

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 28 febbraio 2018.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443 del 2001). Accessibilità Malpensa: collegamento tra la strada provinciale ex strada statale (S.S.) 11 «Padana Superiore» a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S. 494 «Vigevanese» Abbiategrasso - Vigevano fino al ponte sul fiume Ticino. Primo stralcio da Magenta a Vigevano, tratta A e tratta C. Approvazione del progetto definitivo (Tratta a CUP: F51B16000420001, tratta C CUP: F51B16000530001). (Delibera n. 7/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400 «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 2001, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 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, e successive modificazioni;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, supplemento ordinario, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che nell'allegato 1 include, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», nei sistemi stradali ed autostradali, l'infrastruttura «Accessibilità Malpensa» e, nell'allegato 2 «Interventi strategici di preminente interesse nazionale articolati per Regioni e per macrotipologie, include, nell'ambito dei corridoi autostradali e stradali della Lombardia, l'infrastruttura «Accessibilità Malpensa» comprendente, solo per procedure, l'intervento «Milano - Abbiategrasso - Magenta - Malpensa»;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015 supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI

Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Accessibilità stradale Malpensa», l'intervento «Milano-Abbiategrasso-Magenta-Malpensa» in esame, tuttavia, con l'indicazione di finanziamento «revocato ex art. 32 commi 5 e 6 - indifferibili» a causa della temporanea mancanza del finanziamento stesso;

Preso atto che nel contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti e ANAS S.p.A. 2016-2020, l'opera è presente come opera legge obiettivo ed è completamente finanziata per 218.613.333,33 euro;

Preso atto che l'infrastruttura è, altresì, inserita nell'Accordo di programma quadro «realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000» sottoscritto il 3 settembre 1999 da Stato, Regione e altri soggetti concessionari;

Preso atto che l'infrastruttura di cui sopra è ricompresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lombardia sottoscritta l'11 aprile 2003;

Preso atto che l'infrastruttura è inserita nel Protocollo di intesa «Accessibilità Malpensa» stipulato tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, Provincia di Varese, Rete ferroviaria italiana S.p.A. e ANAS S.p.A. il 26 marzo 2007;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto - CUP e, in particolare:

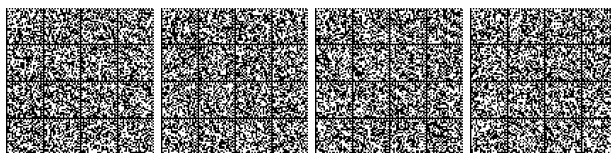
a) la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

b) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

c) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e),



f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Vista la normativa vigente in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

a) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

b) la delibera di questo Comitato del 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che aggiorna — ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 — le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e la relativa *errata corrigé* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica che ha modificato la delibera CIPE n. 58 del 2010»;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, «Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture» (cosiddetto «nuovo Codice dei contratti pubblici») e seguenti modificazioni che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e seguenti modificazioni, regolando anche il relativo periodo transitorio;

Vista la medesima delibera n. 62 del 2015, con la quale questo Comitato — su proposta del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) — ha approvato lo schema di protocollo di legalità che la Stazione appaltante deve stipulare con la Prefettura UTG competente e con il Contraente generale o Concessionario che risulti aggiudicatario dei lavori di realizzazione di infrastrutture strategiche, e visto il protocollo operativo stipulato, ai sensi di detta delibera, nel mese di settembre 2015 per il monitoraggio dei flussi finanziari relativi al progetto Terzo Valico dei Giovi;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari - CCASIIP, ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 2003, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Mini-

stero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, che sopprime la Struttura tecnica di missione di cui al decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e trasferisce i compiti di cui all'art. 3 del citato decreto alle direzioni generali competenti del medesimo Dicastero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visti i seguenti articoli del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e successive modificazioni:

a) l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

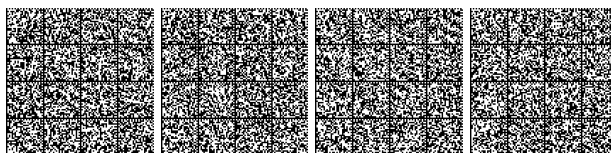
b) l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

c) l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazioni di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

d) l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

e) l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono, rispettivamente, che:

1) il medesimo decreto legislativo n. 50 del 2016 si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;



2) per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

3) le procedure per la VIA delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al previgente decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Considerato che al progetto «Accessibilità Malpensa: collegamento tra la strada provinciale ex strada statale (S.S.) 11 a Magenta e la tangenziale ovest di Milano – Variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso – Vigevano fino al ponte sul fiume Ticino - Primo stralcio da Magenta a Vigevano, tratta A e tratta C», alla luce delle sopracitate disposizioni e, in particolare, di quanto previsto al citato art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del predetto decreto legislativo n. 50 del 2016, risultano applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 127, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 274 del 2006, con la quale questo Comitato ha formulato una prima valutazione positiva sul progetto preliminare relativo all'«Accessibilità a Malpensa: collegamento tra la S.S. 11 “Padana Superiore” a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino»;

Vista la delibera 31 gennaio 2008, n. 8, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 183 del 2008, supplemento ordinario n. 186, con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate, il progetto preliminare della «Accessibilità a Malpensa: collegamento tra la S.S. n. 11 Padana Superiore a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino» e, per la realizzazione dell'intervento, ha assegnato, in via programmatica, un contributo di 6.095.743,00 euro per 15 anni a valere sui fondi recati dall'art. 2, comma 257, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), con decorrenza 2009, suscettibile di sviluppare, al tasso allora praticato dalla Cassa depositi e prestiti, un volume di investimenti complessivo di 65.290.000,00 euro;

Considerato che il suddetto finanziamento, che avrebbe dovuto essere confermato in sede di approvazione del progetto definitivo, è stato successivamente revocato con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 405 del 16 novembre 2012 ai sensi dell'art. 32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111;

Vista la nota 13 febbraio 2018, n. 5423, a firma del Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con la quale è stato chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato dell'argomento concernente l'intervento denominato «Accessibilità Malpensa – Progetto definitivo dei lavori di costruzione del collegamento tra la S.S. 11 “Padana superiore” a Magenta e la tangenziale ovest di Milano. Variante di Abbiategrasso - Vigevano, tratta A e tratta C,» ed è stata trasmessa la relativa documentazione istruttoria e confermato il relativo nuovo finanziamento dell'intervento;

Vista la nota 16 febbraio 2018, n. 34.19.04/5125/2018, con la quale il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio ha formulato osservazioni – tra l'altro – sul progetto «Accessibilità Malpensa – progetto definitivo dei lavori di costruzione del collegamento tra la S.S. 11 “Padana Superiore” a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano. Variante di Abbiategrasso - Vigevano fino a nuovo ponte sul Ticino. 1° stralcio da Magenta a Vigevano, tratta A e tratta C»;

Vista la nota 20 febbraio 2018, n. 1765, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha risposto alle osservazioni formulate in sede di riunione preparatoria del 15 febbraio 2018 e a quelle successivamente inviate dalla Ragioneria generale dello Stato;

Vista la nota del Presidente della Regione Lombardia acquisita dalla Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) in data 23 febbraio 2018, con protocollo n. 1132, con la quale la Regione Lombardia esprime il proprio parere favorevole in merito al progetto del «Collegamento tra la S.S. 11 “Padana Superiore” a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano. Variante di Abbiategrasso - Vigevano fino a nuovo ponte sul Ticino. 1° stralcio da Magenta a Vigevano, Tratta A e Tratta C»;

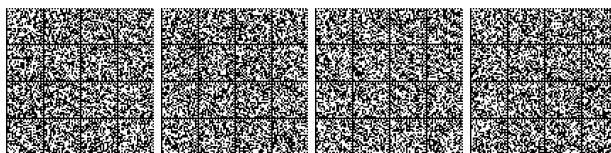
Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare che sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

a) il progetto preliminare dell'intero intervento è stato approvato da questo Comitato con la citata delibera n. 8 del 2008;

b) il Consiglio di amministrazione di ANAS S.p.A., in data 17 dicembre 2008, ha approvato il progetto definitivo dell'intero intervento, per un importo complessivo pari a circa 420.000.000 euro, articolato nelle due sopracitate tratte A e C, con tipologia stradale differenziata;

c) ANAS S.p.A., in data 26 febbraio 2009 con nota n. CDG-0029705, ha avviato la procedura per l'approvazione del progetto definitivo trasmettendo la documentazione progettuale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle Amministrazioni competenti;

d) ANAS S.p.A. in data 26 febbraio 2009, mediante pubblicazione dell'avviso su due quotidiani, *Il Corriere della sera* e *Il Giornale*, edizione Milano, ha comunicato l'avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza del progetto definitivo dell'intervento, articolato nelle seguenti tre tratte:



1) tratta A Magenta - Albairate con sezione stradale di categoria C1 extraurbana secondaria di cui al citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001;

2) tratta B Albairate - Tangenziale ovest di Milano con sezione stradale di categoria B extraurbana principale di cui al citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001;

3) tratta C Albairate - Ozzero con sezione stradale di categoria C1 extraurbana secondaria di cui al citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001;

e) dopo una prima conferenza di servizi, tenutasi in data 26 maggio 2009, la procedura si è interrotta a causa di un sostanziale aumento del costo del progetto complessivo, salito da 281 milioni di euro circa a 419 milioni di euro circa, e del dissenso da parte di alcuni enti locali coinvolti;

f) il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con determina della Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali n. DSA-2009-23612 dell'8 settembre 2009, sulla base del parere n. 327 del 29 luglio 2009 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS, si è espresso sulla positiva conclusione della procedura di Verifica di ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del progetto preliminare;

g) successivamente, in attesa del reperimento delle risorse per la copertura finanziaria completa dell'infrastruttura, attraverso l'attività di concertazione con gli enti territoriali e locali coordinata dalla Regione Lombardia, è stato raggiunto un accordo sulla possibilità di realizzare almeno uno stralcio funzionale, costituito dal collegamento Magenta - Abbiategrasso - Vigevano, comprendente le tratte A e C di cui sopra, e ritenuto il corridoio più funzionale al raggiungimento degli obiettivi strategici perseguiti dall'infrastruttura;

h) ANAS S.p.A., in data 10 marzo 2015, con nota n. CDG-0030893, ha formulato all'allora Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la richiesta dell'approvazione del progetto definitivo del «primo stralcio funzionale da Magenta a Vigevano» del progetto definitivo complessivo di cui alla precedente fase procedurale avviata nel 2009;

i) il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in data 28 febbraio 2017, ha espresso un primo parere sul progetto definitivo del primo stralcio funzionale ritenendo che lo stesso dovesse essere revisionato, mediante modifiche e integrazioni, alla luce delle prescrizioni e raccomandazioni ivi esposte, al fine di essere successivamente riesaminato dal Consiglio stesso;

j) tenuto conto del suddetto parere è stata redatta una revisione progettuale nuovamente sottoposta all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici che si è espresso con il parere 28 del 2017, emanato nell'adunanza del 27 luglio 2017, ritenendo che il progetto definitivo in esame potesse essere successivamente sviluppato in un progetto esecutivo da porre a base della procedura di affidamento;

k) la conferenza di servizi si è tenuta in data 14 dicembre 2017;

l) la Regione Lombardia si è espressa con deliberazione n. X/7558 del 18 dicembre 2017 confermando il parere favorevole sul progetto definitivo già espresso con delibera di Giunta regionale n. VII/9491 del 20 maggio 2009 condizionato al recepimento di ulteriori prescrizioni e raccomandazioni;

m) il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo con nota 4 gennaio 2018, n. 206, ha confermato il proprio parere favorevole trasmesso con nota 9 febbraio 2010, n. 4314, proponendo il quadro delle prescrizioni;

n) il progetto definitivo in approvazione quindi concerne il primo stralcio funzionale da Magenta a Vigevano, di lunghezza pari a 17,6 km circa così articolato:

1) tratta A da Magenta ad Albairate, compresa tra la S.S. 11 situata nel Comune di Magenta e l'interconnessione di Abbiategrasso, all'altezza della S.P. 114, nel Comune di Albairate, per una lunghezza complessiva di 10 km circa, comprensiva della «variante di Pontenuovo di Magenta», da realizzare con sezione di tipo C1 (carreggiata unica con due corsie di 3,75 m ciascuna, banchina di 1,50 per senso di marcia);

2) tratta C da Albairate a Ozzero in aggiramento da sud dell'abitato di Abbiategrasso, compresa tra la citata interconnessione di Albairate e il termine del tratto di adeguamento in sede nel Comune di Abbiategrasso, per una lunghezza di circa 9,6 km, anch'essa da realizzare con sezione di tipo C1;

o) la tratta A ha inizio alla progressiva chilometrica di progetto 1+944, si sovrappone al tracciato della S.S. 526 fino alla progressiva chilometrica 3+050, poco dopo lo svincolo n. 3 di Magenta sud - Robecco, per proseguire in nuova sede fino alla progressiva chilometrica 9+540, dopo avere superato l'incrocio con la strada provinciale (S.P.) 114 mediante lo svincolo n. 4 di Albairate - S.P. n. 114 alla progressiva chilometrica 9+020, e terminare alla progressiva chilometrica di progetto 11+177;

p) la tratta C, inizia come interconnessione tra lo svincolo n. 4 di Albairate e un braccio in uscita della rotatoria/svincolo n. 5 della tratta A, verso Ozzero e Vigevano, sviluppandosi verso sud e incontrando in rapida successione lo scavalco della linea ferroviaria Milano - Mortara e della S.S. 494 «Vigevanese», lo svincolo n. 10 «Stazione F.S. Cascina Bruciata - S.S. n. 494», posto alla progressiva chilometrica di progetto 0+973, il superamento del Naviglio Grande e lo svincolo di Mendosio;

q) analogamente, l'eventuale futura tratta B, inizialmente prevista nel progetto definitivo del 2008, è situata dallo svincolo n. 4 (svincolo di Albairate sud), verso la Tangenziale ovest di Milano;

r) la documentazione istruttoria trasmessa include la relazione prevista dall'art. 16, comma 1, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera), nonché elaborati grafici che consentono di confrontare i tracciati del progetto



preliminare, del progetto definitivo approvato da ANAS S.p.A. nel 2008 – esaminato in conferenza di servizi e sottoposto a verifica di ottemperanza ex art. 185, commi 4 e 5 del decreto legislativo n. 163 del 2006 – e dell'attuale progetto definitivo di cui è stata richiesta l'approvazione;

s) lo stralcio funzionale in approvazione, ai sensi dell'art. 166 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, presenta delle modifiche rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera n. 8 del 2008, meglio sintetizzate di seguito, ma risulta sostanzialmente in linea anche con il progetto definitivo elaborato successivamente alla citata delibera n. 8 del 2008 ed esaminato in conferenza di servizi, il quale ha recepito le modifiche richieste dal Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare ed è stato anche sottoposto a verifica di ottemperanza ex art. 185, commi 4 e 5 del decreto legislativo n. 163 del 2006:

1) inserimento della rotatoria di via di Pontevecchio per assicurare la fluidità del traffico nel tratto iniziale escluso dallo stralcio all'esame;

2) modifica della sezione stradale nella tratta A da quella di tipo B a quella di tipo C1;

3) modifica dello svincolo n. 3 «Magenta sud», con spostamento delle rampe, modifica della geometria e dei raccordi con la viabilità locale;

4) modifica del tracciato dell'abitato di Albairate compresi gli svincoli n. 4 e n. 5;

5) modifica di parte del tracciato della tratta C, dall'innesto sulla tratta A allo svincolo n. 12 «S.S. 526»;

t) ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 12 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha proposto di approvare, anche ai fini del vincolo espropriativo e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della Variante di Pontenuovo di Magenta, già inserita nel progetto definitivo 2008 ed in quello in esame, a seguito sia delle prescrizioni emendate nella delibera n. 8 del 2008 sul Progetto preliminare, che di quanto stabilito dalla conferenza di servizi, nonché di quanto dichiarato con la verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare con il parere n. 327 del 29 luglio 2009: «2. Le variazioni introdotte dal progetto definitivo o non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo o introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale»;

u) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce in merito alla verifica preventiva dell'interesse archeologico;

v) la documentazione istruttoria dà conto degli elaborati di progetto relativi alle interferenze e agli espropri;

w) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni, in apposito allegato alla relazione istruttoria, in merito alle prescrizioni richieste dagli Enti istituzionali e proposto le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, da allegare alla delibera, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate;

Preso atto che sotto l'aspetto attuativo:

a) il Soggetto aggiudicatore, ai sensi del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, è individuato in ANAS S.p.A.;

b) la modalità di realizzazione prevista, ai sensi dell'art. 59, comma 1, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016, è l'appalto dei lavori affidato ponendo a base di gara il progetto esecutivo, il cui contenuto, come definito dall'art. 23, comma 8, del medesimo decreto legislativo garantisce la rispondenza dell'opera ai requisiti di qualità predeterminati e il rispetto dei tempi e dei costi previsti;

c) in particolare saranno predisposte due differenti gare per l'affidamento della tratta A e della tratta C sulla base dei rispettivi progetti esecutivi;

d) il cronoprogramma di realizzazione prevede 120 giorni naturali e consecutivi per lo sviluppo e la redazione del progetto esecutivo, 60 giorni naturali e consecutivi per l'ottenimento delle autorizzazioni residue e 1100 giorni naturali e consecutivi per l'esecuzione dei lavori;

e) all'opera sono assegnati i seguenti CUP: tratta A F51B16000420001, tratta C F51B16000530001;

Preso atto che sotto l'aspetto finanziario:

a) il costo complessivo del primo stralcio funzionale dell'intervento è sceso da 222.933.333,34 euro — inclusi gli oneri di investimento inizialmente previsti pari al 15% e gli importi relativi alla «convenzione Parchi» evidenziata nel quadro economico con valori di 3.920.000,00 euro, per la tratta A, e di 400.000,00 euro, per la tratta C — a 218.613.333,33 euro — inclusi i minori oneri di investimento pari al 12,5 per cento per la tratta A e all'11,2 per cento per la tratta C, e gli importi relativi alla cd. «convenzione Parchi» di 1.920.000,00 euro per la tratta A e di 400.000,00 euro per la tratta C;

b) il costo complessivo di 218.613.333,33 euro, incluso il costo per la progettazione, è suddiviso in:

1) il costo della tratta A è pari a 118.613.333,33 euro, come riportato nel quadro economico di cui all'Allegato 2 della presente delibera;

2) il costo della tratta C è pari a e 100.000.000 euro, come riportato nel quadro economico di cui all'Allegato 2 della presente delibera;

c) tale costo è comprensivo degli importi per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale pari complessivamente a 1.376.794,19 euro contenuti nel limite del 2 per cento del costo complessivo dell'opera;

d) il Ministero presenta un quadro economico suddiviso per le due tratte in quanto le stesse sono oggetto di differenti modalità di finanziamento e appaltabilità nel contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A., e in particolare remunerazione a corrispettivo e «appaltabilità 2019» per la tratta A e finanziamento mediante contributi in conto impianti e «appaltabilità 2018» per la tratta C;

e) gli oneri di investimento per le due tratte sono stati calcolati nella misura massima dell'11,2 per cento per la tratta A, in regime di remunerazione a corrispettivo, e nella misura massima di 12,5 per cento per la tratta C, finanziata tramite contributo in conto impianti;



f) per la redazione del progetto definitivo è stato redatto il computo metrico estimativo adottando i prezzi previsti dall'Elenco prezzi ANAS 2014, successivamente aggiornati, in sede di recepimento delle raccomandazioni e prescrizioni contenute nei diversi pareri ricevuti, secondo il nuovo Elenco prezzi 2017;

g) la copertura finanziaria del primo stralcio funzionale è pari a 220 milioni di euro ed è assicurata dalle risorse seguenti:

1) 2.000.000 euro a valere sulle risorse allocate dal contratto di programma 2014 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. nell'ambito dei «fondi per progettazione interventi appaltabilità 2015»;

2) 118.000.000 euro a valere sulle risorse allocate all'opera nel contratto di programma 2015 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. nell'ambito del «completamento di itinerari»;

3) 100.000.000 euro a valere sulle risorse ex art. 1, comma 3, della legge 2 ottobre 1997, n. 345 (mutuo Malpensa 2000);

Considerato inoltre che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiarito che:

a) il 10 luglio 2015 è scaduto il vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate dal progetto preliminare della «Accessibilità a Malpensa: collegamento tra la S.S. n. 11 Padana Superiore a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino», apposto con la delibera n. 8 del 2008, registrata dalla Corte dei conti il 10 luglio 2008;

b) con la nota 21 febbraio 2018, n. 1846, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha richiesto a questo Comitato di provvedere a reiterare il sopra citato vincolo preordinato all'esproprio;

c) ai fini della reiterazione del suddetto vincolo, ai sensi dell'art. 165, comma 7-bis, del codice dei contratti pubblici:

1) non era stato precedentemente possibile sottoporre il progetto definitivo all'attenzione di questo Comitato, in ragione dell'indisponibilità dei relativi finanziamenti;

2) si tratta della prima reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio;

3) la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio è indispensabile e urgente poiché, qualora non si proceda tempestivamente al rinnovo dello stesso, le aree interessate potrebbero essere destinate ad altri fini in assenza di certezze sulla realizzazione dell'opera che un ulteriore rinvio potrebbe determinare, con la conseguenza che risulterebbe molto più oneroso realizzare le opere in futuro, o addirittura preclusa tale possibilità, ferma restando l'importanza rilevata di tale intervento;

4) il soggetto aggiudicatore ha dichiarato che il valore delle aree oggetto di esproprio da riconoscere ai proprietari in seguito alla reiterazione del vincolo richiesta, valutato in sede di progettazione definitiva, è già compreso all'interno delle somme a disposizione del quadro economico, e che comunque ulteriori costi saranno posti a carico del soggetto aggiudicatore - ANAS S.p.A.;

5) ai fini della reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio in relazione allo stralcio funzionale in esame, la Regione ha espresso il consenso ai fini della intesa sulla localizzazione di cui al comma 5 dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163 del 2006, in conferenza dei servizi;

Considerato che il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, con la citata nota del 16 febbraio 2018, con riferimento alla proposta in esame, nel formulare le proprie osservazioni ha segnalato che non risulta valutato il recente parere della medesima Direzione emesso in sede di conferenza di servizi del 4 gennaio 2018 e che non risultano recepite le prescrizioni allora formulate ai fini dell'inserimento paesaggistico dell'opera;

Ritenuto quindi di disporre le seguenti prescrizioni formulate dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo:

a) vista la particolare valenza dal punto di vista paesaggistico dei luoghi attraversati dalla infrastruttura, al fine di un migliore inserimento dell'opera dovrà essere verificata la possibilità di interrare nella tratta A (Magenta - Albairate) anche i nn. 11-12, come già previsto nel n. 14; e, più in generale, di incrementare le porzioni di interramento della stessa, specie con riguardo alla tratta Magenta - Robecco inserendo ove possibile dei tratti in galleria artificiale mirati a risolvere particolari casi di criticità;

b) per lo stesso tratto A Magenta - Albairate, vengano ridotti il numero degli incroci a più livelli prediligendo intersezioni a raso in rotatoria;

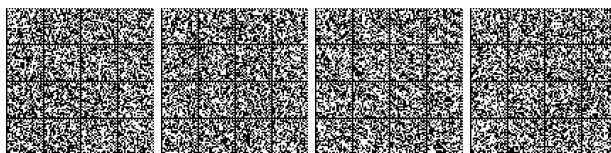
c) per l'intero tracciato dell'opera in questione venga effettuato uno studio dettagliato delle opere e degli interventi di mitigazione a verde come da nota n. 11748 del 22 dicembre 2017 della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Milano; il progetto del verde dovrà contenere un adeguato piano di manutenzione e contenere adeguate atte a garantire l'attecchimento delle vegetazioni messe a dimora;

d) per il rilevato di copertura della galleria artificiale venga studiata una configurazione con scarpata meno rigidamente geometrica, con pendii meno acclivi e incrementando il franco di terreno posto sulla copertura della stessa galleria;

e) tutte le suddette prescrizioni dovranno essere ottemperate dal proponente e i relativi elaborati progettuali andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Milano e della Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo nella fase di redazione del progetto esecutivo;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato di cui alla delibera del 30 aprile 2012, n. 62;

Vista la nota prot. MIT n. 1846 del 21 febbraio 2018, in cui si richiede al CIPE di provvedere con un'unica e contestuale delibera alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio ed all'approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del



2006, anche ai fini della pubblica utilità, nonché, come chiarito in fase di istruttoria, all'approvazione, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del medesimo decreto legislativo n. 163 del 2006, del progetto definitivo della Variante di Pontenuovo di Magenta;

Vista la nota 27 febbraio 2018, n. 1183, predisposta per la seduta del Comitato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

Le disposizioni dei seguenti punti 1 e 2 sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-*bis* e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità di tale previgente disciplina a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio.

1.1 Ai sensi dell'art. 165, comma 7-*bis* del decreto legislativo n. 163 del 2006, è disposta la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, apposto con la delibera n. 8 del 2008, sulle aree e gli immobili interessati dalla realizzazione dell'intervento «Accessibilità Malpensa: Collegamento tra la strada provinciale ex strada statale (S.S.) 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano con variante di Abbiategrosso e adeguamento in sede del tratto della S.S. 494 "Vigevanese" Abbiategrosso - Vigevano fino al ponte sul fiume Ticino. Primo stralcio funzionale da Magenta a Vigevano, tratta A e tratta C».

1.2 Gli oneri per gli indennizzi dovuti a favore dei proprietari degli immobili gravati dal vincolo preordinato all'esproprio sono a carico del soggetto aggiudicatore con mezzi propri.

2. Approvazione del progetto definitivo.

2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 12 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo dell'intervento «Accessibilità Malpensa: Collegamento tra la strada provinciale ex strada statale (S.S.) 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano con variante di Abbiategrosso e adeguamento in sede del tratto della S.S. 494 "Vigevanese" Abbiategrosso - Vigevano fino al ponte sul fiume Ticino. Primo stralcio funzionale da Magenta a Vigevano, tratta A e tratta C».

2.2 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 12 del citato

decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini del vincolo espropriativo e della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo della singola Variante di Pontenuovo di Magenta, inserita nel progetto definitivo a seguito delle prescrizioni emendate nella delibera n. 8 del 2008, sul Progetto preliminare.

2.3 L'approvazione di cui al punto 1.1 sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nei progetti approvati.

2.4 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'Allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto Allegato 1. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna delle suddette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni. L'ottemperanza alle prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al successivo punto 2.5.

2.5 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, l'importo di 218.613.333,33 di euro, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento di cui ai punti 2.1 e 2.2. Nell'Allegato 2 della presente delibera, di cui fa parte integrante, sono riportati i quadri economici della tratta A e della tratta C dell'intervento medesimo.

2.6 Ai sensi dell'art. 170, comma 4, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 è contestualmente approvato il programma di risoluzione delle interferenze relativo dell'intervento di cui ai punti 2.1 e 2.2.

2.7 La lista degli elaborati di progetto relativi alle interferenze e agli espropri è inclusa negli allegati alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

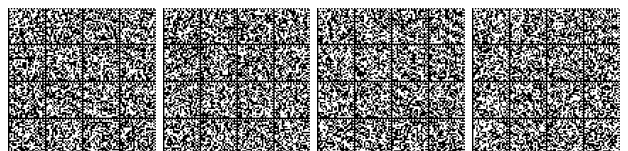
2.8 I due interventi dell'opera in esame – tratta A e tratta C – possono essere realizzati in diversi momenti temporali. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti utilizzerà il tempo supplementare disponibile prima dell'appaltabilità della tratta A per continuare il dialogo con gli enti locali, e presentare eventuali modifiche in approvazione a questo Comitato, fermo restando l'attuale limite di spesa.

3. Aspetti finanziari.

3.1 La copertura finanziaria disponibile del progetto approvato ai punti 2.1 e 2.2 è così articolata:

1) 100.000.000 euro, a valere sulle risorse di cui all'art. 1, comma 3, della legge 2 ottobre 1997, n. 345 (mutuo Malpensa 2000);

2) 118.000.000 euro, a valere sulle risorse allocate all'opera nel contratto di programma 2015 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. nell'ambito del «completamento di itinerari»;



3) 2.000.000 euro a valere sulle risorse allocate nel contratto di programma 2014 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. nell'ambito dei «fondo progettazione interventi appaltabilità 2015».

3.2 Le somme a disposizione e gli oneri di investimento dovranno essere riconosciuti sulla base di una rendicontazione di dettaglio in funzione delle effettive spese che saranno sostenute.

4. Ulteriori prescrizioni formulate dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

4.1 Vista la particolare valenza dal punto di vista paesaggistico dei luoghi attraversati dalla infrastruttura, al fine di un migliore inserimento dell'opera dovrà essere verificata la possibilità di interrare nella tratta A (Magenta – Albairate) anche i numeri 11 e 12, come già previsto nel n. 14; e, più in generale, di incrementare le porzioni di interramento della stessa, specie con riguardo alla tratta Magenta – Robecco inserendo ove possibile dei tratti in galleria artificiale mirati a risolvere particolari casi di criticità.

4.2 Per lo stesso tratto A Magenta Albairate, vengano ridotti il numero degli incroci a più livelli prediligendo intersezioni a raso in rotonda.

4.3 Per l'intero tracciato dell'opera in questione venga effettuato uno studio dettagliato delle opere e degli interventi di mitigazione a verde come da nota n. 11748 del 22 dicembre 2017 della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Milano; il progetto del verde dovrà contenere un adeguato piano di manutenzione e contenere adeguate atte a garantire l'attecchimento delle vegetazioni messe a dimora.

4.4 Per il rilevato di copertura della galleria artificiale venga studiata una configurazione con scarpata meno rigidamente geometrica, con pendii meno acclivi e incrementando il franco di terreno posto sulla copertura della stessa galleria.

4.5 Tutte le suddette prescrizioni dovranno esse ottemperate dal proponente e i relativi elaborati progettuali andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Milano e della Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo nella fase di redazione del progetto esecutivo;

5. Disposizioni finali.

5.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto definitivo di cui ai precedenti punti 2.1 e 2.2.

5.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento nel progetto esecutivo delle prescrizioni di cui al punto 2.5.

5.3 Il medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà altresì 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 del 2003 sopra richiamata.

5.4 Il soggetto aggiudicatore invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto allegato 1 poste dallo stesso Ministero.

5.5 In relazione alle linee guida espresse nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento dei lavori dovrà contenere una clausola che ponga adempimenti ulteriori rispetto alla vigente normativa, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dalla vigente normativa, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori; i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3, che forma parte integrante della presente delibera.

5.6 Il soggetto aggiudicatore dell'opera, ANAS S.p.A., assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. In osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, vengono assicurati a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144 del 1999. A regime, tracciato e modalità di scambio dei dati saranno definiti con protocollo tecnico tra Ragioneria generale dello Stato e DIPE da redigersi ai sensi dello stesso decreto legislativo n. 229 del 2011, articoli 6 e 7.

5.7 Ai sensi della delibera n. 15 del 2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90 del 2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari dovranno essere adeguate al protocollo operativo che dovrà essere stipulato tra ANAS S.p.A. e appaltatore.

5.8 Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP indicato per l'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

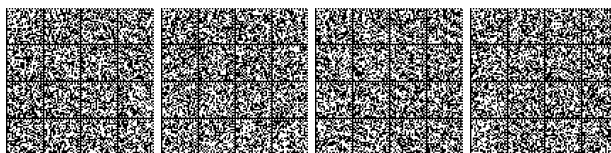
Roma, 28 febbraio 2018

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 10 luglio 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 962



ALLEGATO I

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Prescrizioni parte prima

Premessa

Il presente documento, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto relativo all'intervento denominato "accessibilità Malpensa: collegamento tra la strada provinciale ex strada statale (S.S.) 11 "padana superiore" a Magenta e la tangenziale ovest di Milano con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S. 494 "Vigevanese" Abbiategrasso - Vigevano fino al ponte sul fiume Ticino. Primo stralcio da Magenta a Vigevano, tratta A e tratta C approvazione del progetto definitivo." riassume le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.

I. PRESCRIZIONI.

Le prescrizioni che seguono, raggruppate, per quanto possibile, secondo i vari ambiti di applicazione, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati. Detto esame, i cui esiti sono sintetizzati nel documento foglio condizioni, ha portato all'esclusione delle prescrizioni non pertinenti l'intervento in questione o non accettabili o già assolte ed alla riformulazione delle altre nei termini seguenti.

1.1 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali

1.1.1 Aspetti stradali

1.1.1.1 Si osserva che la determinazione della fascia 8,00-9,00 non appare in linea con quanto determinato con lo studio condotto dalla Regione Lombardia per la determinazione della matrice regionale O/D 2014 che indica quale picco dell'andamento della domanda la fascia oraria compresa tra le 7,00 e le 8,00, soprattutto per gli spostamenti sistemati. Pertanto, si ritiene che sarebbe stato più opportuno realizzare uno studio della domanda di trasporto in un intervallo orario più ampio (per esempio 7,00-9,00), al fine di meglio definire successivamente la fascia oraria di punta ed il relativo livello di traffico veicolare. Non si esclude che la procedura suggerita non possa condurre alla individuazione della fascia oraria 8:00-9:00 quale intervallo orario di punta. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.1.2 È necessario che le opere stradali tengano conto della normativa stradale decreto ministeriale 2001 e 2006. A titolo di esempio: presenza di corsie di immissione nei terminali delle rampe di svincolo; esigui sviluppi dei tratti specializzati nelle corsie di immissione/uscita; diametro esterno delle rotatorie e composizione della carreggiata anulare; configurazione dei rami di svincolo e raggi planimetrici degli elementi circolari. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.1.3 Prevedere per gli assi principali una nuova verifica funzionale, con particolare riferimento al calcolo del LOS (level of service). (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.1.4 Si evidenzia la necessità di revisionare ed aggiornare il paragrafo 4 "Barriere di sicurezza", che contiene riferimenti normativi vetusti, superati dalla normativa vigente relativa ai dispositivi di ritenuta stradale (decreto ministeriale 18 febbraio 1992, decreto ministeriale 21 giugno 2004, decreto ministeriale 28 giugno 2011, direttiva 25 agosto 2004, circolare protocollo n. 62032 del 21 luglio 2010). (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.1.5 Ove non già previsto nel progetto dovranno essere assicurate adeguate modalità di accesso ai fondi agricoli confinanti con la nuova infrastruttura che risultino preclusi dalla realizzazione della stessa e dovrà essere garantita la continuità e funzionalità del sistema idrico/irriguo presente. (Regione Lombardia)

1.1.1.6 Dovrà essere verificata la necessità di potenziamenti puntuali della dotazione dei passaggi idonei al transito dei mezzi agricoli. (Regione Lombardia)

1.1.1.7 In sede di progetto esecutivo dovrà essere verificato ed eventualmente previsto il ripristino/potenziamento puntuale di idonei collegamenti deboli - piste ciclopedonali - tra i centri urbani di Magenta e Boffalora sopra Ticino nonché tra Magenta e le frazioni di Pontenuovo e Pontevecchio. (Regione Lombardia)

1.1.1.8 La definizione dei percorsi di viabilità urbana ed extraurbana alternativa al tracciato della strada statale 526 nel periodo di esecuzione dei lavori dovrà essere condotta di concerto con il Comune di Magenta. (Regione Lombardia)

1.1.1.9 Dovrà essere garantita la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonale e ciclabile in corrispondenza della rotatoria prevista all'incrocio della strada per Pontevecchio - via Isonzo in Comune di Magenta. (Regione Lombardia)

1.1.1.10 Relativamente allo svincolo n. 3 Magenta sud - Robecco sul Naviglio, nello schema attuale di svincolo, dovrà essere studiata una soluzione che limiti gli impatti sul territorio, pur garantendo l'accessibilità, anche ciclopedonale, ai comparti limitrofi. (Regione Lombardia)

1.1.1.11 Relativamente alla variante di Pontenuovo di Magenta, dovrà essere studiata una soluzione che se possibile tecnicamente ne consenta il raccordo diretto con la strada provinciale 225, prevedendo eventualmente il potenziamento funzionale dell'itinerario della medesima strada provinciale 225 per meglio rispondere ai flussi di traffico sia di lunga percorrenza sia di connessione di livello locale. (Regione Lombardia)

1.1.1.12 Dovrà essere garantito il collegamento, almeno ciclopedonale, fra gli abitati di Magenta e Castellazzo de' Barzi, in corrispondenza dell'attuale tracciato della via San Rocco. (Regione Lombardia)

1.1.1.13 Dovrà essere ripristinato il collegamento diretto, almeno ciclopedonale, fra i centri abitati dei comuni di Cassinetta di Lugagnano e Albairate, rappresentato oggi dalla strada per Albairate. (Regione Lombardia)

1.1.1.14 Dovrà essere studiato e garantito l'attraversamento pedonale e ciclabile, a raso, in corrispondenza dello svincolo n. 5 Albairate sud, in quanto importante collegamento, a livello locale, con la stazione di Albairate - Vermezzo. (Regione Lombardia)

1.1.1.15 Rimanendo nelle aree di esproprio e nello schema di svincolo attuale, dovrà essere ottimizzata l'attuale soluzione per il tracciato stradale a sud del Comune di Albairate, al fine di limitare il più possibile la creazione di aree intercluse tra il tracciato stradale in progetto e la strada provinciale 114 esistente. (Regione Lombardia)

1.1.1.16 Lo sviluppo progettuale e la successiva realizzazione dell'opera stradale relativa alla tratta C "Albairate - Ozzero", comprese le opere di compensazione ambientale, dovranno essere coordinate con le opere ferroviarie (principali e connesse) interferite del raddoppio della linea ferroviaria Milano - Mortara. (Regione Lombardia)

1.1.1.17 Relativamente allo svincolo n. 11 di Mendosio, la soluzione progettuale dovrà essere ottimizzata, limitando l'occupazione di suolo e la creazione di aree intercluse, pur garantendo l'accesso al comparto industriale e la realizzazione del sottopassaggio all'opera in progetto per il collegamento tra l'impianto di termodistruzione e la piattaforma ecologica in Comune di Abbiategrasso. (Regione Lombardia)

1.1.1.18 Il cavalcavia della strada provinciale 183 in Comune di Abbiategrasso (opera CA17) dovrà essere dimensionato in maniera tale da poter ospitare anche un percorso ciclopedonale bidirezionale, al fine di garantire la continuità del percorso ciclopedonale "Traccia azzurra - collegamento ciclabile tra l'abbiategrasse e Vigevano" in progettazione e realizzazione da parte del parco del Ticino e finanziato a valere sulle risorse del Programma operativo regionale 2014 - 2020 del Fondo europeo di sviluppo regionale (Progetto ID 119455). (Regione Lombardia)

1.1.1.19 Verificare la possibilità di eventuale ottimizzazione dello svincolo n. 13 Abbiategrasso sud - strada statale 494 prevedendone, eventualmente, lo spostamento a sud-est della rotatoria prevista sul tracciato principale e l'eliminazione della seconda rotatoria con i relativi innesti sulla strada statale 494, in modo da poter garantire la necessaria fluidità alle manovre. (Regione Lombardia)

1.1.1.20 Verificare la possibilità di eventuale ottimizzazione dello svincolo n. 15 strada statale 494 - Località Soria Vecchia prevedendone, eventualmente, lo spostamento a nord della rotatoria di progetto in corrispondenza dell'attuale incrocio semaforizzato. Al fine di garantire la funzionalità dello svincolo ed evitare criticità di ordine trasportistico, la piccola rotatoria sulla strada provinciale 52 potrà essere traslata verso est, all'altezza dell'incrocio della strada provinciale 52 con la Via Galvani; (Regione Lombardia)

1.1.1.21 In fase di progettazione esecutiva dovrà essere assicurato il coordinamento con il progetto del percorso ciclopedonale "Traccia azzurra - collegamento ciclabile tra l'abbiategrasse e Vigevano" in progettazione e realizzazione da parte del parco del Ticino e finanziato a



valere sulle risorse del Programma operativo regionale 2014 – 2020 del Fondo europeo di sviluppo regionale (Progetto ID 119455). (Regione Lombardia)

1.1.1.22 In fase di realizzazione delle opere del progetto stradale in esame, eventuali opere relative al suddetto percorso ciclopedonale già realizzate, che dovessero comunque risultare interferenti con le opere viabilistiche, dovranno essere ripristinate da parte di ANAS, al fine di garantire la continuità e la funzionalità del percorso ciclopedonale; (Regione Lombardia)

1.1.1.23 In generale, dovranno essere assicurate adeguate modalità di accesso ai fondi agricoli confinanti con la nuova infrastruttura che risultino preclusi dalla realizzazione della stessa; (Regione Lombardia)

1.1.1.24 Tenuto conto dei condizionamenti idraulici ed idrogeologici, verificare la possibilità di abbassare la livelletta stradale all'altezza dello svincolo di Robecco - Magenta. (Comune di Robecco sul Naviglio)

1.1.1.25 In fase di progettazione esecutiva siano meglio studiate ed ottimizzate le soluzioni progettuali delle intersezioni stradali al fine di migliorarne l'inserimento all'interno del contesto paesaggistico. Ed inoltre, compatibilmente con le problematiche idrologiche ed idrauliche, prevedere la possibilità di inserire anche eventuali soluzioni a sottopasso.

1.1.2 Aspetti geologici e geotecnici

1.1.2.1 Molta attenzione bisogna porre in corrispondenza della Sezione 17 della variante di Ponte Nuovo di Magenta in quanto ricade in una zona di ristagno ed emergenza idrica. Il rilevato andrà a poggiare su terreno paludoso di cui non si conoscono le caratteristiche geotecniche per mancanza di indagini. Ed è necessario inoltre proseguire il monitoraggio piezometrico. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.2.2 Si prescrive che vengano anche riportate le verifiche di stabilità globale dei rilevati di maggiore altezza. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.2.3 Per gli aspetti geotecnici si rende indispensabile effettuare specifici approfondimenti definendo anche gli eventuali interventi di mitigazione, che potrebbero eventualmente comportare opere di non trascurabile impatto tecnico ed economico. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.2.4 È necessario integrare gli aspetti geotecnici per le zone per le quali la modellazione geologica locale, e di conseguenza quella geotecnica, non è stata definita in modo dettagliato. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.2.5 Il progetto geotecnico dei rilevati stradali va integrato con l'esecuzione di ulteriori pozzi esplorativi, nell'ambito del piano di ricollocazione dei materiali scavati. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.2.6 I rilevati sono previsti realizzati con materiali tipo A-1, A-2 e A-3. A questo proposito vanno meglio definiti nel progetto il loro grado di costipamento, con riferimento alla prova Proctor modificata, e i moduli di deformazione su piastra (CNR BU n. 9 del 1967) da raggiungere sul piano di posa, nel corpo del rilevato e sul piano di fondazione e i rispettivi intervalli di carico a cui fare riferimento. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.2.7 Si raccomanda che lo strato anticapillare, previsto sul piano di posa dei rilevati nei tratti di minore soggiacenza della falda, garantisca una permeabilità maggiore dei terreni di fondazione: pertanto è opportuno che abbia una granulometria più grossolana oppure che venga esaminata la possibilità di sostituirlo con un geotessuto di separazione. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.3 Aspetti strutturali

1.1.3.1 Per i viadotti, è opportuno un approfondimento progettuale che utilizzi una modellazione tridimensionale completa, comprendente contemporaneamente impalcato e pile/spalle con le azioni sismiche agenti simultaneamente sia verticalmente che orizzontalmente. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.3.2 Si segnala, inoltre, l'incongruenza di avere adottato, per la valutazione dell'azione sismica, una vita nominale di 50 anni per le strutture presenti nella tratta A, ed invece di 100 anni per quelle presenti nella tratta C e nella variante Pontenuovo di Magenta. Avendo assunto per tutte le tratte dell'opera una classe d'uso IV, entrambe le scelte, sia la più prudenziale di 100 anni. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.3.3 Dovranno essere valutate per i cavalcavia soluzioni costruttive che consentano di ridurne al minimo l'altezza rispetto al piano campagna, onde limitare l'impatto visivo. (Regione Lombardia)

1.1.3.4 Dovranno essere valutate per i cavalcavia e i ponti soluzioni costruttive che consentano di ridurne al minimo l'altezza rispetto al piano campagna, onde limitare l'impatto visivo, in particolare in corrispondenza del Naviglio di Bereguardo e della Roggia Ticinello. (Regione Lombardia)

1.1.4 Aspetti idrologici ed idraulici

1.1.4.1 Considerata la redazione del "Piano di gestione delle alluvioni" dalla stessa Autorità di Bacino, si ritiene che le previsioni progettuali dovranno adeguarsi a tali piani al fine sia della gestione dei rischi sia della tutela delle acque. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.2 Le scelte progettuali in funzione delle previsioni dovranno essere svolte in stretto accordo con l'Autorità di Bacino competente, al fine di definire scelte progettuali non impattanti, ma anche per eventualmente mitigare i rischi attualmente esistenti. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.3 Deve in ogni caso essere verificata, quando la sezione del tombino lo consenta, la possibilità di garantire la sua praticabilità per una più agevole manutenzione. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.4 Riguardo allo smaltimento delle acque di piattaforma è necessario siano date informazioni sull'estensione della serie storica elaborata per ricavare le equazioni di possibilità pluviometrica, definendo inoltre inizio e fine temporale della serie. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.5 Il valore di 6 mm assunto come valore limite del velo idrico per garantire l'aderenza dei pneumatici è non cautelativo. La recente letteratura indica in 2,5 mm il valore ottimale del film d'acqua e in 4 mm quello da non superare quando la velocità sia maggiore o eguale a 80 km/ora, e il valore assunto a base del dimensionamento va opportunamente ridotto. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.6 È necessario che siano opportunamente descritti gli elementi relativi alle verifiche idrauliche, che tratti delle interferenze con il reticolo idrografico, per lo più rappresentato da rogge e canali irrigui del Consorzio di bonifica est Ticino Villosesi. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.7 Trovare soluzioni idonee per superare eventuali criticità idrauliche agli imbocchi delle gallerie, le griglie così come indicate sembrano non evitare l'intasamento della stessa e il conseguente allagamento della strada. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.8 Per quanto riguarda gli attraversamenti in rilevato deve essere specificato se il loro funzionamento è in pressione o a superficie libera, valutando la necessità di predisporre opportune protezioni contro l'erosione allo sbocco. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.9 È necessario redigere la relazione con il dimensionamento del sistema idraulico per l'insieme delle opere (cunette, collettori, eventuali stazioni di sollevamento) al fine dell'allontanamento delle acque nei tratti di strada in trincea e/o in galleria artificiale. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.10 È necessario redigere la relazione per il sistema di drenaggio a gravità delle acque meteoriche. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

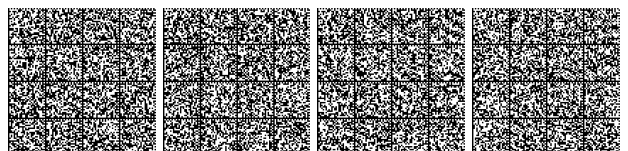
1.1.4.11 Verificare ed eventualmente modificare la scelta dei materiali delle condotte, il cui dimensionamento sembra essere comunque poco cautelativo, principalmente per i troppo limitati coefficienti di scabrezza e gli elevati gradi di riempimento assunti nel dimensionamento. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.12 La valutazione della portata infiltrata debba essere completamente rivista. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.13 Le vasche di laminazione e di prima pioggia devono essere dotate dei necessari dispositivi di aereazione che garantiscono l'accesso in sicurezza alle stesse. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.14 Rivedere il calcolo della laminazione e di prima pioggia che descriva nel dettaglio le verifiche sviluppate, per accettare il posizionamento delle vasche fino a 5 m circa sotto la falda di progetto e 8 m circa sotto il piano campagna. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.1.4.15 Per gli attraversamenti sul Naviglio Grande (sulla tratta "C" in Comune di Abbiategrasso e sulla tratta della variante di Pontenuovo di Magenta) dovrà essere garantito un tirante d'aria di almeno 3,5 m per la navigabilità del canale, oltre che il franco idraulico di 1 m. rispetto all'intradosso dell'attraversamento. L'intradosso dovrà altresì essere posto ad una quota non inferiore a 2,80 m. rispetto al piano stradale dell'alzaia in maniera tale da permettere la manutenzione del canale e delle sponde; (Regione Lombardia)



1.1.4.16 Lo studio idrogeologico dovrà essere integrato e dovrà chiaramente esplicitare i seguenti contenuti:

la direzione di deflusso della falda freatica, rappresentata mediante la redazione di una carta isopiezometrica o delle soggiacenti dell'area in esame;

le eventuali interferenze dell'opera in questione con la falda freatica, determinandone in particolare la profondità e le massime escursioni stagionali, riferite ad un periodo di tempo sufficientemente significativo (almeno 10 anni);

le condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee;

l'eventuale presenza di falde sospese, che potrebbero interferire negativamente con gli interventi in esame in corrispondenza delle opere interrate; il rischio connesso alla presenza di aree con emergenze idriche diffuse (fontanili);

le interferenze delle opere interrate sull'assetto idrogeologico (piezometria) del territorio; (Regione Lombardia)

1.1.4.17 Dovrà essere verificata la compatibilità con le linee ferroviarie esistenti e con il progetto di raddoppio ferroviario della tratta Albairate - Parona della linea Milano-Mortara approvato dal Cipe (delibera n. 76 del 29 marzo 2006 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 250 del 22 ottobre 2006 ed individuato nel Piano Territoriale Regionale tra gli obiettivi prioritari di interesse regionale. In particolare, relativamente all'intersezione con la linea ferroviaria, si rammenta la necessità di definire con RFI i reciproci rapporti di gestione delle infrastrutture. (Regione Lombardia)

1.1.4.18 Si rileva altresì che il tracciato stradale previsto non è interessato da vincoli derivanti dalle perimetrazioni di cui all'allegato n. 8 del P.A.I. (Tavole di delimitazione delle fasce fluviali) e da quelle di pericolosità e rischio di cui al Piano di gestione del rischio delle alluvioni (PGRA) approvato con decreto della presidenza 27 ottobre 2016 e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 6 febbraio 2017. (Regione Lombardia)

1.1.4.19 L'infrastruttura interferisce nel territorio del Comune di Albairate (MI) con il canale Scolmatore di nord ovest (CSNO), facente parte del reticolo principale (deliberazione Giunta regionale 4229 del 2015) per il quale AIPO svolge il ruolo di Autorità idraulica, ai sensi del Regio decreto n. 523 del 1904 secondo le modalità stabilite nell'allegato B al decreto giunta regionale 4229 del 2015, mentre la Regione Lombardia, nello specifico l'Ufficio territoriale regionale città metropolitana, svolge il ruolo di soggetto concedente. (Regione Lombardia)

1.1.4.20 Per quanto attiene lo smaltimento delle acque meteoriche e delle acque di piattaforma, non sono stati specificati i recapiti. Pertanto dovranno essere specificati i corpi idrici ricettori per le acque meteoriche e di piattaforma e che sia presentata all'Ufficio territoriale regionale città metropolitana della Regione Lombardia l'istanza di concessione di polizia idraulica per l'interferenza dell'infrastruttura con il CSNO e per gli eventuali scarichi di acque meteoriche e di piattaforma con recapito nel reticolo idrico principale. (Regione Lombardia)

1.1.4.21 Infine si rammenta che, parimenti a quanto sopra prescritto per il reticolo principale di competenza regionale, per quanto riguarda le interferenze dell'infrastruttura con le aree appartenenti al demanio idrico dei corsi d'acqua pubblici del reticolo minore e del reticolo di bonifica, dovranno essere ottenute le previste concessioni dalle Autorità Idrauliche competenti, ossia comuni e Consorzi di Bonifica. (Regione Lombardia)

1.1.4.22 Dovranno essere identificati nel dettaglio i corpi ricettori, con la descrizione delle loro principali caratteristiche idrauliche e la verifica della compatibilità idraulica degli stessi al recepimento delle acque di scarico. (Regione Lombardia)

1.1.4.23 Dovrà essere predisposta la descrizione dei disoleatori, documentando l'efficienza per le portate di progetto. (Regione Lombardia)

1.1.4.24 Dovranno essere rispettati, per quanto concerne gli scarichi, i contenuti del Regolamento Regionale n. 4/2006 per le acque di prima pioggia e i limiti imposti dall'allegato G delle norme Tecniche del Piano di Tutela e Usi delle Acque della Regione Lombardia per ciò che riguarda le acque meteoriche; (Regione Lombardia)

1.1.4.25 Le opere di smaltimento delle acque meteoriche dovranno garantire la salvaguardia delle acque sotterranee emunte da pozzi pubblici e privati e destinate al consumo umano e pertanto si richiama il rispetto delle normative vigenti ricordando il divieto di smaltire acque meteoriche ancorché depurate all'interno della fascia di rispetto dei suddetti pozzi. (Regione Lombardia)

1.1.4.26 Dovrà essere realizzato un apposito studio di interferenza con i pozzi di captazione, secondo quanto disposto dal decreto legisla-

tivo n. 152 del 1999 e successive modifiche, che evidenzia le eventuali interferenze tra l'infrastruttura e le zone di rispetto circostanti le captazioni di acque sotterranee destinate al consumo umano, indicando - anche rispetto ai fontanili - le misure adottate per garantire condizioni di sicurezza dallo sversamento e infiltrazione di sostanze inquinanti e/o pericolose anche nel caso di incidente rilevante. (Regione Lombardia)

1.1.4.27 Le vasche di laminazione previste per lo stoccaggio temporaneo delle acque meteoriche scolanti dalle piattaforme stradali dovranno essere realizzate in modo da evitare percolamenti di acque non preventivamente depurate nel sottosuolo e dovranno essere adeguatamente protette al fine di scongiurare cadute accidentali all'interno delle stesse; la permanenza delle acque non dovrà comunque essere causa di proliferazione di insetti; la qualità delle acque immesse nei recettori finali, oltre al rispetto dei limiti normativi previsti, non dovrà costituire fonte di pericolo per l'alimentazione umana o animale, in caso di loro utilizzo a scopo irriguo. (Regione Lombardia)

1.1.5 Impianti

1.1.5.1 Per ciò che attiene gli aspetti impiantistici è necessario aggiornare la normativa a quella attuale ed illustrare in appositi elaborati i calcoli illuminotecnici in conformità alla normativa UNI 11248 e EN 13201. (Consiglio superiore lavori pubblici)

1.2 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali

1.2.1 Dovrà essere garantita adeguata mitigazione visiva e acustica del tracciato stradale e dei cavalcavia in corrispondenza dell'abitato di Castellazzo de' Barzi. (Regione Lombardia)

1.2.2 Sia garantita l'ottemperanza alle prescrizioni di carattere ambientale sia in fase di cantierizzazione che di monitoraggio contenute nel citato parere espresso con deliberazione Giunta regionale n. VIII/9491 del 20 maggio 2009. (Regione Lombardia)

1.2.3 Dovrà essere approfondito il piano per la manutenzione delle opere a verde e di ingegneria naturalistica. In particolare, la manutenzione di tutte le opere a verde dovrà avvenire per almeno 5 anni dalla loro realizzazione, non solo con la sostituzione delle fallanze, ma anche con attività di contenimento ed eradicazione delle specie invasive, la cui presenza dovrà venire monitorata con frequenza per lo meno annuale. La manutenzione ordinaria dell'infrastruttura dovrà prevedere la verifica strutturale e funzionale dei passaggi faunistici. (Regione Lombardia)

1.2.4 Al fine di verificare eventuali impatti su habitat e specie di interesse per la conservazione, il piano di monitoraggio dovrà prevedere la valutazione degli impatti su habitat e specie obiettivo di conservazione dei siti della rete Natura 2000 presenti nell'area. (Regione Lombardia)

1.2.5 componente atmosfera

1.2.5.1 Relativamente all'impatto dell'opera sulla qualità dell'aria, il progetto deve garantire il rispetto del quadro normativo e pianificatorio di riferimento, evidenziando l'idoneità delle misure mitigative e compensative pianificate con i risultati degli scenari previsionali effettuati. (Regione Lombardia)

1.2.5.2 Dovranno essere esposti i risultati dell'analisi di qualità dell'aria per determinare le distanze dalla sede viaria oltre le quali non si risentirà dell'effetto del traffico stradale sull'infrastruttura in progetto. (Regione Lombardia)

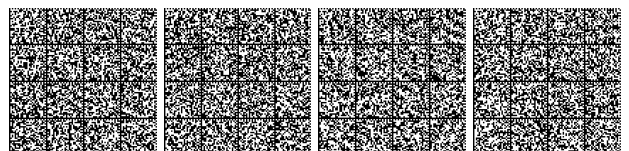
1.2.5.3 Rispetto a quanto indicato nella deliberazione di Giunta regionale n. VIII/9491 per la componente atmosfera del Piano di monitoraggio ambientale, si ritiene inoltre opportuno che, per una più significativa valutazione degli eventuali impatti dell'opera, l'analisi delle misure di monitoraggio eseguite sia effettuata utilizzando come termine di confronto rilevazioni delle stazioni della RRQA (rete di rilevamento della qualità dell'aria) opportunamente scelte, preferibilmente definendo in accordo con ARPA una curva limite mirata a individuare dati anomali, che necessitano di ulteriore approfondimento ed eventualmente di valutare possibili interventi mitigativi. (Regione Lombardia)

1.2.5.4 Il piano di monitoraggio sulla qualità dell'aria dovrà essere riferito oltre che alla fase di cantiere, alle fasi *ante operam* e *post operam*. (Regione Lombardia)

1.2.5.5 Si ritiene inoltre opportuno che il monitoraggio comprenda la misura delle concentrazioni degli inquinanti all'interno e all'esterno delle gallerie in corrispondenza degli imbocchi, al fine di verificare la necessità di interventi mitigativi, quali l'installazione di idonei sistemi di ventilazione, aspirazione e abbattimento delle emissioni. (Regione Lombardia)

1.2.6 componente acque sotterranee

1.2.6.1 Relativamente alle acque sotterranee dovrà effettuarsi il monitoraggio tramite piezometri, in corrispondenza di punti critici o



situazioni in cui le attività di cantiere e le opere stradali di progetto interferiscono direttamente con la falda (es: trincee, palificazioni per sottopassi, interventi di jet grouting, ecc.). Per tali verifiche sarà necessario posizionare coppie di piezometri monte/valle rispetto all'interferenza, almeno nella fase di corso d'opera. (Regione Lombardia)

1.2.6.2 Esiste la possibilità concreta di interferenze tra il livello di falda e le tratte previste in trincea, per cui dovranno essere predisposti idonei interventi di aggettamento, drenaggio e impermeabilizzazione sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. Si consiglia in proposito di effettuare un monitoraggio periodico del livello di falda al fine di valutare in modo più preciso e puntuale le reali oscillazioni con riferimento agli interventi da realizzare. Inoltre, relativamente alle interferenze delle opere con la falda dovranno essere valutate, sia per la fase costruttiva che di esercizio, le eventuali variazioni dell'equilibrio idrogeologico preesistente. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.2.7 componente acque superficiali

1.2.7.1 Relativamente al complesso delle interferenze delle opere previste con reticolo delle acque superficiali dovrà comunque essere prestata particolare attenzione lungo tutto il percorso alle intersezioni con il fitto reticolo idrico, naturale ed artificiale che caratterizza questo settore di pianura, avendo cura di garantire il regolare deflusso delle acque, evitando l'instaurarsi di zone di accumulo". (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.2.7.2 Relativamente al complesso delle interferenze delle opere previste con reticolo delle acque superficiali si evidenzia che le aree d'interesse ricadono in zone definite a rischio idraulico "elevato e molto elevato" dall'Autorità di bacino del Po. (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1.2.7.3 Dovrà prevedersi il monitoraggio qualitativo delle acque superficiali, almeno per i corsi d'acqua che dovessero essere attraversati dall'infrastruttura di progetto e per quelli che saranno eventualmente interessati direttamente dagli scarichi idrici di cantiere. (Regione Lombardia)

1.2.8 componente flora, fauna, vegetazione, ecosistemi

1.2.8.1 Dovrà predisporre un quadro conoscitivo più dettagliato delle componenti vegetazionali, faunistiche ed ecosistemiche presenti sul territorio interessato dal tracciato, nonché del contesto ecologico-territoriale di rete ecologica in cui esso si collocano; inoltre, è necessario che vengano segnalati i principali fattori di criticità esistenti nelle aree attraversate. (Regione Lombardia)

1.2.8.2 Dovranno essere dettagliati i tipologici dei passaggi faunistici, al fine di poterne verificare l'adeguatezza. (Regione Lombardia)

1.2.8.3 In merito agli approfondimenti relativi ad ecosistemi e fauna, per individuare al meglio le misure di mitigazione e compensazione, dovrà essere valutata in sede di monitoraggio la loro utilità ed efficacia. (Regione Lombardia)

1.2.8.4 Per quanto concerne i monitoraggi faunistici, il set di specie faunistiche su cui verrà poi impostato il monitoraggio dovrà tenere conto in particolare degli obiettivi di conservazione della ZSC IT2080002. (Regione Lombardia)

1.2.8.5 Il monitoraggio dovrà essere condiviso con l'osservatorio regionale per la biodiversità, tenendo conto delle attività di monitoraggio delle specie faunistiche, nonché delle specie floristiche e degli habitat. (Regione Lombardia)

1.2.8.6 Si richiede che vengano realizzati monitoraggi delle specie invasive in tutte le aree in cui verranno realizzate le opere a verde in modo da poter intervenire rapidamente ed efficientemente durante le attività di manutenzione delle stesse. (Regione Lombardia)

1.2.8.7 Si richiede di valutare l'efficacia e funzionalità di tutti i passaggi faunistici, sviluppando un protocollo che permetta la loro valutazione nei diversi periodi dell'anno (ad esempio per mezzo dell'utilizzo di foto/video trappole). (Regione Lombardia)

1.2.8.8 Dovrà essere prodotta una trattazione esauriente delle singole attività di monitoraggio della vegetazione e della fauna, che descriva le aree di rilievo selezionate, le tipologie e le caratteristiche delle varie indagini, le modalità di campionamento, le diverse metodologie impiegate, nonché la tempistica e le modalità di restituzione dei dati raccolti e degli elaborati prodotti. (Regione Lombardia)

1.2.8.9 Sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, eventuali essenze arboree impiantate non dovranno appartenere a specie allergizzanti o tossiche per uomo o animali. (Regione Lombardia)

1.2.9 componente rumore e vibrazione

1.2.9.1 Si dovrà ulteriormente approfondire l'individuazione e caratterizzazione dei ricettori d'inquinamento acustico, con particolare riguardo a quelli residenziali e particolarmente sensibili, prevedendo una valutazione puntuale dei attuali livelli di immissione, stime puntuali dei livelli di immissione previsti *post operam* in assenza di mitigazioni e *post operam* con mitigazioni dimensionate al conseguimento di obiettivi di ottimizzazione non limitati al mero rispetto dei limiti di legge, valutando i provvedimenti per conseguire l'obiettivo, qualitativamente più significativo, di contenimento ottimale dell'incremento del livello equivalente di immissione *post operam* rispetto all'*ante operam*, in relazione allo stato dell'arte delle tecniche. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.9.2 Si dovrà ulteriormente approfondire l'individuazione modellistica dei campi di vibrazione risultanti *post operam* sugli edifici più esposti, mirando anche in questo caso ad una minimizzazione degli effetti compatibilmente al bilancio costi benefici ed allo stato dell'arte delle tecniche. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.9.3 I risultati dell'affinamento delle modellizzazioni su inquinamento acustico e vibrazioni dovranno avere conseguenze critiche anche nell'elaborazione del PMA allegato al posto del progetto esecutivo. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.9.4 Dovrà essere predisposto uno studio acustico con i seguenti contenuti:

censimento dei recettori con individuazione esaustiva dei singoli recettori in una fascia di ampiezza pari a quella della fascia di pertinenza estesa al doppio per i recettori particolarmente sensibili, con indicazione di numero dei piani ed altezza, destinazione d'uso e posizione rispetto al tracciato e localizzazione in cartografia di adeguato dettaglio riportante il tracciato;

stima puntuale degli attuali livelli di rumore in corrispondenza dei recettori così individuati attraverso l'esecuzione di opportune misure di caratterizzazione *ante operam*, in punti e con modalità sufficientemente rappresentative dei livelli di rumore al recettore, integrate, ove possibile e conveniente, con modellizzazioni acustiche *ante operam*; il prodotto di questa attività dovrà essere l'attribuzione di un livello di rumore *ante operam*, sufficientemente rappresentativo, a ciascun recettore censito da confrontare con i livelli di rumore *post operam* per valutare l'impatto acustico;

stima puntuale in corrispondenza dei singoli piani dei recettori dei livelli di rumore *post operam* con e senza mitigazione al fine di verificare il rispetto dei limiti, l'efficacia delle misure di mitigazione e, attraverso il confronto con i livelli di rumore *ante operam*, valutare l'incremento dei livelli di rumore (impatto acustico); i dati delle stime puntuali *post operam*, con e senza mitigazione, dovranno essere tabulati e raffrontati, al dettaglio del piano del singolo recettore, con i limiti e con i livelli *ante operam*;

individuazione delle situazioni critiche per significatività degli incrementi dei livelli di rumore tra *ante* e *post operam* e valutazione, in termini costo beneficio della opportunità di mitigazioni per contenere tale incremento. (Regione Lombardia)

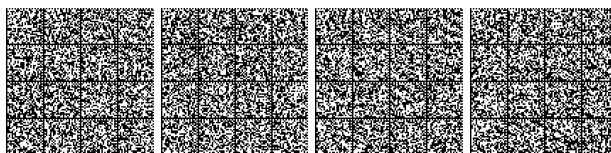
1.2.9.5 L'infrastruttura stradale dovrà garantire, in base alla vigente normativa, il rispetto dei limiti di rumore, come da decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 2004, nella fascia di pertinenza acustica e, come da classificazione acustica comunale, all'esterno delle fasce. (Regione Lombardia)

1.2.9.6 Dovrà essere attuato un monitoraggio acustico *post operam* finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di rumore ed alla individuazione e dimensionamento di eventuali ulteriori misure di mitigazione acustica. (Regione Lombardia)

1.2.9.7 Modalità e localizzazione delle misure di rumore dovranno essere sottoposte ad ARPA ed ai comuni interessati ai fini delle verifiche di adeguatezza. (Regione Lombardia)

1.2.9.8 Si raccomanda di prevedere successive misure di rumore *post operam* a distanza di tempo adeguata al fine di valutare il degrado delle prestazioni acustiche dell'asfalto fonoassorbente e ricavare indicazioni sui tempi di sostituzione dell'asfalto medesimo (da riportare nei programmi di manutenzione) al fine di assicurare il perdurare nel tempo dell'azione mitigante ed il rispetto dei limiti di rumore. (Regione Lombardia)

1.2.9.9 Al termine delle campagne di monitoraggio acustico *post operam* dovrà essere predisposta e trasmessa ad ARPA una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali ulteriori interventi di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio risultassero necessari, nonché dei tempi della loro realizzazione. (Regione Lombardia)



1.2.9.10 Dovrà essere assicurato il rispetto dei limiti di rumore in facciata del decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 2004, se necessario con ulteriori misure di mitigazione. (Regione Lombardia)

1.2.9.11 Solo in caso di impossibilità dal punto di vista tecnico di assicurare il rispetto dei limiti in facciata con misure di mitigazione alla sorgente o sul percorso di propagazione, dovranno essere presi in considerazione, in via subordinata, interventi diretti al recettore per assicurare il rispetto dei limiti all'interno degli ambienti abitativi dal decreto Presidente della Repubblica n. 142 del 2004. Dovrà essere predisposta, al proposito, un'apposita relazione di approfondimento che motivi in dettaglio, qualora effettivamente sussistesse, tale impossibilità e giustifichi la necessità di intervenire direttamente ai recettori. Qualora si determini, in tale relazione, che non è possibile intervenire altrimenti che con fonoisolamento dei recettori, dovrà essere prodotta la documentazione di progettazione degli interventi di fonoisolamento diretto ai recettori che dimostri, ai fini della garanzia della risolutività dell'intervento al recettore, la fattibilità tecnica di tali interventi in considerazione dei parametri di isolamento di facciata che è necessario assicurare per rientrare nei limiti di rumore all'interno dell'ambiente abitativo stabiliti dal decreto Presidente della Repubblica n. 142 del 2004. Dovranno inoltre essere garantite, per i recettori presso i quali si intervenisse con interventi di fonoisolamento diretto, condizioni di raffrescamento e climatizzazione adeguate alla fruizione degli ambienti e compatibili con il benessere dei residenti. (Regione Lombardia)

1.2.9.12 Un'eventuale relazione di approfondimento che motivi in dettaglio, qualora effettivamente sussistesse, tale impossibilità e giustifichi la necessità di intervenire direttamente ai recettori dovrà essere sottoposta alla valutazione di ARPA. (Regione Lombardia)

1.2.9.13 Si richiede di redigere uno studio previsionale per la componente vibrazioni al fine di individuare e censire, in primo luogo, le situazioni potenzialmente critiche sulla base della sensibilità e distanza dei recettori dai tratti della infrastruttura dai quali, per le tipologie e caratteristiche specifiche, si possono maggiormente originare fenomeni vibratorii potenzialmente in grado di essere avvertiti dagli occupanti gli edifici o tali da interferire con attività e lavorazioni sensibili. Queste valutazioni devono essere supportate da dati quantitativi, modellistici e di misure secondo il caso, delle distanze a partire dalle quali i livelli di vibrazioni possono essere ritenuti trascurabili. (Regione Lombardia)

1.2.9.14 Il monitoraggio acustico *post operam* dovrà verificare il rispetto dei limiti di rumore, l'efficacia delle misure di mitigazione e consentire l'individuazione ed il dimensionamento delle ulteriori misure mitigative che fossero necessarie per il rispetto dei limiti. Le modalità ed i punti delle misure di rumore dovranno essere adeguati per tale finalità. Le scelte in merito alle localizzazioni e modalità di tali misure dovranno essere sottoposte alla valutazione di ARPA e dei Comuni territorialmente competenti per una verifica della loro adeguatezza. (Regione Lombardia)

1.2.9.15 Per le situazioni potenzialmente critiche dal punto di vista dell'impatto da vibrazioni, che fossero state eventualmente rilevate, dovranno essere effettuate opportune misure *post operam* dei livelli di vibrazione finalizzate ad accertare la compatibilità di tali livelli relativamente al disturbo agli occupanti gli edifici e l'interferenza con attività sensibili.

1.2.10 componente mitigazioni e compensazioni

1.2.10.1 Dovrà essere posta la massima attenzione alla creazione di fasce arbustive/arboree idonee alla mitigazione dell'impatto dell'infrastruttura sul territorio agricolo, sia in relazione al rilascio degli inquinanti nell'atmosfera con ricaduta sui terreni agricoli circostanti, sia in relazione alla funzione mitigativa riguardo all'aspetto paesaggistico. (Regione Lombardia)

1.2.10.2 Per tutte le misure di mitigazione dovrà essere privilegiato l'utilizzo di specie autoctone accompagnate da appositi certificati di provenienza (ove previsto dalla legge) o attestazioni (come ad esempio, per quanto riguarda le erbacee, la certificazione del Centro flora autoctona della Regione Lombardia). Alcune specie, pur esteticamente valide, non sono autoctone e pertanto andranno sostituite come di seguito indicato:

Quercia scarlatta e Quercia palustre siano sostituite con Farnia (*Quercus pedunculata*);

l'Agrifoglio, pur autoctono, è tipico della fascia insubrica e nelle aree extraurbane. È meglio si sostituito con il Corniolo (*Cornus mas*), più adatto al paesaggio padano;

siano esclusi Melo siberiano e Parronzia (specie alloctone).

Per la corretta definizione delle specie da utilizzare si faccia riferimento al nome scientifico, correttamente indicato nelle schede tipologiche, contenute nella relazione di progetto. (Regione Lombardia)

1.2.10.3 Si rileva che le specie individuate per le opere a verde non sono tutte autoctone, nonostante quanto indicato dal proponente (es. Rosa rugosa è specie asiatica introdotta in Italia alla fine del '700). Visto il contesto ambientale in cui si inserisce l'opera e la necessità di potenziare la presenza di specie autoctone, in grado di contribuire al contrasto delle specie alloctone, le specie non autoctone dovranno essere sostituite: ad esempio, dovranno essere sostituite, fra l'altro, le specie *Syringa vulgaris*, *Quercus coccinea* e *Quercus palustris*. Potranno venire utilizzate solo specie autoctone. (Regione Lombardia)

1.2.10.4 Si dovrà prestare attenzione affinché lo stralcio per lotti funzionali non pregiudichi la realizzazione di opere compensative o mitigative previste sui lotti funzionali successivi. (Regione Lombardia)

1.2.10.5 Per l'intero tracciato venga effettuato uno studio dettagliato delle opere e degli interventi di mitigazione a verde come da nota n. 11748 del 22 dicembre 2017 della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Milano. Il progetto del verde dovrà contenere un adeguato piano di manutenzione e contenere adeguate misure atte a garantire l'attecchimento delle vegetazioni messe a dimora.

1.2.10.6 Per il rilevato di copertura della galleria artificiale previsto nella Tratta A sia studiata una soluzione della scarpata che meglio si adatti alla configurazione orografica del territorio attraversato.

1.3 Prescrizioni relative al monitoraggio ambientale

1.3.1 Prescrizioni di carattere generale:

1.3.2 Si osserva che gli elaborati di progetto contengono uno specifico studio per l'analisi dell'impatto acustico ma non atmosferico, rispetto al quale si ritiene opportuno che venga svolto uno specifico studio anche per corroborare le conclusioni alle quali perviene lo studio del traffico circa una "riduzione delle emissioni di inquinanti e dei livelli di inquinamento acustico". (Consiglio superiore dei lavori pubblici)

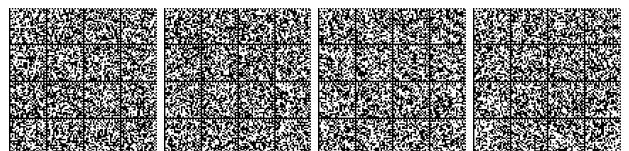
1.3.3 Il Proponente dovrà realizzare un sistema di monitoraggio finalizzato a che, durante l'esercizio dell'infrastruttura, con riferimento alla situazione a quel momento esistente conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria, sia periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAL. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.3.4 Durante la progettazione esecutiva dovrà essere stipulato un protocollo operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia e Proponente, per la pianificazione di un sistema di monitoraggio, conformemente ad analoghi provvedimenti adottati su altre primarie arterie della rete stradale lombarda (es. BREBEMI), in modo che sia integrata una rete di monitoraggio unitaria e coerente. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.3.5 Il protocollo operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di azione a breve termine previsti dall'art. 24 della direttiva 2008/50/CE, dovrà anche 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, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente ai collegamenti stradali rilevi il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della direttiva 2008/50/CE. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.3.6 I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, integrata per quanto necessario alla valutazione da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione e messa in opera dovranno essere a carico del Proponente. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Lombardia. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.3.7 Dovranno essere giustificati tutti i criteri di campionamento nello spazio e nel tempo, esplicitando le modellistiche ed evidenziando in particolare le soluzioni di criticità richiedenti misure più approfondite rispetto agli standard medi adottati. Mediante l'attuazione del piano di monitoraggio e biomonitoraggio dovranno fra l'altro essere approfondite le valutazioni circa la qualità dell'aria *post operam* nel comparto territoriale di riferimento. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)



1.3.8 Si ritiene opportuna l'istituzione di un Osservatorio ambientale coordinato da Regione Lombardia e che si avvalga, a condizioni da definirsi, del supporto tecnico di ARPA Lombardia. (Regione Lombardia)

1.3.9 L'Osservatorio ambientale dovrà provvedere all'esame e alla validazione del Piano di monitoraggio ambientale (metodologie, parametri, localizzazione dei punti di misura, modalità di trattamento dei dati e di individuazione di soglie e definizione degli interventi di risoluzione delle criticità), revisionato sulla base delle prescrizioni. Ed inoltre l'Osservatorio verificherà e validerà gli ulteriori approfondimenti progettuali richiesti, alla redazione della progettazione esecutiva. (Regione Lombardia)

1.3.10 Successivamente l'Osservatorio sarà chiamato a sovrintendere alla corretta esecuzione del Piano di monitoraggio ambientale con particolare riferimento alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trasferimento dei risultati del monitoraggio, alla divulgazione delle informazioni ambientali nonché alla risoluzione delle questioni puntuali relative al piano di monitoraggio ambientale stesso richiamate di seguito. Gli esiti del monitoraggio dovranno infatti essere resi accessibili, secondo modalità di gestione dei flussi informativi da concordare. (Regione Lombardia)

1.3.11 Il Proponente dovrà realizzare i sistemi di elaborazione e trasmissione-dati del monitoraggio ambientale. Le relative forniture e impiantistiche saranno gestite, in conformità a quanto previsto dal Protocollo, a cura e spese del Proponente o, successivamente, dal Soggetto alla manutenzione delle opere. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.3.12 Il piano di monitoraggio ambientale allegato al progetto esecutivo dovrà adeguarsi alle norme tecniche vigenti e in particolare riguardo alla definizione delle soglie di attenzione e alle procedure di prevenzione e di risoluzione delle criticità già individuate da tutti i Soggetti competenti o che emergeranno dalle ulteriori rilevazioni *ante operam*. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.3.13 Il posizionamento della strumentazione di misura dovrà essere concordato direttamente in campo con ARPA. (Regione Lombardia)

1.4 Prescrizioni relative al Piano di utilizzo ex decreto ministeriale 10 agosto 2012, n. 161

1.4.1 Nel rispetto di quanto prescritto dall'art. 186 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni, deve essere predisposto il piano di escavazione e di gestione delle terre e rocce da scavo, con l'indicazione delle modalità e dei luoghi di riutilizzo delle stesse. (Regione Lombardia)

1.5 Prescrizioni relative agli aspetti archeologici

1.5.1 In sede di progettazione esecutiva e nel corso della fase realizzativa del progetto gli scavi e gli sbancamenti previsti per la realizzazione dell'opera, dovranno essere eseguiti con controllo preventivo, tali da accertare, scavare e documentare eventuali strati o resti di interesse archeologico. (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo)

1.5.2 Lo scavo e la documentazione di eventuali strati o resti archeologici saranno diretti alla Soprintendenza ai beni archeologici della Lombardia ai sensi dell'art. 88 comma 1 decreto legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) e successive modificazioni, dovranno essere materialmente effettuati da ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell'Ente committente, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del medesimo decreto legislativo. (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo)

1.6 Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali

1.6.1 Dovrà predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS (Regolamento CEE 761 del 2001). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.6.2 Dovrà esser redatta apposita Relazione sulle previste modalità di applicazione di tutte le prescrizioni Cipe, della Regione Lombardia, o derivanti dalla verifica di ottemperanza relativa alla fase di attuazione, ad uso dei Soggetti addetti al controllo dell'esecuzione; (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.6.3 Dovranno essere concordate con gli enti competenti, in vista della fase esecutiva, adeguate garanzie in merito alla salvaguardia dei corsi d'acqua (stimando le conseguenze dell'intervento sul regime

idraulico), della rete irrigua e relativi manufatti, alle opere provvisorie ed alla fornitura di acqua. (Regione Lombardia)

1.6.4 Il piano di manutenzione dovrà comprendere una sezione specifica relativa alla manutenzione delle opere di mitigazione acustica nella quale le scadenze manutentive non prescindano dalla necessità di assicurare il mantenimento nel tempo delle prestazioni acustiche in particolare per quanto riguarda il rinnovamento dell'asfalto fonosorbente. (Regione Lombardia)

1.6.5 Il cronoprogramma di dettaglio allegato al progetto esecutivo dovrà tener conto di tutte le ulteriori condizioni al contorno accertate e prevedibili, anticipando ulteriormente, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.6.6 In base a detto cronoprogramma esecutivo, dovranno essere riadeguate conseguentemente le previsioni inserite nell'elaborato "M.5 - Impatti in fase di cantiere e piano di monitoraggio", anche tenendo conto delle interferenze sui cantieri e sull'ambiente circostante derivanti dalla concomitante realizzazione di altre infrastrutture regionali (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.6.7 Si ribadisce che il gestore della infrastruttura dovrà provvedere alla manutenzione delle opere di mitigazione sostituendone le parti usurate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da garantire il permanere nel tempo dell'efficacia dell'azione mitigante. (Regione Lombardia)

1.6.8 Tutte le prescrizioni dovranno essere ottemperate dal Proponente e i relativi elaborati progettuali andranno sottoposte alla verifica di ottemperanza da parte della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Milano e di questa Direzione generale nella fase di redazione del progetto esecutivo.

1.7 Prescrizioni relative alle interferenze

1.7.1 Dovrà essere previsto lo scambio di documentazione/elaborati grafici delle opere interrate già esistenti con gli Enti gestori delle opere interferite. (Regione Lombardia)

1.7.2 Durante la fase realizzativa del manufatto stradale la gestione delle interferenze con il servizio idrico integrato debba tenere conto delle indicazioni del Gestore società Cap Holding S.p.A, che dovrà essere opportunamente contattata qualora fossero necessari ulteriori dettagli e/o informazioni in ordine alle interferenze stesse. (Città metropolitana di Milano)

1.7.3 Nella successiva fase progettuale sarà necessario approfondire e dettagliare le interferenze riscontrate e contattare tempestivamente gli Enti interferenti gestori al fine di risolvere eventuali criticità. (Cap Holding S.p.A.)

1.7.4 Attraversamento Naviglio Grande. Si prescrive di redigere specifici elaborati per la rappresentazione e realizzazione all'attraversamento del Naviglio Grande. In particolare, il tirante d'aria (ovvero la distanza misurata tra la sommità arginale del Naviglio Grande e l'intradosso del ponte) dovrà essere almeno pari a 3,00 m. Dovranno inoltre essere rappresentate le opere provvisorie, nonché planimetria e sezioni dell'alzaia di cui dovrà essere garantita la continuità durante le fasi costruttive, ivi compreso il varo delle carpenterie metalliche costituenti l'impalcato del viadotto. Relativamente all'alzaia si evidenzia che, dopo la realizzazione dell'impalcato del ponte, deve essere garantito il transito dei mezzi di servizio consorte per le operazioni di ordinaria e straordinaria manutenzione, nonché di pronto intervento pertanto è necessario prevedere una luce libera netta di altezza pari ad almeno 3 m. (Consorzio di bonifica est Villorosi)

1.7.5 La cantierizzazione e la realizzazione degli interventi sopra il Naviglio Grande, qualora alterassero la stabilità dell'alveo e delle fasce pertinenziali in fregio al corso d'acqua, dovranno prevedere la risagomatura delle sponde destra e sinistra per l'intera estesa della tratta al di sotto del nuovo ponte, nonché per una estesa di m 10,00 a monte e valle dell'impronta dello stesso. Si prescrive, inoltre, il rivestimento in calcestruzzo o altro materiale, in funzione delle prescrizioni di altri Enti, delle sponde destra, sinistra e del fondo canale per tutta la proiezione del ponte (spessore min. 15 cm armato con rete elettrosaldata diametro 8 mm maglia 10x10). (Consorzio di bonifica est Villorosi)

1.7.6 Nella Tratta C - Magenta Albairate - svincolo 10 (Stazione FS C.na Bruciata - strada statale 494) - Accesso stazione FS C.na Bruciata. Viene realizzata la nuova rotatoria in corrispondenza dell'attuale incrocio semaforico in adiacenza alla sponda sinistra del Naviglio. Si prescrive il rifacimento del muro in sponda sinistra del Naviglio Grande per l'intera tratta oggetto di intervento (da sez. 1 lato rampa AB a sezione 1 lato rampa CD). (Consorzio di bonifica est Villorosi)



1.7.7 Nella Tratta C – Magenta Albairate - svincolo 10 (Stazione FS C.na Bruciata – strada statale 494) – Rampe AB- CD e rotatoria, rampe EF/GH. Viene realizzata una nuova rotatoria in adiacenza al cavalcavia di 600 m in prossimità della sponda sinistra del Naviglio. Si prescrive il rifacimento del muro in sponda sinistra del Naviglio Grande per l'intera tratta oggetto di intervento (da punto di distacco da strada statale 494 lato ovest a sezione 13 di reinnesto su strada statale 494 lato est). (Consorzio di bonifica est Villoresi)

1.7.8 Si prescrive che le interferenze con le rogge, di proprietà e gestione privata derivate dal reticolo di bonifica gestito dal Consorzio, vengano adeguatamente e compiutamente risolte al fine di garantire la necessaria continuità e funzionalità idraulica evitando possibili danni al sistema irriguo e conseguentemente alla produttività agricola del territorio interferito. A tal fine interessare anche la struttura tecnica consortile del Consorzio. (Consorzio di bonifica est Villoresi)

1.7.9 Tutte le interferenze, al di là della loro schematizzazione in fasi successive, devono essere affrontate e risolte prima dell'inizio dell'impianto cantieri con opportune scelte progettuali e appositi atti da stipularsi tra il Consorzio ed il Proponente. (Consorzio di bonifica est Villoresi)

1.7.10 Stipulare con il Consorzio Bonifica Est Villoresi la bozza di concessione di polizia idraulica di cui si allega schema prima dell'avvio dei lavori. (Consorzio di bonifica est Villoresi)

1.8 Prescrizioni relative alla cantierizzazione

1.8.1 Sulla base degli aggiornamenti di cui alle prescrizioni precedenti, dovrà essere redatto un Piano particolareggiato della cantierizzazione che definisca l'approntamento, la viabilità, la gestione, gli impatti (rumore, vibrazioni, polveri e gas di scarico, governo delle acque, impatti sugli ecosistemi all'intorno, salute dei lavoratori e delle popolazioni, anche con riferimento alle possibili sovrapposizioni degli effetti degli altri cantieri eventualmente operativi in contemporanea), le mitigazioni e protezioni durante i lavori, i monitoraggi e - attraverso un dettagliato progetto di ripristino e riqualificazione - la sistemazione finale delle aree da utilizzare (anche con il ripristino della vegetazione esistente, ove presente). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.8.2 Dovrà essere predisposto un Piano particolareggiato della cantierizzazione, al fine di disporre di informazioni indispensabili per la gestione di tutte le attività in corso d'opera. (Regione Lombardia)

1.8.3 I siti di cantiere mobile dovranno essere collocati all'esterno delle fasce di rispetto dei pozzi ad uso idropotabile. (Regione Lombardia)

1.8.4 Al termine dei lavori dovrà in ogni caso essere prevista la rimessa in pristino di tutte le aree interessate dai cantieri. (Regione Lombardia)

1.8.5 Particolare attenzione dovrà essere attribuita all'applicazione in fase esecutiva/attuativa delle seguenti misure mitigative da adottare per il contenimento dell'inquinamento atmosferico durante la cantierizzazione:

dotazione di filtri di abbattimento del particolato per le macchine di cantiere funzionanti con motore diesel;

programmazione di operazioni di innaffiamento delle piste;

rispetto del divieto di combustione all'aperto, come introdotto dalla deliberazione Giunta regionale 11 luglio 2008, n. 7635, ma esteso a tutto l'anno. (Regione Lombardia)

1.8.6 Nelle linee guida per la stesura del Piano della Sicurezza dovrà essere definito un ambito specifico e dettagliato in cui venga disciplinata l'attribuzione di compiti, funzioni, obblighi e responsabilità in materia di igiene e sicurezza sui luoghi di lavoro. (Regione Lombardia)

1.8.7 Il Piano di Sicurezza dovrà prevedere infrastrutture di cantiere per i lavoratori quali alloggi, refettori, ecc.. (Regione Lombardia)

1.8.8 Al fine di evitare inconvenienti nel corso dei lavori è opportuno che i disegni dei ponteggi siano presentati indipendentemente dall'altezza degli stessi. (Regione Lombardia)

1.8.9 In fase di cantiere occorre prevedere, tramite opportuno progetto organizzativo, la massima limitazione delle attività impattanti, in particolare in prossimità di zone abitate o di edifici isolati (es: cascine), onde evitare o contenere la diffusione di polveri in atmosfera; (Regione Lombardia)

1.8.10 Qualora dai rilievi della concentrazione di PM10 si riscontrasse un superamento ripetuto e continuo del valore limite giornaliero legato alle lavorazioni in corso, è necessario prevedere la possibilità di sospendere i lavori per quelle giornate particolarmente critiche. (Regione Lombardia)

1.8.11 Ai fini del contenimento delle emissioni le macchine di cantiere dovranno utilizzare carburante diesel a basso tenore di zolfo ed essere dotate di filtri di abbattimento del particolato; i gruppi elettrogeni e di produzione calore dovranno essere in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche, minimizzando le emissioni. (Regione Lombardia)

1.8.12 Dovranno essere ottimizzati il percorso e il carico dei mezzi di trasporto al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione, evitando l'attraversamento dei centri abitati e contenendo la velocità di percorrenza. (Regione Lombardia)

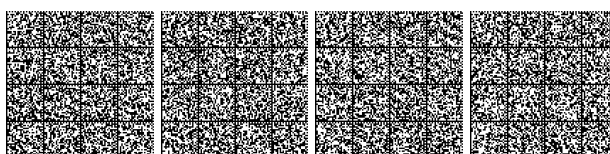
1.8.13 In caso di vento vanno protetti con barriere e umidificati i depositi di materiale sciolto caratterizzati da frequente movimentazione, coprendo con teli e stuoie quelli a scarsa movimentazione. Dovrà altresì essere evitata qualsiasi attività di combustione all'aperto. (Regione Lombardia)

1.8.14 Il proponente dovrà concordare i piani di cantierizzazione con le amministrazioni locali, in particolare per quanto riguarda i movimenti terra e i percorsi degli automezzi di cantiere, al fine di minimizzare al massimo gli impatti sui centri abitati. (Regione Lombardia)

1.8.15 Nelle aree di cantiere dovranno essere previste opportune modalità di allontanamento e smaltimento delle acque meteoriche, al fine di evitare impaludamenti del suolo e il conseguente proliferare di insetti. (Regione Lombardia)

1.8.16 Dovranno altresì essere evitate contaminazioni del suolo e delle acque sotterranee, creando piattaforme impermeabili per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti prodotti e di tutti i materiali o componenti che potrebbero dar luogo o percolamenti (fusti, serbatoi), prevedendo per questi ultimi platee con idonei muretti di contenimento, tenendo comunque presente che i cantieri previsti e le aree di deposito di materiali/rifiuti dovranno essere posizionati all'esterno delle fasce di rispetto dei pozzi di emungimento acque potabili, sia pubblici che privati. (Regione Lombardia)

1.8.17 Dovrà inoltre essere previsto il posizionamento di idonee schermature per mascherare le aree di cantiere situate in prossimità di zone fruibili dalla popolazione, nonché schermature acustiche provvisorie laddove, sulla base di rilievi fonometrici, si riscontrassero situazioni di disturbo per i recettori sensibili. (Regione Lombardia)



1.8.18 Qualora durante la fase di cantiere dovessero verificarsi eventi o essere riscontrate situazioni che possano aver originato o dare origine o contaminazione dei terreni, dovranno essere adottate le procedure di messa in sicurezza e indagini preliminari previste dal decreto legislativo n. 152 del 2006. (Regione Lombardia)

1.8.19 Qualora all'interno delle aree di cantiere o lungo il tracciato delle opere fossero presenti elettrodotti si richiama l'adozione delle misure necessarie alla protezione dei lavoratori dalle radiazioni non ionizzanti (Decreto Presidente del Consiglio dei ministri 8 luglio 2003 e decreto ministeriale 29 maggio 2008). (Regione Lombardia)

2. RACCOMANDAZIONI

Le raccomandazioni che seguono, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati e per i quali si rimanda al documento Foglio Condizioni.

2.1.1 Per le zone agricole, che rimarranno intercluse, dovranno essere avviati accordi con i proprietari affinché venga mitigata in parte la mancata fruibilità del patrimonio terra e la perdita di parte dei contributi comunitari a valere sul PSR 2007-2013; (Regione Lombardia)

2.1.2 Dovrà essere inoltre favorita la ricomposizione fondiaria con interventi mirati tra le aziende agricole che verranno separate dalla costruzione della nuova strada; (Regione Lombardia)

2.1.3 Si richiede di tenere in considerazione la Rete Ecologica Regionale (RER), alla quale è stata riconosciuta la valenza di infrastruttura prioritaria per la Lombardia nell'ambito del Piano Territoriale Regionale approvato con deliberazione Giunta regionale n. 6447 del 16 gennaio 2008. (Regione Lombardia)

2.1.4 Si richiede di valutare l'opportunità di fare riferimento ai "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale", realizzato nell'ambito di un progetto più ampio intitolato: "Studio interdisciplinare sui rapporti tra protezione della natura e infrastrutture di trasporto", approvato il 7 maggio 2007 con decreto n. 4517 del direttore generale della qualità dell'ambiente. (Regione Lombardia)

2.1.5 Si richiede per l'attuazione delle opere di fare prioritariamente riferimento all'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica, così come individuate nel Quaderno tipo di cui alla deliberazione Giunta regionale 29 febbraio 2000 n. 6/48740. (Regione Lombardia)

2.1.6 Per quanto riguarda l'individuazione delle incidenze rispetto ai pSIC, sia dirette che indirette (quali ad esempio l'aumento del traffico, la modifica dell'illuminazione stradale, ecc.) nonché quelle che si possono generare dall'effetto cumulativo con altri piani/programmi ed interventi, nonché dell'individuazione delle misure di mitigazione, si ricorda che essa deve venire effettuata in modo approfondito dal proponente e non dall'Ente gestore, al quale spetta la parte di valutazione. (Regione Lombardia)

2.1.7 Si raccomanda di definire un piano temporale delle opere che tenga adeguatamente conto di evitare lo svolgimento dei lavori nel momento riproduttivo della fauna. (Regione Lombardia)

2.1.8 Ove possibile, dovrebbero essere utilizzate apparecchiature con motore elettrico. (Regione Lombardia)

3. INDICAZIONI PER LA FASE DI VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI

3.1.1 Le prescrizioni di cui ai punti:

1.1.1.1; 1.1.1.2; 1.1.1.3; 1.1.1.3 ; 1.1.1.4 ; 1.1.1.5 ; 1.1.1.6 ; 1.1.1.7 ; 1.1.1.8 ; 1.1.1.9; 1.1.1.10; 1.1.1.11;
1.1.1.12; 1.1.1.13; 1.1.1.14; 1.1.1.15; 1.1.1.16; 1.1.1.17; 1.1.1.18; 1.1.1.19; 1.1.1.20; 1.1.1.21; 1.1.1.22;
1.1.1.23; 1.1.1.24; 1.1.1.25; 1.1.2.1; 1.1.2.2; 1.1.2.3; 1.1.2.4; 1.1.2.5; 1.1.2.6; 1.1.3.1; 1.1.3.2; 1.1.3.3;
1.1.3.4; 1.1.4.1; 1.1.4.2; 1.1.4.3; 1.1.4.4; 1.1.4.5; 1.1.4.6; 1.1.4.7; 1.1.4.8; 1.1.4.9; 1.1.4.10; 1.1.4.11;
1.1.4.12; 1.1.4.13; 1.1.4.14; 1.1.4.15; 1.1.4.16; 1.1.4.17; 1.1.4.18; 1.1.4.19; 1.1.4.20; 1.1.4.21; 1.1.4.22;
1.1.4.23; 1.1.4.25; 1.1.4.26; 1.1.4.27; 1.1.5.1; 1.1.5.4; 1.2.6.1; 1.2.7.1; 1.2.7.2; 1.2.7.3; 1.2.8.1; 1.2.8.2;
1.2.8.4; 1.2.8.5; 1.2.8.7; 1.2.9.1; 1.2.9.3; 1.2.9.4; 1.2.9.5; 1.2.9.7; 1.2.9.13; 1.2.10.1; 1.2.10.2; 1.2.10.3;
1.2.10.4; 1.2.10.5; 1.2.10.6; 1.3.2; 1.3.3; 1.3.4; 1.3.5; 1.3.7; 1.3.12; 1.3.13; 1.4.1; 1.5.1; 1.6.1; 1.6.2;
1.6.3; 1.6.4; 1.6.5; 1.6.6; 1.6.8; 1.7.1; 1.7.3; 1.7.4; 1.7.5; 1.7.6; 1.7.7; 1.7.8; 1.7.9; 1.8.1; 1.8.2; 1.8.3;
1.8.6; 1.8.7; 1.8.8; 1.8.12; 1.8.14; 1.8.15; 1.8.16; 1.8.17; 1.8.19; 2.1.2; 2.1.3; 2.1.4; 2.1.5; 2.1.6; 2.1.7.

Dovranno essere recepite nella fase progettuale esecutiva;

3.1.2 le prescrizioni di cui ai punti:

1.2.2; 1.2.5.2; 1.2.5.3; 1.2.5.5; 1.2.8.5; 1.2.8.8; 1.2.9.1; 1.3.8; 1.3.9; 1.3.11; 1.6.1; 1.7.10; 2.1.1; 2.1.2.

Dovranno essere recepite prima dell'avvio delle attività di cantiere;

3.1.3 le prescrizioni di cui ai punti:

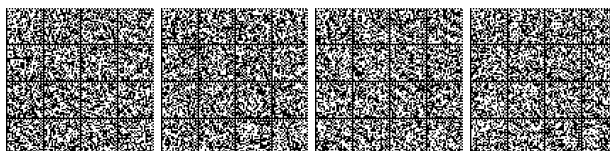
1.1.4.24; 1.1.4.25; 1.1.4.27; 1.2.2; 1.2.5.2; 1.2.5.3; 1.2.5.5; 1.2.6.2; 1.2.8.3; 1.2.8.5; 1.2.8.6; 1.2.8.7;
1.2.8.8; 1.2.8.9; 1.2.9.2; 1.2.9.5; 1.2.9.6; 1.2.9.8; 1.2.9.9; 1.2.9.10; 1.2.9.11; 1.2.9.12; 1.2.9.14; 1.2.9.15;
1.3.3; 1.3.6; 1.3.10; 1.3.11; 1.5.1; 1.5.2; 1.6.7; 1.7.2; 1.7.5; 1.8.4; 1.8.5; 1.8.9; 1.8.10; 1.8.11; 1.8.13;
1.8.15; 1.8.16; 1.8.17; 1.8.18; 2.1.1; 2.1.8.

Dovranno essere recepite in fase di cantiere.

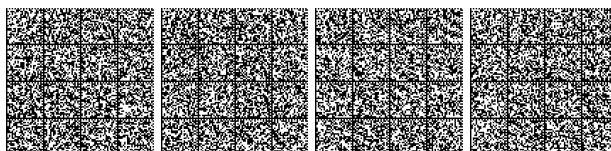


QUADRI ECONOMICI DELLA TRATTA A E DELLA TRATTA C

1° STRALCIO FUNZIONALE - TRATTA A			
QUADRO ECONOMICO PROGETTO DEFINITIVO			
	VOCI	SOTTO VOCI	IMPORTO (euro)
a.1)	Importo per lavori	lavori a misura	€
		lavori a corpo	€
		lavori in economia	€
a1)	TOTALE LAVORI soggetti a ribasso d'asta		€ 64.774.009,18
a.2.1)		oneri della sicurezza non soggetti a ribasso d'asta	€ 3.238.700,46
a.2.2)		bonifica preventiva da ordigni bellici L. 177/2012 (somma da ricompandersi negli oneri della sicurezza ai sensi del art. 91 comma 2-bis D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e non soggetta a ribasso d'asta)	€ 827.000,00
a.2)	TOTALE ONERI DELLA SICUREZZA		€ 4.065.700,46
A)	TOTALE LAVORI E ONERI DELLA SICUREZZA (a.1+a.2)		€ 68.839.709,64
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante		
b.1)		rilevi, accertamenti ed indagini	€ 450.000,00
b.2)		allacciamenti a pubblici servizi	€ 223.000,00
b.3)		accantonamento imprevidi e lavori in economia (max 8%)	€ 4.346.441,53
b.4)		acquisizione aree ed immobili e pertinenti indennizzi	€ 12.265.000,00
b.5)		accantonamento articolo 133, commi 3 e 4 del previgente D.Lgs. 163/2006 (compensazione prezzi di cui al c.1, art. 106, D.Lgs. 50/2016)	€ voce non valorizzata
b.6)		spese per copertura assicurativa di cui all'art. 24 c. 4 D.Lgs. 50/2016 (articoli 90 comma 5 e 92 comma 7 bis del previgente D.Lgs. 163/2006)	€
b.7)		spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi	€ voce ricompresa negli "oneri di investimento"
b.8)		spese tecniche relative alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità	€ voce ricompresa negli "oneri di investimento"
b.9)		incentivo di cui all'art. 113, commi 2, 3 e 4 del D.Lgs. 50/2008 s.m.i., nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente; sono escluse dalle attività che possono essere assoggettate all'incentivazione quelle relative alla progettazione (articoli 92 comma 5 del previgente D.Lgs. 163/2006)	€ voce ricompresa negli "oneri di investimento"
b.10)		spese per attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento e di verifica e validazione	€ voce ricompresa negli "oneri di investimento"
b.11)		eventuali spese per rimedi alternativi alla tutela giurisdizionale (accordo bonario di cui all'art. 205 comma 5 e art. 209 c omma 16 D.Lgs. 50/2016 (art. 240, c. 10 del previgente D.Lgs. 163/06)	€ 100.000,00
b.12)		eventuali spese per commissioni giudicatrici di cui all'art. 77 comma 10 D.Lgs. 50/2016	€ 250.000,00
b.13)		spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche (ANAC)	€ 100.000,00
b.14)		spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto	€ 647.740,09
b.15)		collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	€ 450.000,00
b.16)		interferenze	€ 12.200.000,00
b.17)		verifica preventiva dell'interesse archeologico e Assistenza archeologica agli scavi ai sensi del comma 12 art. 25 D.Lgs. 50/2016 s.m.i.	€ 1.200.000,00
b.18)		Spese per domanda di pronuncia di compatibilità ambientale (solo nel caso in cui questa voce ricorra, lo 0,05%)	€ 47.981,21
b.19)	opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera *	oneri di compensazione aree boscate (D.Lgs. 277/2001 e DGR 13900/2003)	€ 1.000.000,00
b.20)	importi le opere di mitigazione e compensazione ambientale *		€ 376.794,19
b.21)	importi per il monitoraggio ambientale		€ 2.250.000,00
b.22)	Convenzione Parchi (finanziamento definito CIPE 78/2008)		€ 1.920.000,00
B)	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		€ 37.826.957,02
A)+B)	TOTALE INVESTIMENTO		€ 106.666.666,66
C)	Oneri di Investimento di ANAS S.p.A. (11,20%)		€ 11.946.666,67
A)+B)+C)	TOTALE		€ 118.613.333,33
	I.V.A. eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge		IVA 22% € 17.321.456,08



1° STRALCIO FUNZIONALE - TRATTA C			
QUADRO ECONOMICO PROGETTO DEFINITIVO			
	VOCI	SOTTO VOCI	IMPORTO (euro)
a.1)	Importo per lavori	lavori a misura	€
		lavori a corpo	€
		lavori in economia	€
a1)	TOTALE LAVORI soggetti a ribasso d'asta		€ 56.225.990,82
a.2.1)		oneri della sicurezza non soggetti a ribasso d'asta	€ 2.811.299,54
a.2.2)		bonifica preventiva da ordigni bellici L. 177/2012 (somma da ricompandersi negli oneri della sicurezza ai sensi del art. 91 comma 2-bis D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e non soggetta a ribasso d'asta)	€ 533.000,00
a.2)	TOTALE ONERI DELLA SICUREZZA		€ 3.344.299,54
A)	TOTALE LAVORI E ONERI DELLA SICUREZZA (a.1+a.2)		€ 59.570.290,36
B)	Somme a disposizione della stazione appaltante		
b.1)		rilevi, accertamenti ed indagini	€ 460.000,00
b.2)		allacciamenti a pubblici servizi	€ 277.000,00
b.3)		accantonamento imprevisi e lavori in economia (max 8%)	€ 1.024.951,60
b.4)		acquisizione aree ed immobili e pertinenti indennizzi	€ 15.535.000,00
b.5)		accantonamento articolo 133, commi 3 e 4 del previgente D.Lgs. 163/2006 (compensazione prezzi di cui al c.1, art. 106, D.Lgs. 50/2016)	€ voce non valorizzata
b.6)		spese per copertura assicurativa di cui all'art. 24 c. 4 D.Lgs. 50/2016 (articoli 90 comma 5 e 92 comma 7 bis del previgente D.Lgs. 163/2006)	€
b.7)		spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi	€ voce ricompresa negli "oneri di investimento"
b.8)		spese tecniche relative alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità	€ voce ricompresa negli "oneri di investimento"
b.9)		incentivo di cui all'art. 113, commi 2, 3 e 4 del D.Lgs. 50/2008 s.m.i., nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente; sono escluse dalle attività che possono essere assoggettate all'incentivazione quelle relative alla progettazione (articoli 92 comma 5 del previgente D.Lgs. 163/2006)	€ voce ricompresa negli "oneri di investimento"
b.10)		spese per attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento e di verifica e validazione	€ voce ricompresa negli "oneri di investimento"
b.11)		eventuali spese per rimedi alternativi alla tutela giurisdizionale (accordo bonario di cui all'art. 205 comma 5 e art. 209 c omma 16 D.Lgs. 50/2016 (art. 240, c. 10 del previgente D.Lgs.163/06)	€ 100.000,00
b.12)		eventuali spese per commissioni giudicatrici di cui all'art. 77 comma 10 D.Lgs. 50/2016	€ 330.000,00
b.13)		spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche (ANAC)	€ 100.000,00
b.14)		spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto	€ 552.259,91
b.15)		collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	€ 300.000,00
b.16)		interferenze	€ 7.400.000,00
b.17)		verifica preventiva dell'interesse archeologico e Assistenza archeologica agli scavi ai sensi del comma 12 art. 25 D.Lgs. 50/2016 s.m.i.	€ 800.000,00
b.18)		Spese per domanda di pronuncia di compatibilità ambientale (solo nel caso in cui questa voce ricorra, lo 0,05%)	€ 47.981,21
b.19)	opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera *	oneri di compensazione aree boscate (D.Lgs. 277/2001 e DGR 13900/2003)	€ 800.000,00
b.20)	importi le opere di mitigazione e compensazione ambientale *		€ 391.405,81
b.21)	importi per il monitoraggio ambientale		€ 800.000,00
b.22)	Convenzione Parchi (finanziamento definito CIPE 78/2008)		€ 400.000,00
B)	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		€ 29.318.598,53
A)+B)	TOTALE INVESTIMENTO		€ 88.888.888,89
C)	Oneri di Investimento di ANAS S.p.A. (12,50%)		€ 11.111.111,11
A)+B)+C)	TOTALE		€ 100.000.000,00
	I.V.A. eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	Iva 22%	€ 14.046.450,41



CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia da inserire nel bando di gara.

La normativa vigente prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che per i contratti di importo pari o superiore a quello determinato in attuazione delle direttive comunitarie in materia di opere e lavori pubblici, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi detti limiti di valore e pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di estensione delle verifiche preventive antimafia a tutte le imprese e fornitori partecipanti alla realizzazione dell'opera, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione l'autorizzazione alla stipula possa essere rilasciata sulla base dell'informazione antimafia che consiste nell'attestazione della insussistenza di una delle cause di decadenza, di sospensione o di divieto previste dalla normativa vigente e nell'attestazione della insussistenza di eventuali tentativi di infiltrazione mafiosa tendenti a condizionare le scelte e gli indirizzi delle società o imprese interessate. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi della normativa vigente, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, non superiore al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le comunicazioni di cui all'art. 1-septies del decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria per gli effetti di cui al Codice degli appalti;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti e clausole risolutive espresse, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

18A05064

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Tazopenil»

Estratto determina n. 1128/2018 del 13 luglio 2018

Medicinale: TAZOPENIL

Titolare AIC: Magis Farmaceutici S.r.l.

Confezione:

«4 g/ 0,5 g polvere per soluzione per infusione» 10 flaconcini in vetro - AIC n. 038181032 (in base 10).

Composizione:

Principio attivo: piperacillina e tazobactam.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Confezione:

«4 g/ 0,5 g polvere per soluzione per infusione» 10 flaconcini in vetro - AIC n. 038181032 (in base 10).

Classe di rimborsabilità: H.

Prezzo *ex factory* (IVA esclusa) € 83,77.

Prezzo al pubblico (IVA inclusa) € 138,25.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale Tazopenil è la seguente:

medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, utilizzabile esclusivamente in ambiente ospedaliero o in struttura ad esso assimilabile (OSP).

Stampati

Le confezioni del medicinale devono essere poste in commercio con gli stampati, così come precedentemente autorizzati da questa Amministrazione, con le sole modifiche necessarie per l'adeguamento alla presente determinazione.

In ottemperanza all'art. 80 commi 1 e 3 del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219 e successive modifiche e integrazioni il foglio illustrativo e le etichette devono essere redatti in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare dell'AIC che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua tedesca e/o in altra lingua estera. In caso di inosservanza delle disposizioni sull'etichettatura e sul foglio illustrativo si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

