra SP40 Binaschina ed SP39 Cerca (CD17)" sia caratterizzata da qualità progettuali in grado di rispettare e rafforzare le qualità ambientali dell'ambito, di garantire e ricostruire la continuità pedonale ciclabile dei territori attraversati, evitando qualsiasi ulteriore frammentazione.

(oss. 208)

- 35) Si raccomanda, sia in corso d'opera sia nella fase di esercizio, un continuo e costante monitoraggio ed analisi della qualità delle acque, nonché l'adozione di idonei accorgimenti tecnici atti a prevenire qualsiasi tipo di versamento accidentale di sostanze pericolose. Particolare attenzione dovrà essere dedicata all'area a sud di Melzo presso l'intersezione con il Molgora, in località Balbiano presso l'intersezione del colatore Addetta ed a nord di Melegnano, ove il sistema dei corsi d'acqua presenta elementi di pregio e potenzialità di rilievo.

(oss. 212)

- 36) PLIS Alto Martesana: si raccomanda che, nei limiti imposti dal quadro economico di progetto, il progetto di mitigazione dell'impatto del tratto di strada sotteso al garantisca una effettiva compensazione "di sistema" a livello locale; che la realizzazione delle opere accessorie sia limitata allo stretto necessario, eventualmente compensando con l'aumento della naturalità dei suoli circostanti (ad esempio con la creazione di boschi in aree limitrofe attualmente non utilizzate ai fini agricoli) e coordinando tale progettazione con l'ente parco; che, per quanto riguarda le problematiche connesse all'inquinamento atmosferico, venga verificato in sede di stesura del progetto esecutivo che le alberature la cui messa a dimora è prevista nel progetto definitivo della TEEM, siano numericamente sufficienti e strategicamente dislocate per minimizzare l'impatto.

(oss. 218-220-221)



- 37) Si raccomanda che in fase esecutiva siano ricercate soluzioni che riducano al minimo la generazione di reliquati agricoli. Inoltre si dovrà cercare al termine dell'occupazione delle aree di cantiere di favorire il ripristino della coltivazione mediante l'eliminazione di materiali estranei e la compattazione del suolo agricolo sempre nel rispetto del quadro economico del progetto.

(oss.224)

- 38) Si raccomanda che il concessionario valuti, in fase di entrata in esercizio dell'opera, l'opportunità di realizzare, laddove necessario, ulteriori interventi di mitigazione acustica anche ad integrazione dell'effetto prodotto dalla pavimentazione fonoassorbente attualmente prevista, in particolare in prossimità di civili abitazioni, cascine e centri aziendali. In particolare, si verifichi l'adeguatezza delle barriere situate presso i ricettori con i seguenti ID: PA081, PA083, MG015, MG023, MG028, MG029, MG032, MG020, MG021, MG022, MG037, MG035 e MG038.

(oss. 249)

- 39) Si raccomanda che il concessionario valuti, in fase di progettazione esecutiva, le indicazioni della Direzione Provinciale Ambiente e Agricoltura della Provincia di Monza e Brianza in merito ai limiti da imporre all'ambito estrattivo ATEg36 (Piano cave della Provincia di Milano) ubicato in Comune di Caponago in adiacenza al futuro svincolo autostradale di interconnessione tra la TEEM e l'A4.

(oss.250)

- 40) Nel caso di altri siti potenzialmente contaminati individuati dalla Provincia di Monza e Brianza, si raccomanda che il Concessionario si impegni, nel rispetto del quadro economico del progetto, a considerarli per i provvedimenti e le iniziative conseguenti.

(oss. 252)

- 41) Si raccomanda di valutare in sede di progettazione esecutiva la possibilità, a parità di costo, di realizzare negli spazi sottostanti ad opere di scavalco platee con materiale di forme irregolari, ad eccezione dei percorsi rurali e ciclopedonali di attraversamento, in cui si raccomanda di realizzare un'adeguata illuminazione.

(oss. 261)

- 42) Si raccomanda che il Concessionario, in fase di progettazione esecutiva, valuti la possibilità di mantenere l'alimentazione della Roggia Moneta Seconda, durante l'esecuzione dei lavori, mediante una nuova presa d'acqua dal Naviglio Martesana sul lato est.

(oss. 276)



- 43) Si raccomanda, nel rispetto del quadro economico del progetto, di verificare la possibilità di prolungare il tratto di nuova alveazione previsto sul lato est della TEEM nell'area a nord del cavalcavia della strada Orobona, con sottopasso dello stesso cavalcavia e congiunzione al tracciato di nuova alveazione a sud della rampa orientale.
(oss. 277)
- 44) Si raccomanda che in fase di progettazione esecutiva venga individuata la zona di rispetto del pozzo ubicato in via Don Cesana, in Comune di Bellinzago Lombardo.
(oss.279)
- 45) In sede di progettazione esecutiva si valuti la possibilità, nel rispetto del quadro economico di progetto, di ridurre l'altezza del viadotto sulla Muzza in comune di Comazzo.
(oss. 297)
- 46) Si raccomanda, in fase di progettazione esecutiva, di valutare se prevedere, nel tratto autostradale in attraversamento del Parco Adda Sud nel comune di Comazzo, una fascia boschiva allo scopo di mitigare l'impatto delle polveri e dell'inquinamento sonoro.
(oss.298)
- 47) In sede di progettazione esecutiva si valuti l'eventuale necessità di implementare le barriere acustiche sulla Variante SP159 in comune di Dresano in direzione SP138 a causa della presenza del centro abitato.
(oss. 308)
- 48) Si raccomanda, in fase di stesura del progetto esecutivo, di dettagliare in concerto con gli Enti competenti le caratteristiche degli interventi di riqualificazione ambientale in funzione della destinazione d'uso finale dell'area.
(oss. 331)
- 49) Si raccomanda al Concessionario di garantire un costante monitoraggio dell'inquinamento atmosferico in corrispondenza della barriera di esazione e del centro abitato di Liscate.
(oss. 338)
- 50) Si raccomanda al Concessionario di verificare ed eventualmente restaurare la continuità delle aree agricole con il mantenimento degli attraversamenti naturali esistenti sempre nel rispetto del quadro economico del progetto.
(oss.339)



- 51) Si raccomanda al Concessionario di provvedere al mantenimento in condizioni di adeguata efficienza le strade interessate al transito dei mezzi di cantiere e di provvedere, al termine dei lavori, alla verifica della perfetta funzionalità delle stesse.
(oss.342)
- 52) Si raccomanda che in fase esecutiva vengano attentamente verificati gli impatti dello svincolo di Gessate e dello svincolo della nuova Cassanese e del casello sulla componente rumore e, ove necessario, vengano prese le necessarie misure mitigative nel rispetto del quadro economico.
(oss. 353)
- 53) Si valuti la necessità di prevedere ulteriori mitigazione del casello di esazione di Pozzuolo Martesana sul versante sud, in prossimità dell'abitato di Melzo.
(oss.360-418)
- 54) Si raccomanda che in fase di progettazione esecutiva vengano specificate quantitativamente le misure di mitigazione per l'abbattimento delle polveri in fase di cantiere.
(oss. 365)
- 55) Si valuti l'opportunità che le simulazioni di ricaduta al suolo degli inquinanti vengano effettuate nello scenario programmatico, con particolare riferimento all'abitato di Melzo ed alle previste espansioni urbanistiche, integrando i ricettori sensibili anche su Melzo.
(oss.367)
- 56) Nell'ambito della collaborazione con ARPA sede centrale di Milano in qualità di supporto tecnico, si raccomanda di valutare la necessità e la fattibilità di inserire una stazione di monitoraggio permanente sul nodo di interconnessione con BreBeMi.
(oss. 368)
- 57) Si raccomanda che in fase esecutiva vengano confermate da un punto di vista quantitativo tutte le misure indicate nel SIA.
(oss. 371)
- 58) Acque superficiali: Si richiede che vengano definite le caratteristiche quantitative e qualitative del monitoraggio, valutando l'eventuale necessità di prevedere anche analisi periodiche dei suoli e della prima falda.
(oss. 372)



- 59) Acque sotterranee: si valuti l'eventuale interferenza delle opere in trincea sulla falda freatica e il conseguente approfondimento degli effetti indotti da tale interferenza, sia durante le fasi di cantiere che in quelle di esercizio.
(oss.373)
- 60) Si valuti l'eventuale necessità di prevedere barriere fonoassorbenti mascherate da essenze vegetali sempreverdi in corrispondenza di Cascina Banfa, Mascheroni, Galanta, Gabbarella, Montecressuolo, Villa, Sant'Erasmo in comune di Melzo.
(oss. 379-382-405)
- 61) Si raccomanda l'innalzamento della dune di schermatura del cantiere CI02 fino a 6m di altezza. La sommità della duna dovrà essere piantumata. Si raccomanda inoltre di valutare la fattibilità tecnica dell'isolamento acustico tramite barriere mobili delle macchine posizionate all'interno del cantiere.
(oss. 381) .
- 62) Si raccomanda, in fase di esecuzione dei lavori, il mantenimento in loco e la protezione per tutta la durata dei lavori delle terre di coltivo, ai fini del successivo riutilizzo nelle opere stradali e di recupero ambientale.
(oss.383)
- 63) Si raccomanda di effettuare le necessarie verifiche chimico-fisiche, biologiche, agronomiche dei terreni a fine lavori al fine di valutare eventuali bonifiche ed il recupero alla funzione originaria.
(oss. 385)
- 64) Si raccomanda di ripristinare le caratteristiche quali-quantitative dei terreni circostanti una volta ultimati i lavori di realizzazione, limitando durante i lavori la movimentazione del materiale mediante tecniche di costruzione meno invasive sul suolo.
(oss. 386)
- 65) Si raccomanda di mantenere in loco, ovunque possibile, i materiali estratti al fine dell'utilizzo locale per i rilevati e le opere di mitigazione.
(oss. 387)
- 66) Si raccomanda di coordinare, per quanto possibile, le attività di realizzazione con le attività agricole.
(oss. 388)



67) Si raccomanda che il progetto degli impianti di illuminazione tenga conto, oltre che della normativa vigente e del codice della strada, di evitare le immissioni di luce sopra l'orizzonte utilizzando apparecchi totalmente schermati, non illuminare oltre il necessario, ed utilizzare lampade la cui distribuzione spettrale della luce abbia la massima intensità alle lunghezze d'onda a cui l'occhio ha la massima sensibilità.

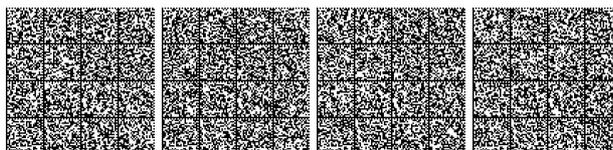
(oss. 394)

68) Si valuti la possibilità, nel rispetto del budget a disposizione per l'opera, di prevedere la piantumazione con specie arboree arbustive ripa ripa lì lungo l'intero perimetro dell'appezzamento interessato dalla testa del fontanile Serraglio.

(oss. 398)

69) Con riferimento alla richiesta n. 11 di cui alla DGR n. 1546 del 6 aprile 2011 (sovrappasso alla Linea RFI Milano-Verona in comune di Melzo e Pozzuolo Martesana), si raccomanda che, nel rispetto del quadro economico di progetto, il progetto esecutivo valuti la possibilità tecnica e, in caso di esito positivo, preveda di:

- a. escludere il ricorso a setti verticali che produrrebbero una sequenza di tunnel angusti e pericolosi, ma prevedere la realizzazione di coppie di pile di sostegno ogni 35-40m e prevedere luci dei viadotti delle rampe di svincolo compatibili con quelle della carreggiata principale;
- b. realizzare gli impalcati del tratto in viadotto e delle rampe di svincolo con carpenterie metalliche concepite per la massima snellezza dei prospetti, ricorrendo ad apposite carenature;
- c. trattare gli spazi sottostanti ad opere di scavalco in modo da dissuadere allo stazionamento di individui, veicoli e qualunque tipo di opere fisse o provvisorie tramite la formazione di platee con materiale di forme irregolari con recinzione perimetrale e piantumazione di mascheramento, fatta eccezione per i percorsi rurali e ciclopedonali di attraversamento in prossimità dei quali andrà prevista adeguata illuminazione;
- d. prevedere che il rapporto delle scarpate sia sempre non inferiore a 1:3 e che negli ambiti piani rompitratta siano presenti alberature ed essenze vegetali adeguate; tali terrapieni devono essere recintati e gestiti dal Concessionario;
- e. prevedere che il percorso ciclopedonale che collegherà Via Sabotino all'attuale ciclabile per Pozzuolo Martesana e che fiancheggia Via Moro sia affiancato sul lato est da una fascia di alberi ad alto fusto con funzione di mitigazione visiva;
- f. prevedere che il percorso ciclopedonale a nord della ferrovia in direzione Pozzuolo Martesana sia realizzato espropriando il sedime e condividendo la posizione finale con i



conduttori dei fondi agricoli interessati e che consenta anche l'uso anche ai mezzi agricoli ed ai veicoli per il trasporto animali;

- g. prevedere che ogni percorso ciclopedonale sia dotato di verde con funzioni di mitigazione ambientale e contenimento ai fini della sicurezza.

(oss. 409-410-411-412-413-414-415)

- 70) In comune di Paullo si valuti la possibilità, nel rispetto del quadro economico di progetto, di prevedere una soluzione atta a dare continuità al collegamento tra la SP 181 e la Vecchia Paullese.

(oss.443)

- 71) Si raccomanda, in fase di stesura del progetto esecutivo, di effettuare le opportune verifiche specialistiche per valutare l'opportunità di inserire barriere acustiche a protezione della Cascina S. Antonio in comune di Paullo.

(oss.447)

- 72) Si raccomanda, in fase di stesura del progetto esecutivo, di individuare viabilità di cantiere dedicate, evitando il più possibile il tratto SP 16 che risulta interno all'abitato di Paullo.

(oss.449)

- 73) In comune di Pessano con Bornago si valuti la possibilità, nel rispetto del quadro economico di progetto, di prevedere che i manufatti di attraversamento della nuova sede stradale siano idonei al passaggio di mezzi agricoli di grandi dimensioni.

(oss.455)

- 74) Si raccomanda che la soluzione relativa alla strada di cantiere con immissione in via Oberdan sia verificata nell'ambito della definizione delle opere che saranno realizzate a valere sul fondo di compensazione (13 M€) destinato al comune di Pozzuolo Martesana.

(oss.465)

- 75) Si raccomanda al Concessionario di prevedere nell'ambito della deviazione provvisoria per la realizzazione del cavalcavia sulla SP103 uno spazio idoneo e opportunamente protetto per il passaggio ciclopedonale per garantire la continuità con l'opera attualmente esistente compatibilmente con il quadro economico del progetto.

(oss. 467)

- 76) Si raccomanda che in sede di progettazione esecutiva sia verificata la capacità della viabilità esistente a smaltire il traffico relativo alla nuova cava di Tribiano.

(oss .478)



77) Si raccomanda che il progetto inserito tra le opere esterne alla TEEM si raccordi alla variante SP103 Cassanese-Tangenziale di Pozzuolo al progetto esecutivo della Cassanese inserito nel progetto BreBeMi sia altimetricamente che planimetricamente.

(oss. 519)

78) Si raccomanda che in fase di progettazione esecutiva, vengano effettuati specifici approfondimenti in merito alle essenze destinate all'inserimento ambientale dell'opera nel Parco Adda Sud, valutando la possibilità di sostituire le specie, di seguito riportate, attualmente previste in progetto, tra cui:

-Pado Prunus padus;

-Olivello spinoso Hippophae rhamnoides;

-Buddleia Buddleja davidii.

(oss. 549-572)

79) Si raccomanda che, per quanto possibile, non venga interrotto il corso di fossi e corsi d'acqua, sia derivanti da fontanili, sia appartenenti alla rete irrigua e al reticolo superficiale.

(oss. 550)

80) Nel rispetto del budget economico, si raccomanda che le opere di inserimento ambientale siano in grado di garantire livelli adeguati di continuità ecologica, recuperare la perdita di identità del paesaggio rurale e mantenere la vocazione agricola. Le scelte progettuali dovranno valorizzare l'orditura tradizionale del territorio agricolo, con la sottolineatura della trama del reticolo idrico e l'efficienza della rete irrigua per assicurare l'accessibilità dei mezzi agricoli alle aree intercluse e garantire la percezione del paesaggio del Parco Agricolo Sud Milano.

(oss. 552)

81) XD23 - Variante alla SP138 Pandina Vizzolo Predabissi: si raccomanda al Concessionario un rimboschimento con essenze autoctone, poiché vi sarà la frammentazione di un'area agricola che non sarà più funzionale a seminativo

(oss.560)

82) Con riferimento alla prevista area di stoccaggio (per l'utilizzo di materiale riciclato) si raccomanda al Concessionario:

- di predisporre un piano per il reperimento sul mercato ~~ne~~ di materiali di recupero e di materiali litoidi;
- di documentare la necessità di disporre di un'area di quelle dimensioni;



- di usare quali aree di stoccaggio le aree di cantiere in linea e le aree delle eventuali cave di prestito autorizzate, in modo da non gravare su ulteriore suolo agricolo;
- che il progetto dell'area di stoccaggio di materiali, situata nel comune di Paullo, sia confermato temporaneo prevedendo il ripristino ambientale e la realizzazione di una zona di forestazione realizzata con essenze autoctone;

(oss. 570)

- 83) Si raccomanda al Concessionario di effettuare, in fase di progettazione esecutiva, i necessari approfondimenti finalizzati a valutare l'opportunità di modificare, nel rispetto del budget economico, gli interventi di mitigazione/compensazione nel territorio del Parco Agricolo Sud Milano, in relazione alle specie ornamentali attualmente previste per aree di sosta e rotatorie.

(oss.571-572-573)

- 84) Al km 27 del corpo autostradale si raccomanda:

- che i passaggi della Fratta e del cavo Marocco siano realizzati con andamento morfologico più naturale evitando forzature a gomito fortemente artificiali, sempre con l'utilizzo di bioingegneria senza opere in C.A.
- che i sottopassi dell'autostradali siano sufficientemente ampi da permettere il passaggio faunistico, con ampiezza mai inferiore a 3 m, opportunamente strutturati con una sezione in fondo naturale con denso equipaggiamento di alberi e arbusti ai lati.
- di lasciare uno spazio privo di vegetazione davanti alle entrate per consentire l'ingresso di luce nel passaggio.

(oss. 588)

- 85) Si raccomanda, in corrispondenza della Roggia Luserana (IN10705-PK 21+755), di spostare il tombino va spostato più a valle in corrispondenza del tombino della Roggia Luserana (IN10729-PK 0+542);

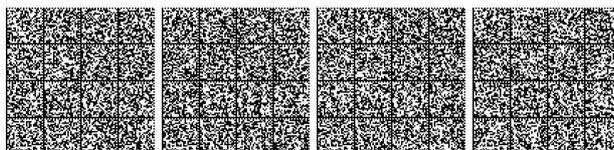
(oss. 598)

- 86) Si raccomanda di individuare una soluzione di concerto con il Consorzio gestore per il superamento della Roggia Maiocca, compatibilmente con i vincoli planoaltimetrici del tracciato e con il budget a disposizione per l'opera.

(oss. 599)

- 87) Si raccomanda che le tombinature con cunicolo faunistico siano realizzate tenendo conto:

- che la sommità del muro di divisione tra cunicolo idraulico e faunistico sia inferiore alla quota del piano campagna;



- che il fondo del cunicolo idraulico non sia parzialmente riempito in cls magro, bensì realizzato rispettando la quota di fondo e la pendenza naturale del corso d'acqua;
- che le passerelle di monte e di valle non siano realizzate, in quanto sono di ostacolo alle manutenzioni ed ai canali;
- che le recinzioni di monte e di valle, esterne al tratto tombinato del canale, non siano realizzate, in quanto sono di ostacolo alle manutenzioni del corso d'acqua;
- che le tombinatute si raccordino, sia a monte che a valle, con l'alveo naturale del canale con un manufatto scatolare ad "U" dotato di muri d'ala.

(oss. 608)

88) Si raccomanda che le tombinature siano realizzate tenendo conto:

- che si raccordino, sia a monte che a valle, con l'alveo naturale del canale con un manufatto scatolare ad "U" dotato di muri d'ala
- che il fondo del cunicolo idraulico non sia parzialmente riempito in cls magro, bensì realizzato rispettando la quota di fondo e la pendenza naturale del corso d'acqua

(oss.609)

89) Si raccomanda di realizzare il nuovo alveo del Cavo Bolca (chiamato erroneamente "nuova roggia Lanzana") con un percorso differente nel tratto a monte e le caratteristiche dimensionali che verranno indicate dal Consorzio gestore.

(oss. 611)

90) Si raccomanda di verificare la correttezza del dimensionamento della sezione idraulica di progetto nel tratto di interferenza con il nuovo ponte della SP 159.

(oss. 614)

91) Si raccomanda di valutare, di concerto con il Consorzio gestore, soluzioni idonee a garantire la sicurezza degli utenti del percorso ciclabile in fregio al Colatore Addetta.

(oss.615)

92) In sede di progettazione esecutiva si valuti la possibilità che il ponte canale al km 2+957 abbia dimensioni di 2x2m (in luogo dell'attuale dimensione di 1x2m) in previsione di futuri aumenti di portata.

(oss.629)

93) In sede di progettazione esecutiva si valuti la possibilità di ampliare il tombino in corrispondenza della roggia Visconti alla Pk 7+574 (2.5x2.5) con una parte adibita al passo d'uomo alta almeno 2m.

(oss. 630)



94) In sede di progettazione esecutiva si valuti la possibilità di ampliare il tombino in corrispondenza della roggia Gabbarella alla Pk 10+220 con una parte adibita al passo d'uomo alta almeno 2m.

(oss 631)

95) Nell'ambito dei lavori di costruzione o ricostruzione delle infrastrutture idrauliche del S.I.I. conseguenti a interferenze determinate dalle opere dirette o indirette imputabili all'esecuzione della TEM, dovranno essere eseguite considerando:

- in via preferenziale (a diretta azione del gestore integrato del S IA. quale appaltatore delle opere oggetto di costruzione/ricostruzione;
- in via subordinata, il gestore integrato del S.I.I. dovrà svolgere la supervisione di tutti i lavori di costruzione/ricostruzione delle infrastrutture che subiranno interferenza.

(oss. 633)

96) Si raccomanda al Concessionario di effettuare, in fase di progettazione esecutiva, approfondimenti in relazione a tutti gli aspetti della sicurezza delle opere di drenaggio sia entro sia fuori della piattaforma autostradale.

(oss. 637)

97) Si raccomanda che, nell'ambito del fondo di compensazione (13 milioni di euro) spettante al comune di Pozzuolo Martesana, sia data priorità alla realizzazione dei seguenti interventi, secondo gli schemi grafici di cui alla Nota del Sindaco n° 6517 del 25/05/201:

- la circonvallazione sud di Pozzuolo Martesana e parcheggio fermata passante ferroviario;
- una rotatoria all'intersezione tra SP103 - Via 2 Giugno Frazione Trecella;
- la pista ciclopedonale di Via Siena e di Via Aldo Moro.

(oss.638- 639-640)

98) Si verifichi l'eventuale necessità, nel rispetto della normativa vigente e del budget a disposizione per l'opera, di sistemare la sede autostradale in corrispondenza dell'affiancamento delle corsie specializzate delle rampe ripristinando i margini laterali, realizzando rilevati di pendenza 4/7 (anziché 2/3) nonché garantendo, compatibilmente con la geometria dell'interconnessione e con le aree intercluse, uno spazio pari a 6,00 m tra la nuova recinzione ed il piede del rilevato, ovvero la sommità della trincea.

(oss.641)



- 99) Si verifichi la possibilità, nel rispetto della normativa vigente e del budget a disposizione per l'opera, che negli schemi tipologici di installazione delle barriere di sicurezza SII e Sila, possa essere modificato il requisito per l'impatto delle barriere prevedendo una estensione prima dell'ostacolo da proteggere circa pari a $2/3 L_f$, ed una installazione minima totale non inferiore ad L_f (piuttosto che 30 m prima dell'ostacolo e 4 m dopo come previsto nell'elaborato 0912BSTP03A).
- (oss. 647)
- 100) Si raccomanda che in sede di PE, le planimetrie idrauliche siano sviluppate con adeguato grado di dettaglio di cui all'art 28 del regolamento del D. Lgs 12.04.2006 n°163. Per ogni tavola sia prevista una planimetria "stato attuale" ed una "stato di progetto".
- (oss.649)
- 101) Si raccomanda che in sede di progettazione esecutiva siano fornite indicazioni in merito al tipo di sistema di esazione previsto per il nuovo asse autostradale e alla sua compatibilità con la classificazione veicolare "ASSISAGOMA" attualmente vigente per l'attribuzione del pedaggio sull'A1 e sull'A4.
- (oss.651)
- 102) Relativamente alla corsia di accelerazione TEEM-A1 direzione nord ed al cavalcavia S.C. Bescapè, si raccomanda di verificare che le sanzioni di cui al punto 3 del parere ASPI possano essere presentate sia in relazione alla fase transitoria (AI con tre corsie) che alla fase finale(AI con quattro corsie).
- (oss.653)
- 103) Si raccomanda di valutare la possibilità di modificare la posizione della pila del viadotto Lambro suddetto in modo che la stessa sia posizionata al di fuori del rilevato della A1 e del relativo fosso di guardia, nella loro configurazione futura.
- (oss. 656)
- 104) Si raccomanda di verificare che il fosso di guardia dell'autostrada AI, compreso tra le rampe asse C e B della TEEM, trovi adeguato recapito per le proprie acque.
- (oss. 657)
- 105) In fase di progetto esecutivo si raccomanda di verificare la correttezza della posizione della falda della Galleria artificiale A4 elab. 1127D000G0000MTP04A.
- (oss. 663)
- 106) Galleria artificiale A4 elab. 1128D00AG0100MRC01A Relazione di calcolo: in fase di progetto esecutivo siano controllate le verifiche geotecniche in merito ai pali trivellati.



(oss. 665)

- 107) Galleria artificiale A4 elab. 1128DCI0AG0100MRC01A Relazione di calcolo: si verifichi la possibilità che il calcolo dell'opera possa essere riproposto con un programma più indicato ad una galleria artificiale scavata secondo il metodo Milano.

(oss.666)

- 108) Galleria artificiale A4 elab. 1139000AG0100MCA01A: si verifichi la correttezza della sezione corrente galleria in merito a solettone di fondo e tappo in jet grouting.

(oss. 667)

- 109) Galleria artificiale A4 elab. 1141000AG0100MRA03A - 1142D00AG0100MCA04A: si verifichi la correttezza delle indicazioni relative ai pannelli di diaframma E7 e D8 e al "prospetto Nord".

(oss. 668)

- 110) Si raccomanda che specifica cura sia posta nelle fasi esecutive per la realizzazione del cavalcavia opera n 141, con particolare riferimento alla tempistica e all'accuratezza nella esecuzione del rilevato a tergo delle spalle.

(oss. 670)

- 111) Si raccomanda che in fase di progettazione esecutiva siano meglio dettagliate lavorazioni effettuate per i collettori esistenti del drenaggio di piattaforma dell'A4 in prossimità dei nuovi assi L,D,E,H della TEEM.

(oss.671)

- 112) Si raccomanda che in fase di progettazione esecutiva siano meglio dettagliate le verifiche idrauliche dei collettori, presenti nella relazione dell'idraulica di piattaforma (elab. 342D000W000IPRI01A).

(oss. 673)

- 113) Interconnessione A4: si raccomanda di verificare l'eventuale necessità di spostare e verificare il collettore esistente della A4 tenendo in considerazione l'ampliamento della pavimentazione.

(oss. 674)

- 114) Interconnessione A4: in fase di progetto esecutivo si raccomanda di verificare i collettori della A4 in cui risultano recapitare alcuni collettori della TEEM (per esempio tra i nodi A1_035 e A1_037).

(oss.675)



115) Si verifichi la possibilità, nel rispetto della normativa vigente e del budget a disposizione per l'opera, di ricollocare nel tratto di autostrada A4 interessato dall'interconnessione le piazzole di sosta di cui è prevista l'eliminazione.

(oss. 679)

116) In ottemperanza a quanto prescritto dall'art. 58 del DPR 753/80 si raccomanda che venga istruita da parte di ATM, dietro richiesta di TE s.p.a., apposita pratica per l'approvazione del progetto esecutivo, ai fini della sicurezza dell'esercizio metropolitano, da parte del Ministero dei Trasporti e approvazione finale da parte della provincia di Milano - Settore sistema trasporti; in particolare dovranno essere stipulate per ciascun attraversamento n.2 convenzioni (manutenzione e costruzione) contenenti le prescrizioni da rispettare da parte di TE s.p.a. sia durante l'esecuzione dei lavori sia durante la manutenzione delle opere in oggetto, con allegato il relativo Progetto Esecutivo e il documento "Valutazione del rischio interferenze" relativo alle operazioni di costruzione del sottovia sotto l'infrastruttura MM2 preventivamente approvato da ATM.

(oss.532))

117) Si raccomanda che gli accessi poderali siano e possano essere modificati in sede di progettazione esecutiva a seguito dell'interlocuzione con le aziende agricole coinvolte e/o con i Comuni.

(oss.105)

118) Si raccomanda di prevedere il recupero delle aree alla situazione ante – operam, ritornando al piano campagna originale in continuità con il contesto territoriale e procedendo in ogni caso alla riqualificazione ambientale del sito impoverito dall'uso. Si raccomanda altresì la necessità di evitare l'ubicazione delle aree di cantiere in siti ricadenti in zone sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del Dlgs n. 42/04 e s.m.i.

(oss.213)

119) Si raccomanda in fase esecutiva, di garantire l'accesso ai fondi agricoli a nord del canale Villorosi. In fase esecutiva dovrà essere verificato il corretto ripristino delle reti irrigue interrotte dalla TEEM e/o opere connesse e dovrà essere ricercato il contenimento al minimo delle aree di cantiere.

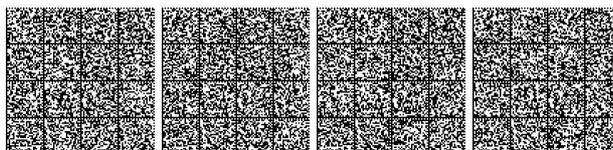
(oss.228)

120) Si raccomanda nel comune di Bellinzago Lombardo, in fase esecutiva, di:

-garantire la permeabilità da parte dei mezzi agricoli tra il centro aziendale e i fondi posti a ovest della prevista TEEM.

-di verificare il corretto ripristino delle reti irrigue interrotte dalla TEEM con particolare attenzione alla roggia Moneta Seconda

- di ricercare soluzioni che riducano al minimo la generazione di reliquati agricoli



(oss.229)

121) Si raccomanda nel comune di Pessano con Bornago, in fase esecutiva, di:

-garantire la permeabilità da parte dei mezzi agricoli tra il centro aziendale e i fondi posti a ovest della prevista TEEM.

-di verificare il corretto ripristino delle reti irrigue interrotte dalla TEEM

- di ricercare soluzioni che riducano al minimo la generazione di reliquati agricoli.

(oss.231)

122) Si raccomanda nel comune di Bellinzago Lombardo, in fase esecutiva, di:

-garantire la permeabilità da parte dei mezzi agricoli tra il centro aziendale e i fondi posti a ovest della prevista TEEM.

-di verificare il corretto ripristino delle reti irrigue interrotte dalla TEEM

- di ricercare soluzioni che riducano al minimo la generazione di reliquati agricoli

(oss.235)

123) Si raccomanda di garantire l'accesso alle aree intercluse tra a linea RFI Milano-Treviglio e BreBeMi tramite la continuità della strada vicinale del "Molino Matto" nel rispetto del quadro economico del progetto.

(oss.239)

124) Si raccomanda che il Concessionario, nella fase precedente all'apertura dei cantieri, valuti, con gli Enti di competenza, tutti gli aspetti relativi ad eventuali interferenze tra la viabilità esistente e le previste piste di cantiere, al fine di minimizzare gli impatti sul trasporto pubblico locale.

(oss.244)

125) Si raccomanda che il concessionario, nella fase precedente all'apertura dei cantieri, valuti eventuali interferenze tra piste di cantiere e viabilità esistente, al fine di concordare con gli Enti gestori soluzioni che garantiscano la fluidità dei flussi di traffico sulle arterie esistenti, prevedendo, dove possibile, percorsi alternativi

(oss.246)

126) Si raccomanda che lo stato di qualità dell'aria sia verificato sulla base di un Piano di Monitoraggio della qualità dell'aria che il Concedente dovrà realizzare, e comprendendo nel sistema di monitoraggio gli elementi influenti sulla micro contaminazione da traffico.

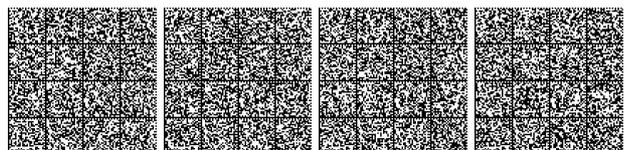
(oss.255)

127) Si raccomanda che i fondi agricoli situati attorno all'azienda agricola "La Pimpi" non risultino carenti di via d'accesso

(oss.306)



- 128) Si raccomanda che per C.na Besozza sia prevista una verifica del clima acustico al recettore una volta che la Tangenziale sarà in esercizio e, se il valore non sarà in linea con la previsione progettuale, il Concessionario ha l'obbligo di riportare i limiti nei valori previsti.
(oss.337)
- 129) Si raccomanda che la rampa Pozzuolo-Brescia sia adeguata a 2 corsie per evitare che il peggioramento delle condizioni di deflusso dia luogo ad emissioni inquinanti in atmosfera superiori a quanto già previsto.
(oss.352-359)
- 130) Collegamento Cascina Rogolone: si raccomanda di prestare particolare attenzione all'accesso alla cascina, attualmente diretto dalla SP103, vista la presenza abitativa di più famiglie e l'esistenza di un'attività agricola-forestale e a consentire il collegamento diretto della cascina con il centro abitato di Melzo.
(oss.404)
- 131) Si raccomanda l'adeguamento della strada comunale 704 che collega il centro aziendale con la viabilità locale.
(oss.437)
- 132) In riferimento anche alla osservazione n. 54 del parere regionale D.G.R. 9/1546 del 06/04/2011, si raccomanda di valutare la possibilità di riorientare la progettazione delle opere mitigative e compensative anche perseguendo un modello fondato sullo strumento dell'asservimento volontario in luogo dell'esproprio. Le economie derivanti da tale proposta potranno essere utilizzate anche per la realizzazione di uno o più impianti di piccole dimensioni per la produzione di energia elettrica alimentati a biomasse di origine vegetale e/o reflui zootecnici.
(oss.440)
- 133) Si raccomanda un diverso tracciato della strada sterrata nel tratto dalla tangenziale alla Cascina utilizzando se possibile un tratto di alzaia del canale Muzza o in subordine una strada affiancata dalla stessa alzaia. Ciò consentirebbe di ridurre la lunghezza del tracciato senza interferire sul deflusso delle acque meteoriche.
(oss.448)
- 134) Si raccomanda:
- come condiviso e approvato dal Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano del 30 marzo 2011, che la galleria artificiale di Cologno in Casalmaiocco venga ridimensionata da 455 m a 341 m. Per effetto di tale modifica, sarà necessario traslare verso ovest la rotatoria prevista (per l'intervento in analisi) all'intersezione con la SP 138, provvedendo alla modifica



dell'attuale intersezione tra la SP138 e la SP159. Conseguentemente, il tratto terminale della variante alla SP159 verrà realizzato in maggior aderenza agli abitati.

- di condurre, in fase di progettazione esecutiva, i necessari approfondimenti circa lo studio acustico condotto nell'ambito della progettazione definitiva, finalizzato a determinare, come previsto dalla normativa vigente, i necessari interventi di mitigazione acustica. I risultati di tale studio hanno permesso di individuare, laddove necessario, le opere più opportune (barriere acustiche, pavimentazione fonoassorbente, dune). Per quanto riguarda la "Variante alla SP159" in Comune di Dresano, lo studio acustico ha evidenziato la necessità di prevedere interventi di mitigazione acustica, nel solo tratto a nord in corrispondenza della rotatoria d'ingresso all'abitato di Balbiano di Colturano.
- di concordare, come previsto dalla Convenzione sottoscritta tra il Consorzio e la Società Tangenziale Esterna SpA (26 giugno 2010), durante la progettazione esecutiva e la successiva fase di realizzazione degli interventi, le più opportune soluzioni tecniche che garantiscano di salvaguardare il sistema di irrigazione, tenuto conto che le risoluzioni delle interferenze con il reticolo idrico sono state concordate con il Consorzio della Muzza nel corso della redazione del progetto definitivo. e l'andamento altimetrico del tracciato è condizionato dalla presenza di manufatti idraulici e del sottopasso previsto per il collegamento con cascina Belpensiero.

(oss. 556)

12A02503

