

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 25 giugno 2025.

Progetto definitivo S.P. ex S.S. n. 415 «Paulese» - Ammodernamento tratto «Crema - Spino d'Adda» - lotto n. 3 «Nuovo ponte sul fiume Adda». Lavori di raddoppio del ponte sul fiume Adda e dei relativi raccordi in Provincia di Cremona e di Lodi. (CUP: G41B03000270002). Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo). (Delibera n. 28/2025).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE NELLA SEDUTA DEL 25 GIUGNO 2025

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, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al «CIPE» deve intendersi riferito al «CIPESS»;

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

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 e integrazioni;

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, recante «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa»;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il

riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive» (cosiddetta «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

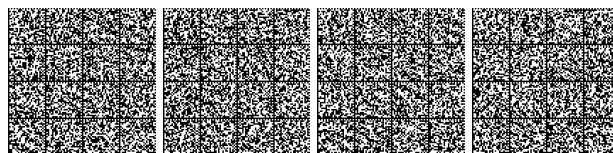
Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che, in conformità alla citata «legge obiettivo» n. 43 del 2001, include l'intervento relativo alla «Riquifica SS 415 Paulese»; inserito nell'allegato 2 della medesima delibera;

Vista la delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 26, che, alla tabella «0» allegata, punto 2.75, conferma il predetto intervento nel «Programma delle infrastrutture strategiche» (PIS);

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

1. la delibera CIPE 27 dicembre 2002, n. 143, come integrata e modificata dalla delibera di questo Comitato 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso 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;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizza-



no l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

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

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni, recante «Norme in materia ambientale»;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni, le cui disposizioni rimangono in vigore ai sensi dell'art. 225, comma 10 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici»;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Vista la delibera di questo Comitato 6 agosto 2015, n. 62, come aggiornata dalla delibera CIPE 26 novembre 2020, n. 62, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO);

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici» e successive modificazioni;

Visto l'art. 39, commi 9 e 9-bis, del decreto legislativo n. 36 del 2023, con cui è stato disposto che, per prevenire infiltrazioni mafiose, il monitoraggio delle infrastrutture e degli insediamenti strategici è affidato a un Comitato di coordinamento, presieduto da un Prefetto e istituito presso il Ministero dell'interno e che le modalità di funzionamento e la composizione del Comitato sono definite con un decreto del Ministro dell'interno, in accordo con i Ministri della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti e visto il conseguente decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 26 febbraio 2025, re-

cante «Composizione e modalità di funzionamento del Comitato di coordinamento incaricato del monitoraggio delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa»;

Visto l'art. 225, comma 10, del predetto decreto legislativo n. 36 del 2023, il quale prevede che «per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo n. 163/2006»;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e visti, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli 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. 39, comma 9, del decreto legislativo n. 36 del 2023;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che - ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Vista la delibera di Giunta regionale 16 dicembre 2024, n. 3645, con cui la regione Lombardia ha approvato l'ultimo aggiornamento del Programma degli interventi prioritari sulla rete viaria regionale e ha disposto il finanziamento dell'opera;

Viste le precedenti delibere di questo Comitato relative all'opera in oggetto e, in particolare:

1. la delibera CIPE 2 dicembre 2005, n. 149, di approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo denominato Riquifica viabilità ex S.S. n. 415 «Paullese» - Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo - Spino d'Adda (escluso ponte sull'Adda);

2. la delibera CIPE 29 marzo 2006, n. 113, concernente la valutazione positiva del Comitato sul progetto preliminare dell'intervento denominato Riquifica viabilità ex S.S. 415 «Paullese» - Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda - Lotto Ponte sull'Adda;

3. la delibera CIPE 9 novembre 2007, n. 121, di approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto preliminare dell'intervento Riquifica viabilità ex S.S. 415 «Paullese» - Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda - Lotto Ponte



sull'Adda, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate;

4. la delibera CIPE 4 aprile 2019, n. 8, relativa alla modifica del soggetto aggiudicatore dell'intervento o «S.P. ex S.S. 415 Paullese - Nuovo ponte sul fiume Adda - Lavori di raddoppio del ponte sul fiume Adda e dei relativi raccordi in Provincia di Cremona e di Lodi», precedentemente individuato nella Provincia di Milano (ora Città Metropolitana di Milano), in favore della Provincia di Cremona;

Vista la nota prot. MIT-GAB 19 maggio 2025, n. 17098, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di approvazione del progetto definitivo dell'intervento denominato S.P. ex S.S. n. 415 «Paullese» - Ammodernamento tratto «Crema - Spino D'Adda» - Lotto n. 3 «Nuovo ponte sul fiume Adda» - Lavori di raddoppio del ponte sul fiume Adda e dei relativi raccordi in Provincia di Cremona e Lodi (CUP: G41B03000270002), trasmettendo la relazione istruttoria predisposta dalla competente Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali dello stesso Ministero e i relativi allegati;

Vista, in particolare, la relazione della citata Direzione generale del MIT, allegata alla nota del Capo di Gabinetto sopraindicata, con la quale viene richiesta al CIPESS l'approvazione del progetto definitivo dell'intervento sopraindicato, ai sensi e per gli effetti:

dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006 per le parti del progetto invariate rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera CIPE n. 121 del 2007;

dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, per le parti del progetto di nuova introduzione o variate rispetto al progetto preliminare;

degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità) e successive modificazioni ed integrazioni, con le prescrizioni e le raccomandazioni accolte in sede di conferenza di servizi, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della contestuale dichiarazione di pubblica utilità,

e con la quale è, altresì, richiesta l'approvazione del programma di censimento e risoluzione delle interferenze, ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, nonché degli elaborati di progetto relativi agli espropri;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIT e sintetizzata nella predetta relazione e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico - procedurale:

l'intervento consiste nell'ammodernamento della S.P. ex S.S. n. 415 «Paullese» nel tratto di attraversamento del fiume Adda, compreso nei territori dei comuni di Zelo Buon Persico e di Spino d'Adda, ricadenti rispettivamente in Provincia di Lodi e in Provincia di Cremona, in regione Lombardia;

il progetto prevede il raddoppio della carreggiata dell'esistente infrastruttura per un tratto di circa 1,6 km a cavallo dell'attraversamento del fiume Adda, al fine di garantire migliori condizioni di percorribilità e di sicurezza all'utenza, anche attraverso l'eliminazione di tutti gli accessi a raso attualmente presenti;

a tal fine il progetto prevede la realizzazione di un nuovo ponte in acciaio, dedicato alla marcia dei veicoli «Milano - Crema», collocato tra i due ponti già esistenti, uno in calcestruzzo armato (c.a.) ed uno storico in muratura;

il nuovo ponte, destinato ad accogliere le due corsie stradali (marcia e sorpasso) per i veicoli in direzione Cremona, sarà costituito da una travata continua su 3 campate di luce a tracciato rettilineo, realizzato in struttura composta acciaio-calcestruzzo. È prevista anche la realizzazione di un manufatto di sottopassaggio alla ex S.S. 415 «Paullese», di lunghezza pari a 25,50 metri;

interventi di consolidamento, manutenzione e valorizzazione interesseranno i due ponti già esistenti, al fine di recuperarne e aumentarne la funzionalità. In particolare:

il ponte storico in muratura (ponte «Asburgico»), vincolato ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante «Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137», sarà destinato ad accogliere il percorso per le utenze deboli (pedoni e ciclisti) e per le categorie di mezzi (quali, ad esempio, i mezzi agricoli) che non saranno più autorizzati al transito lungo la strada Paullese riqualificata ai sensi del nuovo Codice della strada (legge 25 novembre 2024, n. 177, recante «Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285»);

il ponte in calcestruzzo armato esistente sarà dedicato alla marcia dei veicoli «Crema - Milano»;

è anche prevista la realizzazione di due bretelle stradali di collegamento:

lato Spino d'Adda (Provincia di Cremona), a raccordarsi con la «Paullese», già raddoppiata in territorio cremonese;

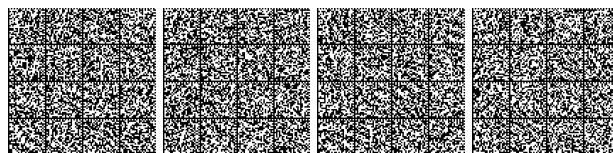
lato Zelo Buon Persico (Provincia di Lodi), a raccordarsi con la «Paullese», ancora ad una corsia per senso di marcia;

il progetto prevede, inoltre, alcuni interventi su manufatti minori (manufatti idrici, muri di sostegno, sistemi di drenaggio delle acque di piattaforma, barriere di sicurezza e sistemi di ritenuta, opere impiantistiche di illuminazione e segnaletica);

al progetto è associato il CUP G41B03000270002;

il tempo previsto per la progettazione esecutiva è valutato in novanta giorni naturali e consecutivi, mentre il tempo di esecuzione dei lavori è stato stimato in trentanove mesi;

con deliberazione del Presidente della Provincia di Cremona del 3 giugno 2016, n. 115, è stato approvato in linea tecnica il progetto definitivo dell'opera, per un importo complessivo di 18.000.000 euro;



successivamente, con deliberazione del Presidente della Provincia di Cremona del 28 agosto 2023, n. 101, è stato approvato in linea tecnica lo schema di progetto definitivo per un importo complessivo di 38.000.000 di euro, aggiornando la precedente approvazione di cui alla predetta deliberazione n. 115 del 2016;

il 9 maggio 2024, presso il MIT, si è svolta, ai sensi dell'art. 168 del decreto legislativo n. 163 del 2006, la Conferenza di servizi in forma simultanea ed in modalità sincrona, con finalità istruttoria propedeutica alla proposta di approvazione del progetto definitivo;

con riferimento agli aspetti espropriativi, la Provincia di Cremona ha provveduto a dare evidenza della procedura, attraverso la pubblicazione sul «Corriere della Sera», edizione nazionale ed edizione locale, del giorno 23 marzo 2020, sull'albo della Provincia di Cremona, su quello della Provincia di Lodi, nonché su quello del Comune di Spino d'Adda e di Zelo Buon Persico, rimettendo sessanta giorni agli interessati ai fini dell'inoltro di eventuali osservazioni;

sotto l'aspetto della valutazione ambientale e paesaggistica:

la Commissione speciale di VIA, con parere dell'8 febbraio 2005, n. 104, si è espressa positivamente con condizioni sul progetto preliminare e definitivo delle tratte adiacenti al nuovo ponte. Successivamente, il CIPE, con la delibera n. 121 del 2007 sopracitata, ha approvato il progetto preliminare e ha attestato la compatibilità ambientale dell'intervento, stabilendo prescrizioni e raccomandazioni;

nel 2021, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale (VIA e *VAS*), con parere dell'8 novembre 2021, n. 373, si è espressa positivamente, rinviando il completamento dell'ottemperanza delle prescrizioni alla fase di progettazione esecutiva. In tale contesto, le prescrizioni sono state classificate come ottemperate, parzialmente ottemperate, da ottemperare in fase successiva, a carico di altri enti, o superate;

il Ministero della transizione ecologica (ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica), con decreto del 16 dicembre 2021, n. MATTMCRESS-536, ha recepito formalmente il parere n. 373 del 2021 della Commissione VIA e ha approvato il progetto, mantenendo la classificazione delle prescrizioni;

il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, con nota del 3 febbraio 2025, n. 18466, ha preso atto dell'aggiornamento del progetto definitivo del 2023, dichiarando che «l'aggiornamento del progetto definitivo in argomento si riferisce ad elementi che non introducono modifiche sostanziali e non determinano impatti ambientali significativi né aggiuntivi rispetto a quelli valutati nell'ambito della precedente verifica di ottemperanza conclusasi positivamente con determinazione dirigenziale n. 536 del 16 gennaio 2021», rinviando la verifica delle prescrizioni alla fase del progetto esecutivo;

con nota del 2 maggio 2024, n. 4615, il Ministero della cultura, Soprintendenza archeologica belle arti e paesaggio per le province di Cremona, Mantova e Lodi,

relativamente al profilo paesaggistico, ha espresso parere favorevole alla realizzazione delle opere:

in merito alla tutela monumentale e, in particolare, relativamente al progetto di consolidamento del Ponte Asburgico, ha autorizzato l'esecuzione delle opere, subordinando l'efficacia al pieno rispetto delle seguenti prescrizioni:

«siano comunicati per iscritto, con un anticipo di almeno dieci giorni, la data di inizio dei lavori, il nominativo della ditta esecutrice e della direzione lavori, che dovrà essere obbligatoriamente affidata alla figura professionale abilitata di architetto in conformità alle disposizioni dell'art. 52 del regio decreto 23 ottobre 1925 n. 2537;

venga realizzata una esauriente ed esaustiva documentazione fotografica, anche su supporto informatico, delle diverse fasi dei lavori, da inviare all'Ufficio competente unitamente alla relazione di fine lavori»;

per il profilo di tutela del patrimonio archeologico, nella nota in parola «si richiede che tutte le operazioni di scavo siano effettuate con l'assistenza di una ditta archeologica, che operi su incarico della Committenza, sotto la direzione scientifica di questo Ufficio» e «si prescrive di effettuare controlli mediante metal detector nel sedime pertinente all'alveo fluviale, in corrispondenza di tutte le nuove escavazioni»;

con nota del 13 giugno 2024, n. 20542, il Ministero della cultura, Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio, ha confermato il suddetto parere della Soprintendenza, condividendone il contenuto;

sotto l'aspetto finanziario:

il quadro economico riportato nella relazione istruttoria prevede un costo complessivo dell'opera è di 38.000.000 di euro, di cui 22.440.274,42 euro per lavori e oneri della sicurezza, 10.622.865,21 euro per somme a disposizione e 4.936.860,37 euro per IVA e altre imposte e contributi di legge. Tale importo di 38.000.000 di euro costituisce il nuovo limite di spesa dell'intervento, comprensivo delle opere di mitigazione e compensazione e delle azioni di monitoraggio ambientale;

VOCI	IMPORTI IN EURO
Totale lavori e oneri della sicurezza	22.440.274,42
Totale somme a disposizione	10.622.865,21
TOTALE	33.063.139,63
I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	4.936.860,37
TOTALE IVA INCLUSA	38.000.000,00

L'intervento proposto registra un incremento di costo, da 5.130.000 euro del progetto preliminare del 2007 (delibera CIPE n. 121 del 2007), a 18 milioni di euro del progetto definitivo approvato tecnicamente nel 2016 dalla Provincia di Cremona (deliberazione del Presidente della Provincia di Cremona n. 115 del 2016), di cui 9.562.368,53 euro per lavori e 10.437.631,47 euro per somme a disposizione, fino a 38 milioni di euro di cui



all'attuale progetto definitivo aggiornato nel 2023 (deliberazione del Presidente della Provincia di Cremona n. 101 del 2023), come sintetizzato nella tabella che segue (valori in euro):

Progetto preliminare, delibera CIPE n. 121 del 2007	Progetto definitivo 2016	Progetto definitivo 2023
5.130.000	18.000.000	38.000.000

relativamente agli incrementi dei costi, la delibera CIPE n. 8 del 2019 disponeva di «riferire analiticamente le cause dell'incremento del costo dell'intervento da 5.130.000 euro a 18.000.000 di euro, ponendo a confronto i quadri economici del progetto preliminare e del progetto definitivo»;

la Conferenza di servizi del 9 maggio 2024 ha richiamato espressamente la necessità degli adempimenti previsti, in sede di approvazione del progetto definitivo, dalla citata delibera CIPE n. 8 del 2019. In particolare, il verbale della Conferenza dei servizi riporta testualmente: «Il Presidente, a chiusura delle operazioni, ricorda che la delibera CIPE n. 8/2019, con la quale è stato nominato come soggetto attuatore dell'intervento la Provincia di Cremona, prescrive il raffronto tra il progetto preliminare approvato con la delibera n. 121/2007 e il progetto definitivo in oggetto, sostanzialmente teso all'individuazione di quei tratti previsti nel progetto preliminare che hanno subito modifiche in quello definitivo»;

nella relazione istruttoria, il MIT dichiara che non è disponibile una determinazione analitica di raffronto dei quadri economici per individuare le voci componenti che hanno determinato un incremento di costo da 5.130.000 euro del progetto preliminare del 2007 (*ex* delibera CIPE n. 121 del 2007) a 18.000.000 di euro del progetto definitivo del 2016, anche per l'ampliamento delle opere incluse, ma rappresenta che i seguenti principali elementi che hanno portato alla rivalutazione economica:

incremento dei prezzi di mercato dei materiali, delle attrezzature e dei costi di costruzione nel periodo intercorso tra la redazione dei due progetti (oltre nove anni);

ampliamento del progetto iniziale con accorpamento dei raccordi stradali e raddoppio della carreggiata esistente nel tratto a cavallo del fiume Adda per una lunghezza di circa 1.600 metri, come previsti nel progetto definitivo del 2005;

integrazione del progetto con gli interventi di consolidamento e restauro conservativo;

con riguardo agli aumenti di costo relativi all'anno 2023, il MIT evidenzia le seguenti cause:

aggiornamento dei prezziari regionali nazionali (Regione Lombardia 2023 e ANAS 2023);

consistente incremento dei costi dei materiali, dei carburanti e dei prodotti energetici (riferimento decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, recante «Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina», convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91;

integrazione nel progetto di numerosi interventi non previsti nel progetto preliminare;

nuove norme tecniche per le costruzioni (decreto del MIT 17 gennaio 2018 recante «Aggiornamento delle norme tecniche per le costruzioni») e recepimento delle prescrizioni ambientali;

la copertura finanziaria del costo aggiornato di 38 milioni di euro è a carico della Regione Lombardia per 30.764.581,30 euro e della Provincia di Cremona per 7.235.418,70 euro, come rappresentato nella tabella seguente (valori in euro):

Regione Lombardia	30.764.581,30	
Provincia di Cremona	Risorse proprie	291.173,44
	D.I. MIT/MEF5 maggio 2022	6.944.245,26
	Totale risorse Provincia di Cremona	7.235.418,70
Totale complessivo	38.000.000,00	

le risorse messe a disposizione dalla Provincia di Cremona derivano:

per 291.173,44 euro da risorse proprie;

per 6.944.245,26 euro da finanziamento disposto con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 5 maggio 2022, recante «Ripartizione e utilizzo dei fondi previsti dall'art. 49 della legge 13 ottobre 2020, n. 126, per la messa in sicurezza dei ponti e viadotti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti, con problemi strutturali di sicurezza, della rete viaria di province e città metropolitane, come integrato dalle risorse di cui all'art. 1, comma 531, della legge 30 dicembre 2021, n. 234»;

Vista la nota 28 maggio 2025, n. 6162, con la quale il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, della Presidenza del Consiglio dei ministri, ha chiesto al MIT di chiarire se le prescrizioni della Soprintendenza competente debbano essere allegate e approvate con la delibera CIPESS, segnalando, altresì, che «al fine dell'approvazione della delibera del Comitato è necessario ricevere gli allegati prescrizioni e raccomandazioni completi e firmati, che verranno allegati alla delibera»;

Vista la nota del 4 giugno 2025, n. 6066, con la quale il MIT, riscontrando la predetta nota del DIPE, ha trasmesso i prospetti relativi alle risultanze della verifica di ottemperanza *ex* articoli 166 e 185 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e della Conferenza di servizi, sottoscritti dal Responsabile unico del progetto e dal rappresentante della Direzione generale competente, altresì evidenziando che «le prescrizioni della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le Province di Cremona,



Mantova e Lodi riportate nella nota del 2 maggio 2024, n. 4615 [...] costituendo parte integrante dell'intero *iter* di valutazione debbono essere considerate in sede di deliberazione CIPESS»;

Tenuto conto che:

l'intervento risulta inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121, in conformità alla cd «Legge obiettivo» (legge n. 43 del 2001 e successive modificazioni) ed è stato altresì riconfermato nel «Programma delle infrastrutture strategiche» (PIS) di cui alla tabella «0» allegata alla delibera CIPE 1° agosto 2014, n. 26, al punto 2.75;

l'opera rientra nel Programma degli interventi prioritari sulla rete viaria regionale, il cui ultimo aggiornamento è stato approvato con la richiamata delibera di giunta della Regione Lombardia n. 3645 del 2024;

come risulta dalla proposta del MIT, l'intervento complessivo si pone come prosecuzione dei lavori di riqualificazione dell'infrastruttura stradale, oggi in gestione provinciale, già realizzati nel territorio della Provincia di Cremona, denominati «S.P. CR ex S.S. n. 415 «Paullese» - Ammodernamento tratto «Crema - Spino d'Adda» - Lotto n. 2 - Realizzazione tronco «Dovera - Spino d'Adda» comprese le mitigazioni dell'intera tratta - CUP G67H03000220005». Tali opere, congiuntamente al raddoppio della carreggiata sul territorio milanese la cui realizzazione è a cura della Città metropolitana di Milano, rappresentano il completamento del potenziamento della tratta Crema - Milano;

Considerato che, dal punto di vista dello sviluppo sostenibile, la realizzazione dell'opera contribuirà al miglioramento del livello di servizio e sicurezza dell'infrastruttura stradale, mediante il raddoppio delle corsie di marcia e l'eliminazione degli accessi a raso, favorendo la fluidificazione del traffico con conseguente riduzione di rumore ed emissioni inquinanti, e prevedendo il restauro filologico del ponte asburgico, con materiali tradizionali e nel rispetto dei criteri ambientali minimi (CAM), garantendo la fruizione anche alle utenze deboli;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato, di cui alla delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE)», così come modificata dalla delibera di questo stesso Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. n. 6723 del 19 giugno 2025, con la quale la competente Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali ha trasmesso il quadro sinottico aggiornato relativo alle prescrizioni e raccomandazioni espresse in sede di Conferenza di servizi, facendo seguito alla riunione preparatoria del CIPESS tenutasi il giorno 10 giugno 2025, nel corso della quale, la Regione Lombardia ha evidenziato la necessità di apportare alcune lievi correzioni materiali concernenti le prescrizioni e raccomandazioni espresse dalla Regione stessa in sede della citata Conferenza di servizi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del CIPESS, e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di partenariato pubblico-privato;

Vista la nota DIPE n. 7290-P del 25 giugno 2025, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito nota congiunta, e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che, ai sensi dell'art. 16, comma 3, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni, «In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vicepresidente del Comitato stesso»;

Considerato che il testo della delibera approvata nella presente seduta, ai sensi dell'art. 5, comma 7, del regolamento interno del CIPESS sarà trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze per le verifiche di finanza pubblica e successivamente sottoposto alla sottoscrizione del Segretario e del Presidente del Comitato;

Tenuto conto del dibattito svolto in seduta;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

Come previsto dall'art. 225, comma 10, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici», le disposizioni seguenti sono adottate ai sensi e per gli effetti dell'art. 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, in quanto la procedura di valutazione di impatto ambientale dell'opera in esame era già stata avviata alla data di entrata in vigore del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

1. Approvazione del progetto definitivo

1.1. È approvato il progetto definitivo dell'intervento denominato S.P. ex S.S. n. 415 «Paullese» - Ammodernamento tratto «Crema - Spino D'Adda» Lotto n. 3 «Nuovo



ponte sul fiume Adda». Lavori di raddoppio del ponte sul fiume Adda e dei relativi raccordi in Provincia di Cremona e Lodi, ai sensi e per gli effetti:

dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006 per le parti del progetto invariate rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera CIPE n. 121 del 2007;

dell'art. 167, comma 5, del medesimo decreto legislativo n. 163 del 2006, per le parti del progetto di nuova introduzione o variate rispetto al progetto preliminare;

degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e successive modificazioni, con le prescrizioni e le raccomandazioni accolte in sede di conferenza di servizi, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della contestuale dichiarazione di pubblica utilità.

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

1.3. È, altresì, approvato ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, il programma di risoluzione delle interferenze proposto, i cui elaborati, ivi inclusi il cronoprogramma di risoluzione delle interferenze e gli espropri, sono riportati nella documentazione allegata alla proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Autorizzazione nuovo limite di spesa e copertura finanziaria

2.1. Il costo complessivo dell'opera è pari a 38.000.000 di euro, di cui 22.440.274,42 euro per lavori e oneri della sicurezza, 10.622.865,21 euro per somme a disposizione e 4.936.860,37 euro per IVA e altre imposte e contributi di legge. Tale importo di 38.000.000 di euro costituisce il nuovo limite di spesa autorizzato per l'intervento, comprensivo delle opere di mitigazione e compensazione e delle azioni di monitoraggio ambientale.

2.2. La copertura finanziaria del costo aggiornato di 38 milioni di euro è garantita per 30.764.581,30 euro a carico della Regione Lombardia e per 7.235.418,70 euro a carico della Provincia di Cremona, come rappresentato più in dettaglio nelle premesse.

3. Prescrizioni e raccomandazioni

3.1. Le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, costituite dai prospetti relativi alle risultanze della verifica di ottemperanza ex articoli 166 e 185 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e della Conferenza di servizi, sottoscritti dal Responsabile unico del progetto e dal rappresentante della Direzione generale competente, cui resta subordinata l'approvazione del progetto di cui al punto 1.1, sono riportate negli allegati 1 e 2, che formano parte integrante della presente delibera.

3.2. Il soggetto aggiudicatore recepirà le prescrizioni, relative alla tutela monumentale, al cui pieno rispetto è stata subordinata l'efficacia dell'autorizzazione all'esecuzione delle opere rilasciata dalla Soprintendenza competente con nota del 2 maggio 2024, n. 4615 e conferma-

te dal Ministero della cultura con nota 13 giugno 2024, n. 20542, di seguito riportate:

3.2.1. «siano comunicati per iscritto, con un anticipo di almeno dieci giorni, la data di inizio dei lavori, il nominativo della ditta esecutrice e della direzione lavori, che dovrà essere obbligatoriamente affidata alla figura professionale abilitata di architetto in conformità alle disposizioni dell'art. 52 del regio decreto 23 ottobre 1925, n. 2537;

3.2.2. venga realizzata una esauriente ed esaustiva documentazione fotografica, anche su supporto informatico, delle diverse fasi dei lavori, da inviare all'ufficio competente unitamente alla relazione di fine lavori»;

3.3. Per il profilo di tutela del patrimonio archeologico, il soggetto aggiudicatore recepirà la prescrizione richiesta con le note richiamate al punto 3.1. della presente delibera: «si richiede che tutte le operazioni di scavo siano effettuate con l'assistenza di una ditta archeologica, che operi su incarico della Committenza, sotto la direzione scientifica di questo Ufficio» e «si prescrive di effettuare controlli mediante *metal detector* nel sedime pertinente all'alveo fluviale, in corrispondenza di tutte le nuove escavazioni»;

3.4. Il soggetto aggiudicatore proseguirà con le successive fasi progettuali e di realizzazione dell'opera, recependo le prescrizioni e le raccomandazioni, riferite al progetto definitivo, cui resta subordinata l'approvazione dello stesso, la cui ottemperanza non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui alle premesse e al precedente punto 2.

3.5. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre, se del caso, misure alternative.

4. Disposizioni finali

4.1. Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio, aggiornando e garantendo l'omogeneità dei dati presenti nel sistema CUP e nella Banca dati unitaria.

4.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti terrà informato il CIPESS sulla conclusione dei lavori o su eventuali ritardi che si dovessero determinare e sulle conseguenti misure poste in atto.

4.3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di monitoraggio sulla realizzazione dell'opera ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa.

4.4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti il progetto.

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

Il Vice Presidente: GIORGETTI

Il Segretario: MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 10 novembre 2025

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1635



S.P. ex S.S. n. 415 "Paullese" – Ammodernamento tratto "Crema – Spino d'Adda".
Lotto n. 3 – "Nuovo ponte sul fiume Adda – Lavori di raddoppio del ponte sul fiume Adda e dei relativi raccordi in Provincia di Cremona e Lodi".

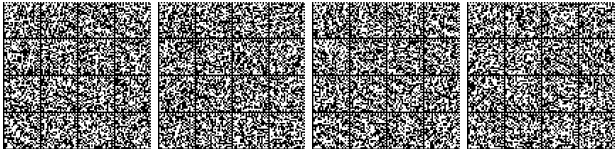
La seguente tabella riporta le risultanze della Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006 (cod. IDVIP: 4637) come da parere n. 373 dell' 8 novembre 2021 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS.

Le verifiche alle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE 121 del 9/11/2007 hanno portato a ritenere:

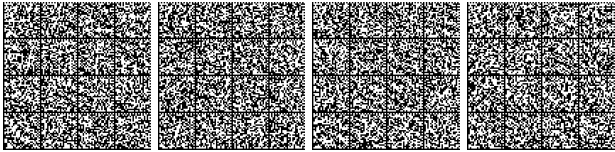
- Ottemperata: n. 1.2.1, 2.1.5, 2.1.6, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.2.5, 2.3.2, 2.4.5, 2.4.6, 2.5.1, 2.5.2
- Parzialmente ottemperata: n. 2.1.2, 2.1.3, 2.4.1.a, 2.4.4, 3.1.6,
- Da Ottemperare in fase successiva: n. 2.1.1, 2.1.4, 2.3.1, 2.3.3, 2.4.1.b, 2.4.1.c, 2.5.3, 5.2, 61, 7.2, 7.3
- Recepita per la presente fase e da Ottemperare in fase successiva: n. 2.4.2, 2.4.3, 3.1.2, 3.1.7, 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4, 5.1.5, 7.1
- Ottemperanza a cura di altro Ente: n. 1.1.1, 1.2.2, 2.5.1, 3.1.1, 3.1.4, 3.1.5, 4.1.1
- Superata: n. 3.1.3.

In rosso sono evidenziate le ulteriori azioni di aggiornamento e completamento del presente progetto definitivo e che rispondono alle prescrizioni individuate dall'istruttoria sopraccitata come "parzialmente ottemperate" e "da ottemperare in fase successiva" (azioni di indirizzo per la redazione del progetto esecutivo).

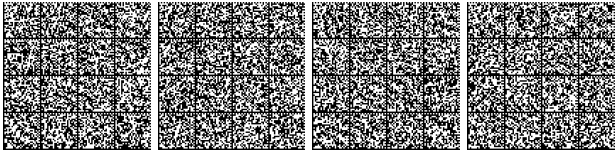
Cod. prescr.	TESTO DESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI/AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
1. PRESCRIZIONI DI CARATTERE PROGETTUALE			
1.1 Elementi di carattere generale			
1.1.1	Si conferma la soluzione 2a – ponte ad unica carreggiata da realizzarsi fra il ponte esistente in esercizio ed il ponte storico – preservando, altresì, un approfondimento, di concerto con tutti gli enti interessati, della possibilità di modifica/sostituzione, anche in fase successiva, del ponte attualmente in esercizio, al fine di avvicinarsi alla soluzione con unico ponte a doppia carreggiata auspicata sia da Regione Lombardia che dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali per un migliore inserimento paesistico. Il nuovo ponte dovrà essere realizzato quanto più possibile in affiancamento totale dell'impalcato a quello esistente in	In accordo a quanto prescritto, la realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adda è prevista in posizione intermedia tra il ponte storico di Bisnate ed il ponte attualmente in esercizio. Il nuovo ponte sarà destinato alla sola carreggiata in direzione Cremona, mentre l'attuale accoglierà le due corsie in direzione Milano. L'ipotesi di demolizione dell'attuale ponte e di prevedere la realizzazione di unico manufatto a quattro corsie, quale soluzione auspicata in fase preliminare, è stata di fatto scartata in considerazione dei seguenti elementi: • Necessità di mantenere durante tutti i lavori il transito lungo la direttrice Paullese interessata quotidianamente da importanti volumi di traffico (traffico giornaliero medio pari a 26.000 veicoli) che risulterebbero non	Altro Ente Parere MIC acquisito al prot. CTVA/ 2766 del 27/05/2021



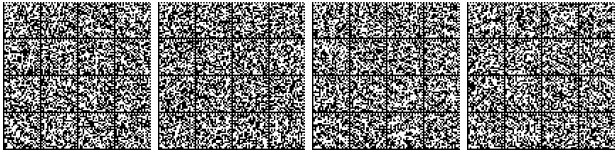
	esercizio e con forte cura nella riduzione della criticità idraulica e dovrà, inoltre, conseguire un'opera di attraversamento di alto valore tecnico - architettonico sia in se stessa che nel contesto paesaggistico nel quale dovrà inserirsi.	• deviazibili su percorsi alternativi senza gravi impatti sulla circolazione. Il manufatto in c.a. e c.a.p. attualmente in esercizio è stato realizzato per conto di A.N.A.S. tra il 1983 e il 1985 con lavori appaltati per somma urgenza a seguito del cedimento strutturale di una delle pile del ponte storico in muratura che lo ha reso inidoneo al transito veicolare, ed è stato aperto ufficialmente al traffico il 24 aprile 1985. Il suo stato di conservazione generale è buono, le parti strutturali non presentano ammaloramenti, ed è pertanto ipotizzabile che sia in grado di svolgere la sua funzione ancora per decenni di vita utile. • Il calibro stradale dell'impalcato del ponte attuale è idoneo per accogliere la carreggiata nord in direzione Milano, previo adeguamento dei soli cordoli di impalcato per l'installazione di nuove barriere stradali in accordo agli standard previsti per il livello di servizio della nuova arteria stradale raddoppiata. Tali barriere metalliche hanno le medesime caratteristiche di quelle installate lungo il nuovo ponte, ovvero barriere bordo-ponte con classe di contenimento H4, così da far assumere ai piani viabili delle due carreggiate contrapposte il medesimo aspetto, sia lateralmente, sia nello spazio centrale spartitraffico. • Incremento sostanziale dei costi di investimento quantificabile, in aggiunta agli oneri preventivati, con la maggioranza dovuta ai costi necessari alla demolizione, allo smaltimento dei materiali demoliti, e alla ricostruzione di un ulteriore ponte. Il nuovo ponte affiancato all'esistente è costituito da un impalcato a 3 campate ad arco ribassato (lunghezza in asse appoggi pari a 48,50-93,08-48,50) e presenta un profilo del tutto simile al ponte in esercizio, sia per sagoma sia per quote di imposta. Questa conformazione consente da un lato di non alterare la vista in prospetto attualmente esistente su entrambi i fronti nord e sud delle opere di attraversamento, e dall'altro permette al ponte di presentarsi come un unico manufatto con l'esistente, pur restando strutturalmente indipendente dallo stesso. Le pile sono previste in allineamento e in aderenza a quelle del ponte in esercizio in modo da ridurre la criticità idraulica, e sono cinte interamente con le attuali da un carter metallico che non ha funzioni strutturali, ma conferisce alla pile l'aspetto estetico di un unico blocco di sostegno per entrambi gli impalcati, migliorandone al contempo l'efficienza idrodinamica.
1.2 Elementi di carattere puntuale		
1.2.1	Dovrà essere garantito il collegamento della Via Pioppo all'uscita Ovest di Spino d'Adda della Paullese riqualificata.	Il collegamento della Via Pioppo è garantito mediante il sottopasso la cui realizzazione è stata anticipata nell'ambito dei lavori di riqualifica della ex S.S. n. 415 "Paullese" - lotto cremonese n. 2 indicativamente alla km 16+538 in Comune di Spino d'Adda unitamente alla nuova viabilità comunale in uscita dallo svincolo Spino Ovest (lavori ultimati nel 2015).
1.2.2	Nella progettazione definitiva e/o esecutiva del nuovo ponte, dovrà essere prestata particolare attenzione alla qualità architettonica del manufatto, procedendo nella redazione della progettazione in pieno accordo con le Sovrintendenze per i beni architettonici ed ambientali di	Gli esigui spazi operativi a disposizione necessari al varo del ponte, confinati tra il ponte storico e il ponte esistente, e l'impossibilità di agire mediante operazioni di montaggio dal basso, hanno indotto l'adozione di una struttura metallica a cassone per la formazione degli elementi strutturali dell'impalcato. Questa soluzione consente in particolare di accelerare la durata delle fasi di montaggio e di ridurre i
		OTTEMPERATA
		Altro Ente Parere MIC acquisito al prot. CTVA/ 2766 del 27/05/2021



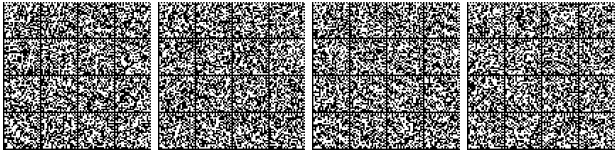
Milano e Brescia.	tempi di approntamento delle isole provvisori in alveo necessarie per il sostegno delle platee di varo. Le platee di assemblaggio troveranno infatti spazio lungo i rilevati di approccio al ponte esistente che una volta assemblato nelle due metà sarà posizionato in sede definitiva a spinta nell'interspazio esistente tra il ponte storico e il ponte in esercizio. Il nuovo ponte presenta un profilo del tutto simile al ponte in esercizio, ovvero costituito da impalcato a tre luci ad arco ribassato che consente di mantenere una configurazione architettonica leggera e semplice nelle sue linee compositive. Allo scopo di preservare la singolarità estetica del ponte asburgico nel contesto esistente e di porre in maggior relazione i due ponti contemporanei in modo da far assumere loro l'aspetto di unica struttura, pur restando strutturalmente indipendenti, sia l'impalcato del nuovo ponte, sia il carter di inviluppo delle pile allineate, sono realizzati, anziché in acciaio COR.TEN come inizialmente previsto, in acciaio tradizionale al carbonio opportunamente verniciato con colorazione tendente alle tonalità grigio luce/grigio cemento. Le spalle del nuovo ponte, sia in sponda cremonese sia in sponda lodigiana, sono posizionate lungo lo stesso allineamento di quelle esistenti e mantengono il medesimo aspetto geometrico e le stesse caratteristiche materiche (calcestruzzo faccia a vista). Su sponda cremonese la scarpa della controbanca rivestita con blocchi squadri in cemento posti in aderenza alla spalla esistente è prolungata sotto sagoma anche in corrispondenza della nuova spalla così da assumere un unico aspetto ben profilato e ordinato lungo l'intero fronte visibile dal passaggio ciclopodale esistente. Su sponda lodigiana la controbanca è assente. Le spalle manterranno comunque lo stesso aspetto a vista a tutt'altezza lungo l'intero fronte visibile dal passaggio ciclopodale di nuova previsione, ottenuto dal risvolto orizzontale delle protezione di sponda fluviale realizzata con massi ciclopici. Allo scopo di mitigare gli impatti visivi dovuti alla presenza degli impalcati contemporanei e delle barriere stradali ad essi associate, nonché attenuare i disturbi acustici determinati dal traffico veicolare in transito sugli stessi rispetto agli utenti che transiteranno sul ponte storico, si prevede l'installazione di una barriera schermante visiva/acustica sul nuovo ponte lungo il fronte rivolto verso il ponte storico. Tale barriera si compone di: • pannelli scatolari fonoassorbenti costituiti da lamiera forata in acciaio COR.TEN e lana minerale per un'altezza di 2,50 m sopra il piano viabile posizionali su montanti verticali di pari materiale posti a passo longitudinale pari a 3,00 m; • carter in lamiera a disegno con forature in acciaio corten per un'altezza di 1,00 m sotto il piano viabile. Questa parte ha lo scopo di mascherare visivamente il passaggio delle passerelle porta cavi dei servizi tecnologici integrate alla barriera stessa e il sistema di tubazioni e pluviali per il collettamento delle acque meteoriche di piattaforma intercettate dall'impalcato tramite caditoie a bocca di lupo poste lungo il cordolo di alloggiamento delle barriere stradali metalliche. La barriera così composta, oltre a costituire, per colorazione, un elemento di relazione
-------------------	---



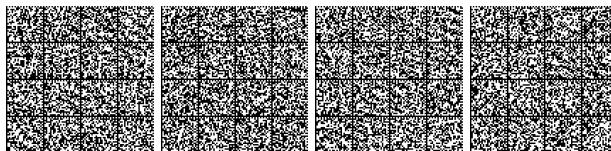
	delle nuove strutture con le arcate in laterizio del ponte storico, punta a valorizzare la fruizione del ponte storico stesso da parte della mobilità lenta di ciclisti e pedoni, isolando il passaggio dal contesto stradale adiacente. Il presente progetto definitivo recepisce le Indicazioni della Soprintendenza: - la barriera da installare sul nuovo ponte sono limitate alle barriere stradali metalliche che, a differenza delle barriere new-jersey inizialmente previste, consentono maggiore visibilità, anche se parziale, verso nord; - la barriera schermante è limitata al solo carter in lamiera (altezza 1,00 m) con una colorazione nei toni del grigio-chiaro, anziché in acciaio COR.TEN, da posizionare al di sotto del piano viabile lungo il lato nord del nuovo ponte allo scopo di mitigare gli impatti visivi dovuti alla presenza delle passerelle portacavi per i sotto-servizi tecnologici e del sistema di tubazioni e pluviali per il collettamento delle acque meteoriche di piattaforma. Nella successiva fase di progettazione esecutiva saranno definite le opportune soluzioni di dettaglio da sottoporre alla Soprintendenza territorialmente competente per il preventivo parere, in merito alle sistemazioni dei percorsi di accesso alle sponde del fiume Adda al ponte storico e viceversa.		
2. PRESCRIZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE			
2.1 Elementi di carattere generale			
2.1.1	Dovranno essere inserite, nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto), le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.	Il progetto definitivo viene integrato con una nuova progettazione delle opere di mitigazione e di compensazione ambientale che comprende anche le opere necessarie per mitigare gli impatti provocati in fase di costruzione dell'opera e che costituiranno impegni contrattuali per l'Impresa esecutrice. Tale progettazione prevede la redazione del quaderno delle opere tipo per gli interventi di mitigazione ambientale che sarà ripreso in fase di progettazione esecutiva. In merito alle prescrizioni relative alla conduzione del cantiere, oltre alle prescrizioni standard relative agli impatti sulla componente acqua, aria e rumore si terrà altresì conto dei dati raccolti durante il monitoraggio ante-opera e di eventuali ulteriori indicazioni derivanti dalla Valutazione d'Incidenza (Art. 5 D.P.R. 357/1993).	RECEPITA IN RELAZIONE DI RISPONDENZA - DA OTTEMPERARE IN PROGETTO ESECUTIVO
2.1.2	Dovrà essere compreso un progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale V.I.A. ed inserirne il relativo costo nel quadro economico generale.	Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato rivisto, aggiornato ed integrato per tutte le componenti ambientali e gli aspetti tematici di rilievo, in conformità con quanto definito nelle "Linee guida del Ministero dell'Ambiente". L'obiettivo generale del Piano di Monitoraggio Ambientale, per quanto riguarda vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi è quello di avere un quadro chiaro della situazione di queste componenti in fase di ante operam, mantenere sotto controllo la situazione durante il "corso d'opera", al fine di poter intervenire rapidamente in caso di criticità, ed in fine ripetere i monitoraggi post operam per una verifica che le attività lavorative non abbiano apportato cambiamenti allo stato delle componenti ambientali. Un altro obiettivo del piano è quello di controllare in fase post operam il corretto accrescimento delle nuove piantumazioni ed il loro inserimento nel contesto ambientale, ovvero verificare le eventuali ripercussioni positive dal punto di vista floristico-vegetazionale sulla qualità biologica del territorio. Nel Piano di Monitoraggio Ambientale sono esplicitati tutti i costi per la sua	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Gli elaborati 5.11 - rev.01 e 5.12 - rev.01 sono relativi a "Opere a verde – Computo metrico estimativo" e "Elenco prezzi unitario – Prezziario opere forestali Regione Lombardia 2019". Tra gli elaborati rev.01 non è presente il Q.E. generale dell'opera



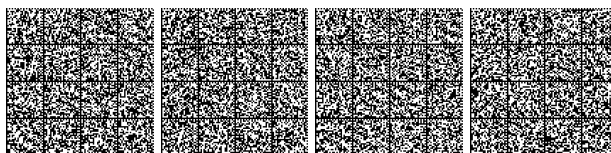
		attuazione nelle varie fasi temporali. Tali costi saranno riportati nel quadro economico complessivo dell'opera. Si rimanda all'elaborato 5.4 – rev 01 – Piano di Monitoraggio Ambientale per i dettagli tematici considerati. Il Piano di Monitoraggio Ambientale sopraccitato assume nuova codifica/numerazione (vedi elaborato 415DQ105000). Il costo per l'esecuzione delle attività di monitoraggio previste dal piano risulta inserito tra le voci componenti le somme a disposizione del Q.E. generale dell'opera (vedi elaborato 415DT102000).	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Le misure sono indicate nel PMA ma non negli elaborati di progetto e negli oneri per l'impresa. In sede di progettazione esecutiva dovranno essere specificate nei relativi elaborati di progetto e di gara.
2.1.3	Nella progettazione definitiva e/o esecutiva dovranno essere previste, per la fase di cantiere, misure idonee a consentire la conservazione dell'area naturale oggetto di intervento.	Il Piano di Monitoraggio Ambientale individua specificatamente per le fasi di cantiere le attività e le puntuali modalità operative che dovranno essere rispettate nella conduzione dei lavori per garantire l'integrità dell'ambiente naturale in tutte le sue componenti. Oltre a tali prescrizioni relative agli impatti sulla componente acqua, aria e rumore si terrà altresì conto dei dati raccolti durante il monitoraggio ante-opera e di eventuali ulteriori indicazioni derivanti dalla Valutazione d'Incidenza (Art. 5 D.P.R. 357/1993). Gli accorgimenti utili alla limitazione della diffusione di polveri durante le attività di cantiere con l'obiettivo di evitare la deposizione sulla vegetazione e lungo il tratto del fiume Adda coinvolto dai lavori a tutela degli ecosistemi presenti sono così riassumibili: • limitazione della velocità dei mezzi all'interno delle aree di cantiere e sulle piste non pavimentate a 30 km/h; • trattamento delle superfici non pavimentate tramite bagnamento (wet suppression) con acqua; • pulizia automatica delle ruote dei mezzi dalla polvere con un sistema automatico di irrigazione; • copertura dei cumuli; • sospensione delle attività di movimentazione materiali con venti di velocità elevata; • posizionamento, se necessario, di barriere mobili atte a ridurre le dispersioni di polveri; • Ottimizzazione del carico dei mezzi di trasporto preferendo bilici telonati di grande capacità e pianificazione dei viaggi evitando le ore di punta del traffico locale; • Riduzione dell'altezza di caduta sul mezzo di trasporto del materiale polverulento durante le operazioni di movimentazione e carico/scarico; • spegnimento del motore dei mezzi durante le operazioni di carico/scarico. Si rimanda all'elaborato 5.4 – rev 01 – Piano di Monitoraggio Ambientale per i dettagli tematici considerati. L'allegato citato assume nuova codifica/numerazione: per 5.4 vedi elaborato 415DQ105000. In sede di progettazione esecutiva negli elaborati di riferimento saranno specificate le misure previste per la limitazione della diffusione di polveri durante le attività di cantiere a carico dell'impresa esecutrice.	
2.1.4	Si dovrà predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un Sistema di Gestione	Nel bando di gara d'appalto dei lavori verrà richiesto all'Appaltatore di essere dotato o di dotarsi del Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri	DA OTTEMPERARE IN FASE SUCCESSIVA



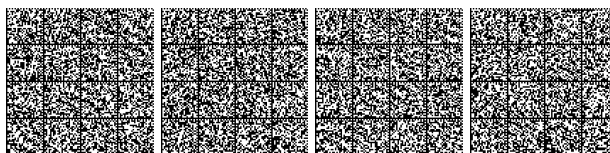
	Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CEE n. 761/2001).	di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CEE n. 761/2001).	
2.1.5	Gli elaborati dovranno essere redatti in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.	Gli elaborati sono stati redatti in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.	OTTEMPERATA
2.1.6	Le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto dovranno essere sviluppate, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo, come riferimento, "Linee guida per capitalati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio V.I.A., settembre 1997, e altri manuali qualificati quali, ad esempio: • "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000; • "Manuale di ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001 e 2003; • "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'A.P.A.T., 2002.	Il progetto definitivo viene integrato con una nuova progettazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale definite secondo i criteri individuati dalla normativa di settore e/o suggeriti dalle linee guida qualificate e definite in accordo con i responsabili del Parco Regionale Adda Sud. Gli interventi sono illustrati dalla relazione e dalle tavole progettuali in grado di permettere l'identificazione corretta delle aree interessate e la tipologia di interventi previsti. Si rimanda per i dettagli agli allegati n. 5.1 – 5.5 - 5.6 – 5.7 – 5.8). Il disciplinare degli elementi tecnici delle opere a verde (allegato n. 5.9) mette in evidenza le tecniche utilizzate nella progettazione delle opere a verde. Sono individuate diverse tipologie di interventi vegetazionali distinti in: prato in piano; inerbimento del rilevato; arbusteto; arbusteto fiorito; arbusteto su rilevato; bosco; bosco filtro; siepe a tetto; filare arboreo; siepe stretta; siepe larga; laghetto. Per ogni tipologia sono individuate le specifiche da adottare per i sestri di impianto, per le scelte del materiale vivaistico, per le modalità di messa a dimora. Gli allegati citati assumono nuova codifica/numerazione: - per 5.1 vedi elaborato 415DQ101000 - per 5.5 vedi elaborato 415DQ202000 - per 5.6 vedi elaborato 415DQ203000 - per 5.7 vedi elaborato 415DQ204010 - per 5.8 vedi elaborato 415DQ204020 - per 5.9 vedi elaborato 415DQ301000	OTTEMPERATA
2.2 Ambiente, idrico, suolo e softsuolo			
2.2.1	Come previsto dallo S.I.A., nelle successive fasi di progettazione dovrà essere redatto lo studio per la valutazione della compatibilità idraulica del nuovo attraversamento dell'Adda, valutando le modifiche potenzialmente indotte sugli equilibri naturali del fiume in rapporto con le fasce delimitate dal P.A.I. secondo i criteri e le metodologie in esso contenuti (Direttiva contenente i "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B" Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11.05.1999), e sviluppando il progetto delle opere di consolidamento. Tali documenti dovranno costituire parte integrante del progetto definitivo.	La valutazione di compatibilità idraulica della nuova opera è stata condotta, per conto della Provincia di Cremona, dall'Università di Pavia – Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura. Alla verifica idraulica preliminare preventiva, con modello monodimensionale, è seguita la modellazione numerica bidimensionale a fondo fisso e la successiva modellazione fisica dell'erosione localizzata del fondo su un modello fisico in scala, appositamente realizzato presso il laboratorio n. 2 del Polo Scientifico di Boretto (MN) di proprietà dell'Agenzia Interregionale per il Fiume Po. Tale modellazione fisica ha consentito di definire stime attendibili in merito all'entità dell'erosione localizzata in prossimità delle pile e delle spalle dei ponti esistenti e di quantificare conseguentemente l'estensione della protezione del fondo necessaria a contrastare una eccessiva erosione dell'alveo. Successivamente a tali verifiche l'analisi è stata estesa ad una zona molto più vasta al fine di completare le verifiche di compatibilità idraulica previste dalla Direttiva P.A.I., ampliando il dominio di calcolo alle aree golenali e i loro principali limiti morfologici presenti in destra e sinistra idraulica, e per approfondire le modalità degli eventuali allagamenti provocati da ipotetici eventi di piena catastrofici nelle varie fasi di realizzazione del	OTTEMPERATA - l'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po ha espresso parere favorevole ai sensi dell'art. 38 delle NA del PAI e della Direttiva Infrastrutture del PAI, rimandando all'APO la verifica della compatibilità delle opere provvisori durante la fase di cantiere



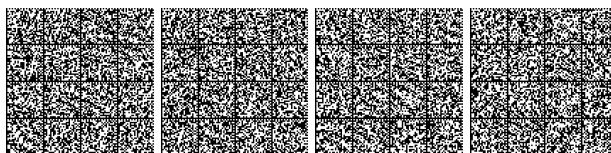
2.2.2	Dovrà essere previsto uno studio approfondito circa il rapporto dell'opera con le fasce fluviali di esondazione (A e B) e, quindi, relativo alla conformità del progetto al Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Po. In ogni caso gli interventi previsti lungo il corso d'acqua dovranno essere verificati con le autorità competenti (Autorità di Bacino del Po e A.I.P.O.).	ponte Lo studio richiesto, come descritto al punto precedente, è stato sottoposto per le valutazioni di competenza sia ad Autorità di Bacino Distrettuale per il Fiume Po sia alla Agenzia Interregionale per il Fiume Po che hanno rilasciato il nulla osta all'intervento rispettivamente con nota prot. n. 32623 del 24/06/2020 e n. 21778 del 21/04/2020 allegate al presente documento in appendice.	OTTEMPERATA - l'AIPO ha rilasciato nulla osta ai soli fini idraulici e ai sensi del R.D. 523/1904 con prescrizioni che dovranno essere ottemperate nelle fasi successive con controllo da parte di Altro Ente
2.2.3	Si dovrà prevedere, compatibilmente con le esigenze di carattere statico e strutturale, il massimo impiego possibile delle tecniche dell'ingegneria naturalistica per gli interventi di: • consolidamento delle fondazioni dei ponti esistenti, in particolare di quello storico; • rinforzo, risagomatura e innalzamento della soglia a valle; • consolidamento delle sponde del fiume per contrastare l'attività erosiva della corrente.	Il progetto definitivo individua gli interventi di consolidamento e di manutenzione del ponte storico di Bisnate, necessari al suo mantenimento e conservazione storico-architettonica per recuperare la funzionalità con l'obiettivo di consentire, pur con limitazioni, il transito alle categorie di veicoli che non potranno più transitare a norma di Codice della Strada lungo la strada Paullese riqualificata, ovvero pedoni, cicli e motocicli e mezzi agricoli. Si rimanda all'elaborato 12.1 – "Ponte Asburgico - relazione generale" per la descrizione degli interventi di consolidamento e all'elaborato 12.5.17 – "Ponte Asburgico - relazione tecnica e storica" e all'elaborato 12.5.18 – "Ponte Asburgico - relazione per la Soprintendenza", per la descrizione degli interventi di restauro e conservazione. Stante l'obiettivo di riabilitazione del ponte storico, gli interventi di consolidamento, di restauro e di conservazione assumono carattere prevalentemente strutturale e dovranno essere necessariamente condotti con le tradizionali tecniche dell'ingegneria civile. Gli interventi previsti non modificano comunque in alcun modo l'aspetto esterno del manufatto. Per quanto concerne la soglia a valle del ponte storico, a seguito di un intervento di riprofilatura già eseguito da A.I.P.O. sulla briglia stessa, non si rendono necessari ulteriori interventi di rinforzo, risagomatura ed innalzamento. Il progetto prevede, sulla base delle risultanze dello studio di compatibilità idraulica e della modellazione fisica sviluppata, interventi di protezione delle sponde e dell'alveo in corrispondenza della pile di tutti gli attraversamenti. Le protezioni all'erosione del fondo alveo saranno realizzate mediante posa di massi naturali di adeguata granulometria (rip-rap). Per le sponde saranno adottati i criteri suggeriti dalle tecniche di ingegneria naturalistica per la formazione di scogliere rinverdite mediante la posa di grossi massi disposti irregolarmente lungo la scarpata e la messa a dimora di talee di salice nelle fessure tra i massi stessi. Gli allegati citati assumono nuova codifica/numerazione: per 12.1 vedi elaborato 415DH101000 per 12.5.17 vedi elaborato 415DH102000 per 12.5.18 vedi elaborato 415DH103000	OTTEMPERATA
2.2.4	Si dovranno prevedere gli interventi di sistemazione idraulica e ambientale delle sponde del fiume Adda – tenuto anche conto del nuovo regime idraulico che il progetto determina – utilizzando, per quanto possibile, le tecniche di ingegneria naturalistica.	Si rimanda ai riscontri già menzionati per le prescrizioni n. 2.2.2 e 2.2.3.	OTTEMPERATA



2.2.5	In fase di progettazione definitiva e/o esecutiva dovranno essere previste idonee strategie per il controllo delle polveri di cantiere, al fine di evitare danni sia alle acque di falda che a quelle dell'Adda.	Il Piano di Monitoraggio Ambientale individua accorgimenti utili alla limitazione della diffusione di polveri durante le attività di cantiere con l'obiettivo di evitare la deposizione sulla vegetazione e lungo il tratto del fiume Adda coinvolto dai lavori a tutela degli ecosistemi presenti. Si rimanda al riscontro sulla prescrizione n. 2.1.3.	OTTEMPERATA
2.3 Rumore e vibrazioni			
2.3.1	Dovranno essere effettuate rilevazioni fonometriche post operam, finalizzate alla verifica del conseguimento del rispetto dei limiti di rumore, alla verifica della efficacia delle soluzioni mitigative adottate e, ove necessario, al dimensionamento e alla progettazione di eventuali ulteriori mitigazioni che si dovessero rendere necessarie per conseguire il rispetto dei limiti stessi. Le azioni di monitoraggio acustico dovranno essere svolte sulla base di specifico piano operativo da verificare e approvare da parte della Regione, sentita l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (A.R.P.A.).	In fase post operam in corrispondenza dei punti di misura adottati per la valutazione dell'impatto acustico, e comunque sulla base di un piano operativo concordato con Regione Lombardia e sentita l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, saranno ripetute le misurazioni fonometriche ai fini della verifica del rispetto dei limiti normativi vigenti.	DA OTTEMPERARE IN FASE DI VERIFICA DI ATTUAZIONE FASE 1 E IN FASE POST OPERAM
2.3.2	Il progetto dovrà contenere le indicazioni di cui al D.P.R. n. 142/2004 relativo all'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare.	L'elaborato n. 5.3 - Valutazione d'Impatto Acustico è stato redatto ai sensi del D.P.R. n. 142/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare". L'allegato citato assume nuova codifica/numerazione: per 5.3 vedi elaborato 415DQ104000	OTTEMPERATA
2.3.3	In caso siano presenti casi di criticità relativa ai livelli acustici, eventualmente segnalati dallo S.I.A. o dallo studio di A.R.P.A. di Lodi, Cremona e città di Milano/Melegnano, prot. n. 97/2003 del 30.05.2003, in sede di progettazione esecutiva si dovranno verificare i risultati delle simulazioni previsionali ed, eventualmente, ridimensionare le opere di mitigazione.	Dalle conclusioni dello studio di cui all'elaborato n. 5.3 - Valutazione d'Impatto Acustico non emergono particolari criticità relative ai livelli acustici. In ultima analisi, considerando il combinato disposto del D.P.R. n. 142/2004 e del D.M. 29.11.2000 tutti gli edifici per i quali vi sono superamenti in facciata, possono ritenersi già risanati considerando lo stato e la qualità dei serramenti ivi presenti. In fase post operam in corrispondenza dei punti di misura adottati per la valutazione dell'impatto acustico, e comunque sulla base di un piano operativo concordato con Regione Lombardia e sentita l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, saranno ripetute le misurazioni fonometriche ai fini della verifica del rispetto dei limiti normativi vigenti. L'allegato citato assume nuova codifica/numerazione: per 5.3 vedi elaborato 415DQ104000	DA VERIFICARE IN FASE DI ATTUAZIONE FASE 1 SU PROGETTO ESECUTIVO
2.4 Flora, fauna ed ecosistema			
2.4.1	Per l'inserimento ambientale del nuovo ponte - nel contesto dell'insieme delle opere di riqualificazione della strada Paullese - dovranno essere affinate, in sede di progettazione definitiva e in accordo con la Regione Lombardia, l'Ente gestore del Parco Adda Sud, le proposte di opere ed interventi di compensazione ambientale, mediante: a) la riconnessione ecologica e il miglioramento funzionale degli ecosistemi comunque toccati	Il progetto delle opere di compensazione ambientale è orientato ad ottenere una riqualificazione paesaggistica e ambientale del corridoio fluviale con diversi interventi mirati al miglioramento degli habitat interferiti. Le scelte progettuali, in merito alla tipologia di intervento, alla loro funzione ed al loro posizionamento, sono state concordate con i responsabili del Parco Regionale Adda Sud. La progettazione ha quindi come obiettivo non solo la compensazione per la sottrazione di aree boscate esistenti, ma la ricostituzione di un tratto del corridoio	PARZIALMENTE OTTEMPERATA In sede di presentazione del progetto esecutivo (Verifica attuazione Fase 1) dovrà essere trasmessa la documentazione prodotta in esito agli accordi, documentando tali accordi



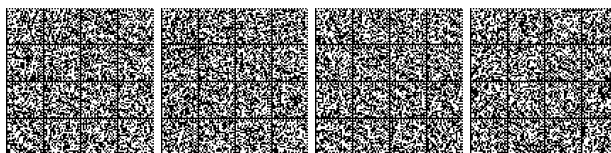
	dall'intervento, al fine di incrementare la funzione ecologica e la biodiversità del corridoio fluviale;	ecologico primario della rete ecologica regionale avendo cura di prendere in considerazione tutte le problematiche relative ai territori e ai siti di Natura 2000 limitrofi all'area di cantiere. In particolare, le sponde del fiume Adda verranno ripristinate ed avviate al recupero progressivo delle coperture vegetazionali, presupposto fondamentale per il pieno recupero della funzione ecologica del corridoio fluviale, mediante opere di ingegneria naturalistica costituite da scegliere in massi di cava completate da semine di erbacee e piantagione di talee di salice; di conseguenza, le sponde interessate dall'intervento saranno ripristinate. Il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede monitoraggio sia a monte che a valle dell'intervento, per un'estensione dell'area di monitoraggio di due km verso nord e due verso sud. Questo permetterà di verificare in tutte le fasi (ante, corso e post operam) il mantenimento della funzione ecologica di corridoio che il fiume Adda assume in questa porzione del suo corso, così come evidenziato anche dalla Rete Ecologica Regionale. Questo permetterà di reagire rapidamente in relazione a qualsiasi evento negativo delle varie componenti ambientali in materia di connessione ecologica e conservazione della biodiversità. In sede di progettazione esecutiva negli elaborati di riferimento saranno definite nel dettaglio le tipologie di interventi di compensazione ambientale in accordo con i soggetti interessati (Parco Adda Sud)	RECEPITA IN PARTE PER LA PRESENTE FASE - DA VERIFICARE CON RIFERIMENTO ALLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA E CON MONITORAGGI IN CORSO D'OPERA
	b) l'adeguata collocazione dei cantieri, delimitandone rigorosamente le aree per proteggere l'ambiente esterno dalla dispersione di polveri e rumori, limitando la loro presenza allo spazio e al tempo strettamente necessario alle lavorazioni, e con un pronto ripristino finale allo stato ante operam;	Il Piano di Monitoraggio Ambientale della componente vegetazione, flora e fauna include anche la fase CO "corso d'opera" al fine di valutare gli eventuali effetti dell'emissione di inquinanti. Le valutazioni degli impatti locali sull'atmosfera sono state sviluppate secondo le "linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali pulverulenti" elaborate da ARPA Toscana nonché i modelli e i parametri US-EPA (Ap-42 compilation of Air Pollutant Emission Factors). L'analisi della fase di cantiere sviluppata nel Piano per valutare le possibili emissioni di polveri (PM10) durante le varie fasi delle attività dei singoli cantieri ha considerato: - le emissioni di polveri dai motori dei mezzi di cantiere considerando gli impatti sulla viabilità ordinaria del trasporto dei materiali e delle terre da costruzione; - le emissioni di polveri per transito di mezzi su strade non pavimentate; - le emissioni di polveri per attività di movimentazione solidi (minerali, terra e/o rifiuti); - le emissioni di polveri per erosione del vento su aree non protette in superficie. L'analisi complessiva ha permesso di concludere che le emissioni sono compatibili con i ricettori più prossimi (circa 150 m), con valori inferiori ai valori limite fissati dalle Linee Guida ARPAT. Non si rilevano pertanto azioni da intraprendere. L'SIC più prossimi si trovano a distanza di circa 1 chilometro quindi, con lo stesso criterio (in funzione della distanza e della durata del cantiere), si può concludere che le emissioni saranno compatibili con questi ricettori. Al termine dei lavori le piste di accesso al cantiere saranno ripristinate alle condizioni dei luoghi originarie tramite interventi di apporto e profilatura di terra naturale vegetale e di impianto di essenze arboree e arbustive.	
	c) l'attuazione di un programma di monitoraggio ante e post operam degli ecosistemi e delle specie - in particolare faunistiche, sensibili e autoctone - con particolare attenzione al corridoio fluviale	Il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede un dettagliato programma di azioni per il controllo di vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi allo scopo di avere un quadro chiaro della situazione di queste componenti in fase di ante operam, mantenere sotto controllo la situazione durante il "corso d'opera", al fine di poter	RECEPITA IN PARTE PER LA PRESENTE FASE - Si rimanda al parere della regione Lombardia, riportato



	dell'Adda, per valutare e verificare, in termini di qualità ambientale complessiva, l'adeguatezza e l'esito degli interventi di mitigazione e compensazione	Intervenire rapidamente in caso di criticità, ed in fine ripetere i monitoraggi post operam per una verifica che le attività lavorative non abbiano apportato cambiamenti allo stato delle componenti ambientali, con particolare riferimento alle specie presenti lungo gli ambiti spondali, nonché la valutazione dell'efficacia delle realizzazioni previste per il recupero dei soprassuoli naturali. Si rimanda ai contenuti dell'elaborato 5.4 - Piano di Monitoraggio Ambientale per i prospetti di dettaglio delle attività di monitoraggio previste per tutte le componenti e per ogni fase dell'opera. L'area interessata dai lavori fa parte della Rete Ecologica Regionale (RER), infatti proprio nei pressi dell'area dei lavori sono individuati dalla RER: b) Elementi di primo livello; c) Corridoi regionali primari a bassa-moderata antropizzazione; Il corridoio si presenta, quindi, in direzione nord-sud e l'elemento aggiuntivo (il ponte) che andrà ad inserirsi non dovrebbe interrompere la funzionalità del corridoio stesso. Per la verifica di eventuali impatti ed il mantenimento della situazione attuale il PMA prende in considerazione tutte le specie sensibili e autoctone appartenenti sia agli ecosistemi prettamente fluviali, che a quelli terrestri. Si monitoreranno le aree ripristinate in modo da controllare la presenza di specie autoctone, l'eventuale ingresso di specie alloctone, e valutare l'eventuale ricolonizzazione di queste aree delle specie animali individuate come indicatori nel PMA. Tra queste verranno presi in considerazione quindi pesci, anfibi, rettili e odonati, che risultano i gruppi tassonomici in grado di rispondere in maniera più rapida ai cambiamenti ambientali. Il monitoraggio, invece, anche dei gruppi quali i chiroteri e l'avifauna in un raggio di 2 km a partire dal ponte permetterà di verificare con costanza anche il mantenimento della funzionalità del corridoio ecologico. Il Piano di Monitoraggio Ambientale sopracitato assume nuova codifica/numerazione (vedi elaborato 415DQ105000).	per estratti nel corpo del presente parere par. "Risorse naturali" per specifici dettagli da integrare nella successiva stesura del PMA in fase di progettazione esecutiva DA VERIFICARE CON RIFERIMENTO ALLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA E CON MONITORAGGI IN CORSO D'OPERA
2.4.2	Pur non essendo interessati dall'intervento si dovrà comunque porre adeguata attenzione a non produrre interferenze, in particolare durante la fase di costruzione, agli ambienti sensibili dal punto di vista faunistico (pSIC IT-20900004 "Garzaia del Mortone", IT-20900004 "Boschi del Mortone", IT-2090006 "Spiagge di Boffalora" - distanti circa 1 km - e IT-2090002 "Boschi e lanca di Comazzo", a circa 2.5 km).	Il Piano di Monitoraggio Ambientale della componente vegetazione, flora e fauna viene esteso anche al periodo in "corso d'opera", al fine di valutare gli eventuali effetti dovuti alla fase di costruzione. I rilievi della componente si svilupperanno secondo quanto riportato dal PMA fino ad interessare le aree di 3 delle attuali ZSC sopra citati (IT-2090004 "Garzaia del Mortone", IT-2090003 "Boschi del Mortone", IT-2090006 "Spiagge di Boffalora"). Verrà infine individuata sempre nel PMA una stazione di monitoraggio anche nel SIC IT-2090002 "Boschi e lanca di Comazzo", al fine di verificare che non vi siano variazioni causate di lavori per alcune componenti faunistiche (Avifauna). Tutte le componenti faunistiche sensibili alle attività lavorative verranno analizzate anche all'interno delle ZSC. Come previsto dal PMA verranno monitorati i gruppi tassonomici faunistici dell'Avifauna, degli Odonati, dei Chiroteri, dei Pesci e del Macrobenthos. All'interno di questi gruppi di indicatori sono presenti tutte le specie indicate come di rilevanza nei formulari standard delle ZSC. In merito alla componente aria il Piano di Monitoraggio Ambientale anche la fase CO "corso d'opera" al fine di valutare gli eventuali effetti dell'emissione di inquinanti. L'analisi della fase di cantiere sviluppata nel PMA per valutare le possibili	RECEPITA IN PARTE PER LA PRESENTE FASE - DA VERIFICARE CON RIFERIMENTO ALLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA E CON MONITORAGGI IN CORSO D'OPERA



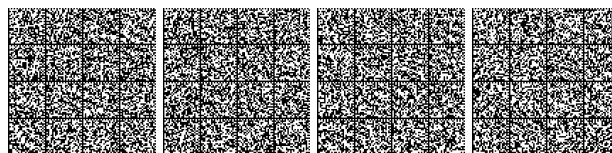
	emissioni di polveri (PM10) durante le varie fasi delle attività dei singoli cantieri ha permesso di concludere che queste sono compatibili con i ricettori più prossimi (circa 150 m). I SC più prossimi si trovano a distanza di circa 1 chilometro quindi, con lo stesso criterio (in funzione della distanza e della durata del cantiere), si può concludere che le emissioni saranno compatibili con questi ricettori.	RECEPITA IN PARTE PER LA PRESENTE FASE - DA VERIFICARE CON RIFERIMENTO ALLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA E CON MONITORAGGI IN CORSO D'OPERA
2.4.3	Occorre verificare l'eventuale interferenza del nuovo ponte con specie "protette" (appartenenza a "Liste Rosse" o alle norme comunitarie di difesa della biodiversità) – delle quali peraltro lo stesso S.I.A. segnala la possibile presenza – ed attuare i necessari interventi di mitigazione, compensazione e monitoraggio.	I principali riferimenti legislativi in base ai quali si sviluppa il Progetto di Monitoraggio Ambientale per la componente vegetazione, flora e fauna possono essere così riassunti: • Direttiva n. 92/43/CEE del 21.05.1992: Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche; • Direttiva 2009/147/CE del 30 novembre 2009: Conservazione degli uccelli selvatici; • D.P.R. del 08.09.1997 n. 357 e ss.mm.ii.: Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche. Per le specie ornitiche, i rettili e gli anfibi, ovvero i gruppi di vertebrati che racchiudono una gran parte delle emergenze faunistiche a livello di comprensorio, è previsto un Piano di Monitoraggio in continuo, che si sviluppa a partire dalla situazione ante operam, passando per la fase di cantiere, fino alla situazione post operam, durante la quale vengono eseguiti rilievi più frequenti ed estesi, compresa la verifica di risultato delle opere di ripristino degli habitat previsti in progetto. I gruppi di specie che verranno monitorati sono diversi e individuati sulla base delle specie indicate dal S.I.A., sugli elenchi delle specie nei piani di gestione delle ZSC presenti nell'area e prioritizzate in base al loro grado di minaccia indicato dalle principali normative come gli allegati della Direttiva Habitat e gli allegati della direttiva Uccelli, ma anche in base a quanto riportato nelle liste rosse internazionali ed in particolare alla lista rossa nazionale. Tra le specie oggetto di attenzione possiamo, quindi, elencare peculiarità come quella dello Storione Cobice, che risulta criticamente minacciato tra i pesci. Di diverse specie di uccelli legate agli ambienti acquatici, soprattutto gli Ardeidi, motivo per cui è stato identificato una delle ZSC nei pressi dell'area del ponte (Garzaia del Morione). Sempre legate agli ambienti acquatici sono potenzialmente presenti specie di anfibi come la rana di Lataste e il Pelobate fosco insubrico, entrambe le specie saranno oggetto di monitoraggio in tutte le fasi ante, corso e post operam. Si rimanda all'elaborato 5.4 – Piano di Monitoraggio Ambientale per l'elenco completo delle specie che saranno oggetto di attenzione. L'allegato citato assume nuova codifica/numerazione: per 5.4 vedi elaborato 415DQ105000.
2.4.4	Dovranno essere tenuti in debita considerazione i possibili impatti – soprattutto riguardo alla componente avifauna – sui pSIC prossimi all'opera. Una significativa azione mitigativa in proposito consiste nell'effettuare i lavori in prossimità del fiume nel periodo di svernamento dell'avifauna (15 settembre – 1° maggio), per impedire un impoverimento di tali popolazioni.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA (v.s.)



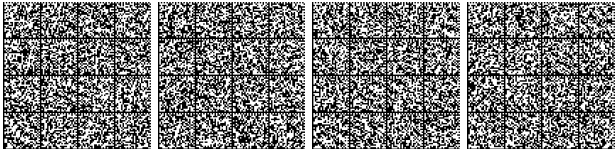
	sia di presenza, che di assenza di alcune specie di avifauna che migrano in aree diverse da quelle interessate dai lavori. In sede di progettazione esecutiva sarà definito il cronoprogramma dettagliato delle fasi dei lavori congruente con le prescrizioni temporali e in ragione dell'ubicazione delle aree di cantiere, di deposito e conferimento dei materiali, delle piste di accesso, e della localizzazione delle opere di mitigazione e di compensazione.		OTTEMPERATA
2.4.5	Va attuata – con la maggiore accuratezza possibile – la proposta, avanzata nello S.I.A., di utilizzare criteri e metodi dell'ingegneria naturalistica per le sistemazioni ed i ripristini nell'ambito di intervento del fiume Adda.	Per la protezione delle sponde dai possibili fenomeni erosivi in caso di eventi di piena saranno adottati i criteri suggeriti dalle tecniche di ingegneria naturalistica per la formazione di scegliere rinverditte mediante la posa di grossi massi disposti irregolarmente lungo la scarpata e la messa a dimora di talee di salice nelle fessure tra i massi stessi. Per l'individuazione dello sviluppo planimetrico e delle sezioni tipologiche si rimanda agli elaborati di progetto delle opere a verde (allegati 5.1 - 5.6 - 5.7 - 5.8). Gli allegati citati assumono nuova codifica/numerazione: 5.1 vedi elaborato 415DQ101000 5.6 vedi elaborato 415DQ203000 5.7 vedi elaborato 415DQ204010 5.8 vedi elaborato 415DQ204020	OTTEMPERATA
2.4.6	Gli interventi sui corsi d'acqua dovranno essere condotti in modo da salvaguardare la biodiversità e le funzioni di corridoi ecologici.	I citati interventi di ripristino spondale con opere di ingegneria naturalistica, la sospensione delle attività di taglio della vegetazione nel periodo prescritto ed un piano di monitoraggio finalizzato alla verifica ed al controllo degli effetti e dei ripristini nell'area del fiume Adda, definiscono uno scenario che assicura elevati standard di tutela alle qualità naturalistiche espresse in termini di biodiversità e funzioni ecologiche. In tutte le fasi (ante, corso e post operam) è previsto il monitoraggio anche della biodiversità delle acque, con attività dedicata a due componenti in particolare Macroinvertebrati e Pesci. Durante la fase di cantiere in alveo sarà effettuato un monitoraggio in continuo delle acque, al fine garantire che siano condotti sempre con modalità compatibili con la conservazione della biodiversità.	OTTEMPERATA
2.5 Mitigazioni e compensazioni			
2.5.1	Gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione – così come proposti nello Studio d'impatto ambientale e sue integrazioni – vanno sviluppati e completati alla luce delle presenti prescrizioni e raccomandazioni, redigendo insieme all'esecutivo un progetto, da concordare con i Consorzi dei Parchi regionali attraversati e con i Comuni interessati, che ne detagli la localizzazione, la tipologia e le modalità di esecuzione. Scopo principale degli interventi è la riconnessione ecologica e il miglioramento funzionale degli ecosistemi, al fine di incrementare la funzione ecologica e la biodiversità dei corridoi fluviali e la connettività ecologica diffusa della rete idrica maggiore e minore; una tale adeguata progettazione deve necessariamente prendere	Tutte le opere di mitigazione e compensazione ambientale sono state progettate secondo i criteri individuati dalla normativa di settore e/o suggeriti dalle linee guida qualificate. Le scelte progettuali, in merito alla tipologia di intervento, alla loro funzione ed al loro posizionamento, sono state concordate con i responsabili del Parco Regionale Adda Sud. Il progetto delle opere di mitigazione e compensazione ambientale prevede la realizzazione degli interventi così sintetizzabili: • realizzazione di una nuova zona umida (una serie di invasi "laghetti" a diverse profondità); • impianto di siepi per il mantenimento della funzione dell'area come corridoio ecologico; • Impianto di aree arbustive; • creazione di un passaggio per la fauna (adattamento dei passaggi al sotto le arcate dei ponti);	OTTEMPERATA PER GLI ASPETTI PROGETTUALI - ALTRO ENTE PER LA VERIFICA DEGLI ACCORDI



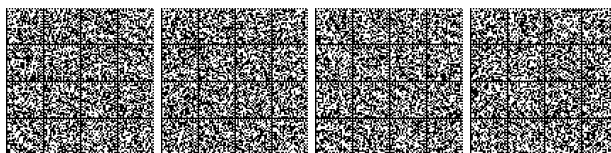
	inizio dalla sostituzione delle specie vegetali alloctone con specie autoctone dell'area e fare riferimento alla rete ecologica della Provincia di Milano, anche con la previsione di interventi di compensazione degli impatti residui. Per la realizzazione di tali opere occorre il reperimento e la rinaturalizzazione di significative superfici nell'intorno della strada Paullese. Le aree vanno reperite, (indicativamente tra le residuali o comunque di scarso valore agricolo) in accordo e con il coinvolgimento del Parco Agricolo Sud di Milano e del Parco Adda Sud e mediante accordi con i proprietari dei terreni o acquisizioni nell'ambito dell'area di studio.	• ricostituzione della vegetazione riparia; • attività di controllo delle specie ittiche esotiche invasive nei tratti a monte ed a valle dell'area di cantiere e nella lanca fluviale adiacente al ponte; • immissioni di fauna ittica a supporto delle locali popolazioni di importanza conservazionistica in crisi demografica. Le opere di compensazione ambientale che necessitano di grandi superfici sono state individuate su aree demaniali ed una volta realizzate saranno cedute all'ente Parco che se ne prenderà cura dopo il terzo anno dalla fine dei lavori. Le siepi arboreo-arbustive di ricommissione del corridoio ecologico e ricostruzione della trama interpoderele insisteranno su terreni privati e quindi, se non si trovasse un accordo bonario, sarà necessario ricorrere all'esproprio. Gli interventi sono illustrati da tavole progettuali in grado di permettere l'identificazione corretta delle aree interessate e la tipologia prevista. (allegati n. 5.1 - 5.6 - 5.7 - 5.8). Gli allegati citati assumono nuova codifica/numerazione: per 5.1 vedi elaborato 415DQ101000 per 5.6 vedi elaborato 415DQ203000 per 5.7 vedi elaborato 415DQ204010 per 5.8 vedi elaborato 415DQ204020 In sede di progettazione esecutiva negli elaborati di riferimento saranno definite nel dettaglio le tipologie di interventi di compensazione ambientale in accordo con i soggetti interessati (Parco Adda Sud)	
2.5.2	Il progetto delle opere di mitigazione e compensazione naturalistiche dovrà essere corredato da uno specifico piano per la manutenzione delle opere a verde e di ingegneria naturalistica.	L'elaborato 5.10 - Piano di manutenzione opere a verde contiene tutte le specifiche sugli interventi da effettuare per la manutenzione degli impianti arboreo-arbustivi di nuova realizzazione. La manutenzione, il cui fine è quello di limitare le operazioni necessarie dopo un primo periodo di consolidamento delle piante, copre un periodo di almeno 3 stagioni vegetative, tempo necessario per garantire l'effettivo attecchimento delle essenze. La gestione degli impianti è studiata per essere poco impattante nei confronti dell'ambiente, soprattutto della fauna, in modo da favorire la funzionalità ecosistemica e contribuire al miglioramento della biopotenzialità territoriale dell'area. Gli obiettivi specifici che si prefigge il piano di manutenzione sono: • superamento dello choc da trapianto da parte delle piante; • perfetto attecchimento degli elementi vegetali implantati; • controllo dello sviluppo delle piantumazioni. Le azioni previste sono così sintetizzabili: • Sostituzione delle fallanze; • Stacio delle infestanti erbacee; • Stacio delle superfici prative; • Irrigazione di soccorso; • Difesa da invertebrati infestanti e fitopatite in genere; • Ripristino degli ancoraggi delle alberature di maggiori dimensioni; • Ripristino della pacciamatura delle buche d'innesto; • Sistemazione finale al termine del terzo anno di manutenzione; • Concimazioni. L'allegato citato assume nuova codifica/numerazione:	OTTEMPERATA



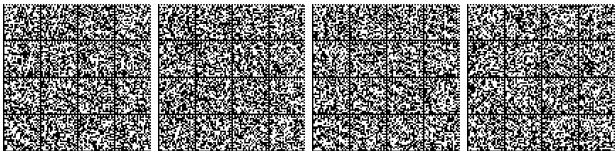
2.5.3	La fase di cantierizzazione dovrà essere analizzata in modo completo, precisando tutti gli effetti ambientali ed i possibili interventi di mitigazione; dovranno essere stimati gli effetti dei movimenti dei mezzi di cantiere sul traffico, precisate la modalità di cantierizzazione del ponte sul fiume Adda ed indicate le possibili misure di mitigazione.	Il cronoprogramma dettagliato delle fasi dei lavori con la precisa ubicazione e sistemazione delle aree di cantiere e delle piste di accesso dei mezzi di cantiere è demandato alla fase esecutiva del progetto. Nella fase definitiva è stata individuata una macro suddivisione in tre fasi di cantiere utile alla stesura del Piano di Monitoraggio Ambientale e alla conseguente valutazione degli impatti sulle componenti ambientali determinati dalla lavorazioni nelle aree di cantiere e dai mezzi d'opera per la movimentazione e stoccaggio dei materiali, comprese le incidenze sul traffico veicolare ordinario che non sarà mai interrotto durante l'intero periodo di lavoro. La quantificazione delle attività e delle emissioni di polveri è stata svolta con i dati ad oggi disponibili e con ipotesi modellistiche riconducibili alle attività ed alle caratteristiche del sito. L'analisi così svolta ha permesso di concludere che le emissioni di polveri sottili sono compatibili con i recettori abitativi più prossimi (circa 150 m) e con le aree protette (SIC) a circa 1 km di distanza dalle aree di intervento. Durante la fase di cantiere in alveo sarà effettuato un monitoraggio in continuo delle acque, al fine garantire che siano condotti sempre con modalità compatibili con la conservazione della biodiversità. Si rimanda ai riscontri sulle prescrizioni n. 2.1.3. e 2.4.1. punto 2.	NON OTTEMPERATA - DA OTTEMPERARE IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO
3. TUTELA BENI ARCHITETTONICI, PAESAGGISTICI ED ARCHEOLOGICI			
3.1.1	Tutte le attività di scavo devono essere condotte, durante l'esecuzione dei lavori, con la sorveglianza di una ditta specializzata nel settore archeologico che, a sua volta, opererà sotto la direzione della Sovrintendenza per i beni archeologici della Lombardia. si prescrive di effettuare controlli mediante metal detector nel sedime pertinente all'alveo fluviale, in corrispondenza di tutte le nuove escavazioni, per escludere la presenza di reperti metallici, di sovente reperiti in questi contesti.	Tutte le attività di scavo saranno condotte, durante l'esecuzione dei lavori, con la sorveglianza di una ditta specializzata nel settore archeologico in accordo con la direzione della Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia previo affidamento di apposito incarico per lo svolgimento del servizio. Nella voce "spese tecniche" ricompresa fra le somme a disposizione del quadro economico generale del progetto definitivo è inserita la previsione di spesa per l'affidamento del servizio tecnico di "sorveglianza archeologica" L' esecuzione dei controlli prescritti mediante metal detector sarà effettuata all'avvio dei lavori.	Altro Ente Parere MIC acquisito al prot. CTV/A/ 2766 del 27/05/2021 Parere MIC_SABAP-MN prot. N. 4615 del 02/05/2024
3.1.2	Le nuove opere non dovranno interferire con le preesistenti strutture del ponte storico di Bisnate né mettere in pericolo la stabilità delle stesse, anche per il futuro.	La programmazione dei lavori prevede di realizzare in via prioritaria gli interventi strutturali di consolidamento del ponte storico. Tutti gli interventi di rinforzo e di restauro conservativo saranno eseguiti con l'ausilio di cantine portanti per sostenere in sicurezza le arcate in muratura durante tutte le fasi di intervento. Solo ad avvenuto completamento del consolidamento delle fondazioni e del rinforzo delle arcate e dei timpani di impalcato, si potrà dare corso agli interventi di realizzazione delle fondazioni del nuovo ponte in alveo più prossime alle pile del ponte storico. Tale successione delle fasi di lavoro consente pertanto di annullare le possibili interferenze della nuova opera con le strutture preesistenti scongiurando eventuali problemi di instabilità indotti da qualsiasi lavorazione di nuovo impianto. Nel presente revisione/aggiornamento del progetto definitivo sono stati sfalcitati gli interventi strutturali di consolidamento del piano di posa delle fondazioni mediante	RECEPIA PER LA PRESENTE FASE - DA VERIFICARE CON RIFERIMENTO ALLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA E CON MONITORAGGI IN CORSO D'OPERA



		trattamenti colonnari con jet-grouting.	
3.1.3	In fase di progetto definitivo e/o esecutivo dovrà essere ottimizzata l'ipotesi progettuale prescelta con la demolizione del ponte attualmente in uso e la realizzazione di un unico ponte a doppia carreggiata affiancato al ponte storico.	La soluzione adottata nel progetto definitivo non prevede la demolizione del ponte attualmente in uso, ma una conformazione del tutto simile all'esistente tale da far assumere alle strutture un aspetto unico, pur lasciando indipendenti dal punto di vista strutturale, e permettendo al contempo di conservare la singolarità estetica e architettonica del ponte storico. Si rimanda al riscontro sulla prescrizione n. 1.1.1	SUPERATA CON DIVERSA SOLUZIONE PROGETTUALE
3.1.4	In fase di progetto definitivo e/o esecutivo dovranno essere previsti, in accordo con le Sovrintendenze per i beni architettonici e ambientali di Milano e Brescia, interventi di consolidamento e manutenzione alle strutture del ponte storico di Bisnate.	Gli interventi di consolidamento e manutenzione alle strutture del ponte storico di Bisnate sono stati illustrati in alcuni incontri con le Soprintendenze competenti durante la fase di progettazione definitiva. Gli interventi strutturali possono essere così riassunti: • consolidamento del piano di posa delle fondazioni mediante trattamenti colonnari con jet-grouting; • adeguamento strutturale delle arcate mediante realizzazione di contraarchi in c.a. all'estradosso degli archi in muratura in sostituzione del materiale di riempimento esistente; • rinforzo dei timpani laterali in muratura mediante collegamenti con catene metalliche costituite da barre filettate ancorate alle murature. Gli interventi di restauro e conservazione possono essere così riassunti: • fissaggio di parli non aderenti alla struttura; • azioni di pulitura; • eliminazione di elementi incongrui; • disinfezioni e trattamenti con biocida per vegetazione ed attacchi biologici; • estrazione di sali solubili; • ristabilimento della coesione delle malte e stitatura dei giunti; • risarcimento delle lacune del paramento murario; • ricostruzione di elementi mancanti ed eventuale sostituzione di elementi deteriorati; • trattamenti protettivi. Nel presente revisione/aggiornamento del progetto definitivo sono stati stralciati gli interventi strutturali di consolidamento del piano di posa delle fondazioni mediante trattamenti colonnari con jet-grouting.	Altro Ente Parere MIC acquisito al prot. CTV A/ 2766 del 27/05/2021
3.1.5	Nella progettazione definitiva e/o esecutiva del nuovo ponte dovrà essere prestata particolare attenzione alla qualità architettonica del manufatto, procedendo nella redazione della progettazione in pieno accordo con le Sovrintendenze per i beni architettonici ed ambientali di Milano e Brescia.	Si rimanda al riscontro sulla prescrizione n. 1.2.2	Altro Ente Parere MIC acquisito al prot. CTV A/ 2766 del 27/05/2021
3.1.6	Nella progettazione definitiva e/o esecutiva dovranno essere previste, per la fase di cantiere, misure idonee a consentire la conservazione dell'area naturale oggetto di intervento.	Si rimanda ai riscontri sulle prescrizioni n. 2.1.3. e 2.4.1. punto 2	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Le misure sono indicate nel PMA ma non negli elaborati di progetto e negli oneri per l'impresa. In sede di progettazione esecutiva



			dovranno essere specificate nei relativi elaborati di progetto e di gara.
3.1.7	In fase di progettazione definitiva e/o esecutiva dovranno essere previste idonee strategie per il controllo delle polveri di cantiere, al fine di evitare danni sia alle acque di falda che a quelle dell'Adda.	La valutazione delle polveri (PM10) emesse durante la fase di cantiere sono state effettuate nel capitolo del PMA dedicato al cantiere. Nelle conclusioni si valutano gli effetti delle polveri sui recettori e si propongono possibili accorgimenti da osservare durante le attività di cantiere nell'ottica di proteggere gli ecosistemi. Nella Relazione del Progetto delle opere di mitigazione e compensazione ambientale, sono esplicitate le misure mitigative per rendere minimi gli effetti di perturbazione indotti e/o prodotti dalle lavorazioni inoltre Il Progetto di Monitoraggio Ambientale è stato rivisto, aggiornato ed integrato e, per la fase di cantiere in alveo, sarà effettuato un monitoraggio in continuo delle acque, al fine garantire che i lavori siano condotti sempre con modalità compatibili con la conservazione della biodiversità. Si rimanda ai riscontri sulle prescrizioni n. 2.1.3. e 2.4.1. punto 2.	OTTEMPERATA PER LA PRESENTE FASE - DA VERIFICARE NELLE SUCCESSIVE FASI DI VERIFICA DELL'ATTUAZIONE (PE e monitoraggi in corso d'opera)
3 bis. ULTERIORI PRESCRIZIONI DI TUTELA MONUMENTALE			
3.1.8	Siano comunicati per iscritto, con un anticipo di almeno 10 giorni, la data di inizio dei lavori di cui alla presente nota, il nominativo della ditta esecutrice e della direzione lavori, che dovrà essere obbligatoriamente affidata alla figura professionale abilitata di architetto in conformità alle disposizioni dell'art. 52 del R.D. 23 ottobre 1925 n. 2537;	La stazione appaltante provvederà a comunicare a SABAP-MN nei termini temporali prescritti la data di effettivo inizio dei lavori, dei componenti dell'ufficio di direzione lavori i cui componenti saranno individuati in accordo alle disposizioni dell'art. 52 del R.D. 23 ottobre 1925 n. 2537	Parere MIC SABAP-MN prot. N. 4615 del 02/05/2024
3.1.9	Venga realizzata una esauriente ed esaustiva documentazione fotografica, anche su supporto informatico, delle diverse fasi dei lavori, da inviare a questo Ufficio unitamente alla relazione di fine lavori.	L'ufficio di direzione lavori provvederà a produrre relazioni di fine lavori corredate della documentazione fotografica richiesta	Parere MIC SABAP-MN prot. N. 4615 del 02/05/2024
4. ALTRE PRESCRIZIONI			
4.4.1	In fase di progetto esecutivo dovranno essere previsti – in accordo fra la Regione Lombardia, la Sovrintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le Province di Brescia, Cremona e Mantova, la Sovrintendenza per i Beni Architettonici e il Paesaggio di Milano e della Lombardia e le Province di Cremona e di Lodi – interventi di consolidamento e manutenzione alle strutture del ponte storico di Bisnate, individuando la soluzione di adeguamento strutturale più consona al suo mantenimento e alla sua conservazione storico-architettonica, anche come opera funzionale al Parco dell'Adda e trovando specifico accordo per il finanziamento e l'esecuzione dell'opera.	Nel progetto definitivo sono inclusi e definiti gli interventi di consolidamento e manutenzione alle strutture del ponte storico di Bisnate con l'obiettivo di destinare ad un uso ciclo-pedonale, consentendo, altresì, il transito ai mezzi necessari per svolgere le manutenzioni e ad alcuni mezzi agricoli. Tutti gli interventi di adeguamento funzionale e rinforzo strutturale sono stati studiati per non modificare in alcun modo la geometria e la percezione del manufatto. Gli interventi per la messa a norma del ponte storico riguarderanno nello specifico l'adeguamento strutturale dell'arco ed il rinforzo dei timpani laterali, il consolidamento del piano di posa delle fondazioni fino a raggiungere gli strati del terreno tali da prevenire lo scalfamento e l'adeguamento del fondo dell'alveo per prevenire le erosioni; il ponte storico sarà oggetto, altresì, di un apposito intervento di risanamento conservativo. Si rimanda al riscontro sulla prescrizione n. 3.1.4.	Altro Ente Parere MIC acquisito al prot. CTA/ 2766 del 27/05/2021
5. CANTIERIZZAZIONE			
5.1.1	In sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un	Il cronoprogramma dettagliato dei lavori con la precisa ubicazione e sistemazione	RECEPITA IN PARTE PER LA



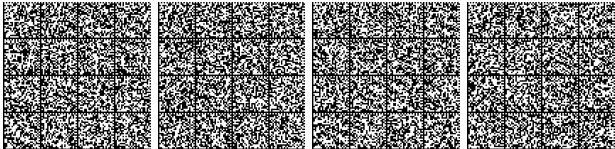
	piano della cantierizzazione che definisca l'approntamento, la gestione (rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera, impatti sugli ecosistemi all'interno) e la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso e il cronoprogramma dei lavori, anche in accordo con i Comuni interessati ed il Parco Adda Sud. A tal fine, richiamando anche i criteri generali e le linee operative proposte espresse nella S.I.A., si dovrà tener conto degli elementi sottoindicati: 1. Circa l'ubicazione e sistemazione delle aree di cantiere (per le quali in linea generale è prevista l'utilizzazione delle zone degli svincoli): a) l'eventuale localizzazione in zone di rispetto di pozzi per uso potabile è subordinata ad una verifica della compatibilità dell'intervento con lo stato di vulnerabilità delle risorse idriche sotterranee; b) è da escludere la collocazione di cantieri e depositi nelle zone di tutela assoluta (v. art. 21 del D.Lgs. 152/1999); c) si dovrà porre, in ogni caso, la massima attenzione nello smaltimento delle acque provenienti da lavorazioni, dal lavaggio di materiali inerti prodotti negli impianti di frantumazione e selezione, e dal lavaggio di automezzi; d) al fine di garantire la tutela del suolo e sottosuolo, al termine dei lavori, dovrà essere verificata l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e – se necessario – si dovrà procedere a tempestiva bonifica, prima dell'accurata sistemazione finale. 2. Durante le fasi di costruzione dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti e le cautele necessarie a garantire la massima protezione della falda. 3. Al fine della tutela della salute dei lavoratori e della popolazione, dovrà essere condotta un'analisi puntuale delle caratteristiche dei siti di cantiere, con l'indicazione: a) dei tempi e delle modalità di esecuzione dei lavori; b) delle emissioni previste in termini di rumore, vibrazioni, polveri e gas di scarico; c) delle conseguenti misure di mitigazione e protezione (attive e passive); d) delle possibili sovrapposizioni degli effetti di altri cantieri eventualmente operativi in contemporanea. 4. Nella documentazione di appalto dovranno essere inseriti impegni a: a) limitare l'attraversamento da parte dei mezzi pesanti di aree secche e polverose, mantenere queste ultime a regime	delle aree di cantiere e delle piste di accesso è demandato alla fase esecutiva del progetto. Nella fase definitiva è stata individuata una macro-suddivisione delle fasi di cantiere utile alla stesura del Piano di Monitoraggio Ambientale e alla conseguente valutazione degli impatti sulle componenti ambientali. In relazione all'analisi delle attività si sono fatte stime sulla tipologia di lavorazioni che, in base alla movimentazione dei materiali, produrranno un maggior sollevamento di polveri e che potranno produrre effetti di impatto a livello locale, sulle componenti ambientali. In particolare, tutte le attività che possono procurare il sollevamento e la dispersione di materiali polverosi saranno sottoposte a specifiche misure di prevenzione e mitigazione del rischio. Si rimanda ai riscontri sulle prescrizioni n. 2.1.3. e 2.4.1. punto 2.	PRESENTE FASE - DA VERIFICARE CON RIFERIMENTO ALLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA E CON MONITORAGGI IN CORSO D'OPERA
5.1.2			
5.1.3			
5.1.4			



	umido, coprire materiali trasportati, lavare le ruote degli autocarri; b) contenere le immissioni di rumore e vibrazioni, anche con la realizzazione di specifiche barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri, qualora necessario; c) attivare tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti di sostanze inquinanti sul suolo e/o nel sottosuolo e disciplinare l'emungimento e lo scarico delle acque provenienti dalla falda subsuperficiale, qualora ne sia previsto l'aggottamento.		
5.1.5	5. Si dovrà porre attenzione al carico generato sulla viabilità locale, e quindi alla minimizzazione degli impatti, soprattutto mediante una opportuna scelta e verifica – in accordo con i Comuni – degli itinerari dei mezzi d'opera.		
5.2	Dovranno essere approfondite la modalità e l'ubicazione dei siti di approvvigionamento e di conferimento dei materiali di risulta.	Le modalità e l'ubicazione dei siti di approvvigionamento e di conferimento dei materiali di risulta sono demandate alla fase esecutiva del progetto e all'organizzazione tecnica dell'esecutore dei lavori che sarà comunque tenuto ad operare secondo i criteri del Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri di cui alla norma ISO 14001 e al Sistema EMAS (Regolamento CEE n. 761/2001) e nel rispetto del Piano di Monitoraggio Ambientale, parte integrante degli obblighi contrattuali.	DA OTTEMPERARE IN FASE SUCCESSIVA
6. ESERCIZIO			
6.1	Il gestore dell'infrastruttura dovrà curare la manutenzione dell'opera di mitigazione, provvedendo a sostituire le parti deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'efficacia dell'azione mitigante.	Gli interventi correttivi per la mitigazione degli impatti acustici che dovessero risultare necessari a seguito dalle analisi e dalle misurazioni fonometriche post operam per la valutazione degli impatti acustici, sono demandati alle successive fasi di gestione dell'opera, unitamente alle attività di ispezione, controllo e manutenzione che saranno debitamente individuate nel manuale di uso e manutenzione definito con il progetto esecutivo, e aggiornato durante l'esecuzione dei lavori, per tutte le parti componenti l'opera.	DA OTTEMPERARE IN FASE SUCCESSIVA
7. RACCOMANDAZIONI			
7.1	Si dovrà tenere nel dovuto conto l'efficacia dell'illuminazione artificiale nel rispetto delle norme di limitazione dell'inquinamento luminoso.	Gli impianti di illuminazione sono progettati con i requisiti richiesti dalla L.R. n. 17 del 27.03.2000 e prevedono l'utilizzo di apparecchi illuminanti che non consentono la dispersione dei flussi luminosi verso l'alto; cioè, di apparecchi per cui la distribuzione dell'intensità luminosa massima è di 0 candele per 1.000 lumen per angoli gamma $\geq$ a 90°. L'illuminazione del paesaggio notturno ha forte influenza sui chiriotteri, sia in ambito cittadino che extra urbano, poiché comporta un'alterazione della concentrazione delle prede, la distruzione dei corridoi di volo e un'alterazione dei ritmi circadiani. Occorre, quindi, considerare le necessità di questo gruppo animale. Gli elementi più importanti da considerare riguardano: • L'ampiezza dello spettro luminoso e la temperatura di colore, favorendo luci a spettro ridotto con temperature intorno a 2700 K; • l'altezza e la spaziatura tra le luci, favorendo forme di illuminazione non	OTTEMPERATA PER LA PRESENTE FASE - DA VERIFICARE NELLE SUCCESSIVE FASI DI VERIFICA DELL'ATTUAZIONE FASE 1 SUL PROGETTO ESECUTIVO



		tradizionali con ridotto fascio luminoso; la possibilità di diminuire l'intensità luminosa nelle ore notturne.	
7.2	Nel programma lavori dovrà essere anticipata, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.	Il cronoprogramma dettagliato dei lavori con l'indicazione delle opere di mitigazione e di compensazione è demandato alla fase esecutiva del progetto. Resta inteso che gli interventi di compensazione ambientale che non interferiscono direttamente con le aree di cantiere saranno anticipati rispetto alla realizzazione delle opere, mentre necessariamente seguiranno all'ultimazione delle opere gli interventi di mitigazione riguardanti il ripristino alla condizione dei luoghi delle piste di accesso al cantiere e delle aree logistiche di impianto dello stesso.	DA OTTEMPERARE IN PROGETTO ESECUTIVO
7.3	Si dovrà assicurare che il realizzatore dell'infrastruttura possegga, o acquisisca, per le attività di cantiere, anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale n. 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE n. 761/2001 (EMAS).	Nel bando di gara d'appalto dei lavori verrà richiesto all'Appaltatore di essere dotato o di dotarsi del Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CEE n. 761/2001).	DA OTTEMPERARE IN PROGETTO ESECUTIVO NEI DOCUMENTI DI GARA

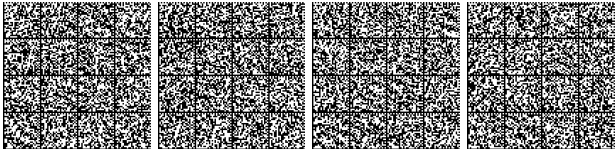


Programma delle infrastrutture strategiche (L. 443/2001 e s.m.i.)

“S.P. ex S.S. n. 415 “Paulese” – Ammodernamento tratto “Crema – Spino D’Adda”
Lotto n. 3 “Nuovo ponte sul fiume Adda”
Lavori di raddoppio del ponte sul fiume Adda e dei relativi raccordi in provincia di Cremona e Lodi”
(C.U.P.: G41B03000270002) – Progetto definitivo

Conferenza di servizi con finalità istruttoria ai sensi degli articoli 165, 166 e 167 del D.Lgs. n. 163 del 2006 e s.m.i.

cod. prescr.	ente/soggetto	Sintesi contributo	Sintesi argomentazioni/azioni del proponente
1	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Direzione Generale valutazioni ambientali Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS	L'aggiornamento del progetto definitivo in argomento si riferisce ad elementi che non introducono modifiche sostanziali e non determinano impatti ambientali significativi né aggiuntivi rispetto a quelli valutati nell'ambito della precedente verifica di ottemperanza conclusasi positivamente con D.D. n. 536 del 16/01/2021. Pertanto, si rimanda al successivo procedimento di Verifica di Attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 225, del D. Lgs. 36/2023, la verifica della congruità del progetto esecutivo al progetto definitivo in questione e la verifica dell'ottemperanza alle condizioni dettate dal parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 373 del 08/11/2021, parte integrante di suddetto decreto 536/2021.	E' rinviata alla fase esecutiva la verifica di attuazione ex art. 185, cc. 6 e 7 del D.Lgs. 163/2006.
2	Regione Lombardia Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali	Esprime parere favorevole al progetto definitivo condizionato al recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni. Prescrizioni di carattere progettuale 1) Con riferimento ai percorsi che dovranno essere utilizzati per l'attraversamento del fiume Adda da parte dei mezzi non più ammessi al transito sulla SP ex SS 415, si prescrive che nell'ambito della successiva fase esecutiva siano approfondite le condizioni di circolazione dei mezzi agricoli lungo tali percorsi, verificando la dimensione della carreggiata della viabilità secondaria, perfezionando negli elaborati progettuali le modalità di circolazione degli stessi. 2) Poiché il progetto prevede la modifica della viabilità su cui transitano linee di TPL di competenza dell'Agenzia di Bacino di Cremona e Mantova (K520, K522, K523, K524, K525), per la fase progettuale esecutiva si prescrive di condurre le necessarie verifiche con la suddetta Agenzia, gli Enti proprietari delle strade e la Società di trasporto pubblico per verificare il sussistere delle condizioni di sicurezza ai sensi del DPR 753/1980 relative alla nuova viabilità e ad eventuali fermate provvisorie coinvolte.	Relativamente alle prescrizioni di carattere progettuale: 1) Per quanto concerne la definizione le condizioni di circolazione dei mezzi agricoli e dell'utenza debole, è rinviata alla fase esecutiva la verifica delle dimensioni della carreggiata della viabilità secondaria e l'individuazione degli apprestamenti segnaletici più opportuni per regolamentare la circolazione. 2) Per quanto concerne la modifica della viabilità su cui transitano le linee di trasporto pubblico, è rinviata alla fase esecutiva la verifica con le Società di Trasporto delle condizioni di sicurezza delle fermate coinvolte con il cantiere e la definizione delle eventuali rimodulazioni del servizio.



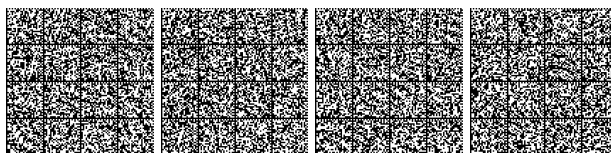
	nonché alle rimodulazioni del servizio di TPL durante le fasi di cantiere. <u>Prescrizioni di carattere ambientale</u> <u>Acqua</u> Con riferimento al Titolo III, paragrafo F della DGR n. 1615/2023, si segnala che i pareri di compatibilità idraulica che AIPD - in qualità di Autorità idraulica - esprime in sede di conferenza di servizi per interventi che interessano corsi d'acqua demaniali non possono sostituire il rilascio del provvedimento autorizzativo relativo alla realizzazione dello specifico intervento progettuale. Pertanto, si prescrive che: 1) prima dell'inizio dei lavori, il gestore dell'infrastruttura dovrà richiedere a Regione Lombardia, Ufficio Territoriale Regionale di Pavia e Lodi, specifica concessione per tutte le opere del tracciato presenti su aree di demanio idrico di competenza di parte lodigiana e il nulla osta in fascia di asservimento idraulico relativamente ai corsi d'acqua appartenenti al reticolo idrico principale, da richiedere tramite il sistema SIPIUI di Regione Lombardia; 2) prima dell'inizio dei lavori il Soggetto attuatore dovrà richiedere a Regione Lombardia, Ufficio Territoriale Regionale Valpadana - Cremona, il nulla osta idraulico per occupazione temporanea di area demaniale; inoltre, ultimata l'opera e prima dell'entrata in funzione, dovrà richiedere la concessione relativa all'occupazione di aree del demanio idrico, presentando domanda tramite il sistema SIPIUI di Regione Lombardia; 3) nel caso le opere coinvolgessero il corso d'acqua consorile roggia Fasolina dovrà essere richiesto specifico nulla osta all'autorità competente in materia di Polizia Idraulica, nella fattispecie il Consorzio di Bonifica Muzza Bassa Lodigiana; qualsiasi ulteriore intervento su aree del demanio idrico o in fascia di rispetto di corsi d'acqua in capo a Regione Lombardia, non individuato nella documentazione progettuale esaminata, dovrà essere successivamente richiesto prima dell'inizio lavori e approvato con specifico provvedimento; 5) considerato che gli elementi naturali costituiscono un sistema ambientale, naturalistico ed ecologico integrato con l'ambito fluviale, il progetto definitivo di mitigazione e compensazione ambientale dovrà essere condiviso con Regione Lombardia, Ufficio Territoriale Regionale di Lodi; 6) il "progetto di invarianza idraulica e idrologica" nella fase esecutiva dovrà contenere tutti gli elaborati di cui all'articolo 10 del R.R. 7/2017, con particolare riferimento all'asseverazione del professionista in merito alla conformità del progetto ai contenuti del regolamento redatto secondo il modello di cui all'Allegato E del R.R. 7/2017;	Relativamente alle prescrizioni di carattere ambientale: <u>Acqua</u> 1) E' rinviata alla fase esecutiva l'ottenimento della concessione e del nulla osta idraulico per l'occupazione delle aree di demanio idrico in area lodigiana; 2) E' rinviata alla fase esecutiva l'ottenimento della concessione e del nulla osta idraulico per l'occupazione delle aree di demanio idrico in area lodigiana; 3) E' rinviata alla fase esecutiva l'ottenimento del nulla osta idraulico da parte del Consorzio di Bonifica Muzza Bassa Lodigiana per l'eventuale occupazione del corso d'acqua consorile Roggia Fasolina; 4) E' rinviata alla fase esecutiva l'ottenimento di concessione e nulla osta idraulico per l'occupazione di ulteriori aree eventualmente necessarie alle esecuzioni delle opere; 5) E' rinviata alla fase esecutiva la condivisione del progetto di mitigazione e compensazione ambientale con Regione Lombardia, Ufficio Territoriale Regionale di Lodi; 6) E' rinviata alla fase esecutiva l'adeguamento del "progetto di invarianza idraulica e idrologica" ai contenuti di cui all'articolo 10 del R.R. 7/2017; 7) E' rinviata alla fine dei lavori l'adempiimento normativo ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera e) del R.R. 7/2017 finalizzato al monitoraggio delle opere di invarianza realizzate.
--	---	--



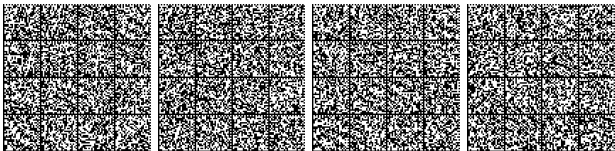
7) a fine lavori, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera e) del R.R. 7/2017, dovrà essere compilato e trasmesso sul portale INVID, accessibile al seguente link https://www.tributi.regione.lombardia.it/invid/, il modulo di cui all'Allegato D del R.R. 7/2017, finalizzato al monitoraggio delle opere di invarianza realizzate.	Piano di Monitoraggio Ambientale 1) In merito alla componente Acque superficiali si chiede di: a) incrementare la durata della fase AO ad almeno un anno. b) individuare una specifica stazione di monte di campionamento per gli EQB c) dare riscontro nel documento della predisposizione di interventi correttivi da mettere in atto oltre ad ulteriori approfondimenti, nel caso dai risultati del PMA si rilevi uno scadimento nella classe di qualità del corpo idrico o una tendenza al peggioramento. d) condurre il campionamento delle acque dovrebbe essere condotto congiuntamente al campionamento degli elementi biologici, in quanto la determinazione dei parametri chimico-fisici di tipo generale sono di supporto all'interpretazione dei risultati ottenuti nel monitoraggio biologico e) integrare il PMA con i riferimenti alle Linee guida ARPA (Criteri per la predisposizione e la valutazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale – Acque superficiali e sotterranee - Rev. 18 dicembre 2017) e ai protocolli SNPA per metodi biologici acque. f) In merito alle analisi chimiche effettuate su 3 punti (uno a monte e due a valle), scegliere solo uno dei due punti di valle per evitare ridondanze oppure motivare opportunamente tale scelta; g) In merito a quanto previsto nel paragrafo 4.1.8 Articolazione temporale del monitoraggio: "Per tutte le campagne si farà in modo di eseguire i campionamenti immediatamente a seguito di eventi piovosi", si chiede che la misura dei parametri di monte e valle avvenga nello stesso giorno, in un intervallo temporale il più possibile contenuto e che le attività di misura e campionamento non siano svolte in periodi di forte siccità o di intense piogge o in periodi ad essi successivi, ma solo al ripristino delle condizioni ambientali tipiche del territorio. h) applicare le frequenze di campionamento previste dalle Linee Guida ARPA (Criteri per la predisposizione e la valutazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale – Acque superficiali e sotterranee - Rev.
--	--

Piano di monitoraggio ambientale

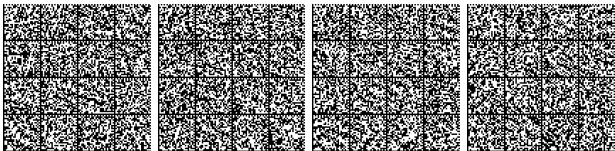
1) in merito alla componente Acque superficiali è rinviata alla fase esecutiva l'adeguamento del piano di Monitoraggio Ambientale secondo prescrizioni.



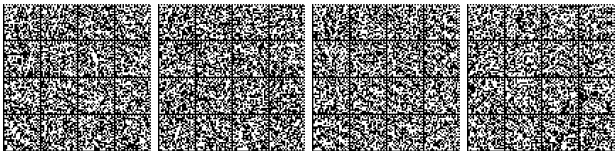
	18 dicembre 2017) per le infrastrutture lineari (pag. 19): per la fase Ante Operam e Post Operam la durata minima è di 1 anno e le frequenze minime previste sia per i parametri chimico-fisici in situ che di laboratorio 4 misure (trimestrale); per la fase in Corso d'Opera Le frequenze di campionamento minime previste per i parametri fisico-chimici sono trimestrali, con aumento della frequenza a mensile durante le fasi di lavorazione che interferiscono con il corso d'acqua.	
2) In merito alla componente Acque sotterranee si chiede che: a) i dati di monitoraggio siano interpretati come di monte o di valle valutando per ogni campagna la direzione di falda a seguito delle misure piezometriche presso i piezometri stessi. b) siano eseguite 2 campagne di Ante Operam (AO); c) in merito alle modalità di restituzione dei dati, così come previsto dalle linee guida di ARPA, siano fornite le coordinate WGS84 UTM dei punti di monitoraggio presenti in cartografia;	in merito alla componente Acque Sotterranee è inviata alla fase esecutiva l'adeguamento del piano di Monitoraggio Ambientale secondo prescrizioni.	2)
3) In merito alla componente Atmosfera si chiede di: a) aggiornare il riferimento alle Linee Guida ARPA in quanto nel PMA 2024 è ancora indicato il documento del 2019, mentre attualmente sul sito ARPA, nella sezione Documenti e Report, categoria Linee Guida e procedure, è pubblicata la versione aggiornata al 2022 "Criteri per la redazione e valutazione dei piani di monitoraggio ambientale I Rev. 2022". Di conseguenza, il PMA esecutivo dovrà rispettare quanto previsto dalle suddette Linee Guida	in merito alla componente Acque Sotterranee è inviata alla fase esecutiva l'adeguamento del piano di Monitoraggio Ambientale secondo prescrizioni.	3)
4) In merito alla componente Risorse naturali si chiede di: a) integrare il PMA fornendo la corretta georeferenziazione della componente vegetazione e tutti gli shapefile delle stazioni di monitoraggio. b) fornire le schede di campo dei rilievi contenenti le informazioni, indici e condizioni meteorologiche dei rilievi, in quanto sono elencate nel PMA ma non disponibili nella documentazione trasmessa c) inserire nel PMA il controllo dello sviluppo e della diffusione delle specie alloctone. Si prenda come riferimento il documento "Linee guida per il contrasto alla diffusione delle specie alloctone vegetali invasive negli ambienti disturbati da cantieri	in merito alla componente Risorse Naturali è inviata alla fase esecutiva l'adeguamento del piano di Monitoraggio Ambientale secondo prescrizioni.	4)



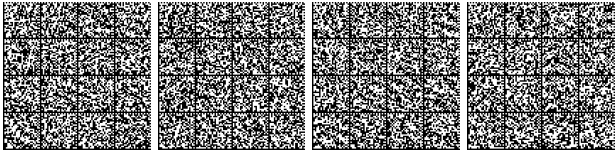
	- Rev. 2022" disponibile sul sito di ARPA nella sezione Documenti e Report alla categoria Linee Guida e Procedure. d) integrare il PMA, prevedendo in maniera esplicita che le operazioni di scotico della vegetazione spondale abbiano termine entro il mese di febbraio	
	5) In merito alla componente Rifiuti, terre e rocce da scavo si chiede di: a) integrare il PMA relativamente alla modalità di gestione dei rifiuti che saranno prodotti nel corso della realizzazione dell'opera rispetto al quadro normativo vigente in materia (d.lgs. 152/2006 – Parte IV), con particolare riferimento al deposito temporaneo e all'avvio a recupero o smaltimento degli stessi. b) sostituire i riferimenti normativi non più attuali, pertanto, aggiornandoli rispetto al quadro normativo vigente in materia (d.lgs. 152/2006 – Parte IV, titolo V per le bonifiche, DPR 120/2017 per le terre e rocce da scavo). c) Integrare il PMA con i riferimenti al DPR 120/2017 e al DM 46/2019 ed in particolare alle seguenti previsioni: - la gestione del materiale escavato dovrà avvenire conformemente alle disposizioni del DPR 120/2017, tenendo conto anche delle Linee Guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo approvate da SNPA con Determina n. 54/2019; - In corrispondenza delle aree di scavo, ai fini del riutilizzo in sito delle terre, risulta necessario verificare la conformità dei materiali escavati così come indicato dall'art. 185, comma 1, lettera c), del d.lgs. 152/2006 e dall'art. 24, comma 1, del DPR 13 giugno 2017, n. 120, che ne impongono la caratterizzazione ai fini dell'esclusione dalla disciplina dei rifiuti; eventuali approvvigionamenti dall'esterno dovranno prevedere l'impiego di materiale certificato; - qualora le operazioni di scavo portassero al ritrovamento di rifiuti interrati, dovranno essere attivate le pertinenti procedure previste dalla Parte IV del d.lgs. 152/2006, osservando, in aggiunta, che, qualora i lavori dovessero interessare aree destinate all'agricoltura o all'allevamento, dovrà essere preso a riferimento anche il DM 46/2019.	in merito alla componente Rifiuti, terre e rocce da scavo è rinviata alla fase esecutiva l'adeguamento del piano di Monitoraggio Ambientale secondo prescrizioni. 5)



	<u>Raccomandazioni di carattere progettuale</u> 1) Nell'ambito della successiva fase esecutiva, si chiede di valutare - nel rispetto dei limiti normativi - se sia possibile prevedere un limite massimo di velocità pari a 110 km/h anziché 90 km/h per l'intero tratto stradale oggetto di intervento, per mantenere la necessaria uniformità con la tratta in esercizio. 2) In relazione alle previsioni del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), approvato con DGR n. X/1657 del 11 aprile 2014, ed ai Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale ivi individuati (di seguito PCIR), si evidenzia che il progetto in esame interferisce l'itinerario del PCIR 10 "via delle Riscie" e la rete locale e del Parco Adda Sud interconnessa al PCIR 3 "Adda". Nel corso delle fasi realizzative dell'intervento, si raccomanda di garantire la conservazione della fruibilità, funzionalità e sicurezza della rete ciclabile esistente e delle previsioni afferenti al PCIR 10 in attraversamento del fiume Adda sul ponte asburgico.	Relativamente alle raccomandazioni di carattere progettuale: 1) è rinviata alla fase esecutiva la verifica delle limitazioni di velocità omogenee sull'intera tratta. 2) è rinviata alla fase esecutiva l'organizzazione delle fasi realizzative finalizzata a ridurre gli impatti del cantiere sulla fruibilità, funzionalità e sicurezza della rete ciclabile esistente
	<u>Raccomandazioni di carattere ambientale</u> 1) Per l'attuazione di interventi della Rete Ecologica Regionale, si raccomanda il dovuto coordinamento con gli enti responsabili degli strumenti di pianificazione di dettaglio provinciale e comunale, per il mantenimento della permeabilità ecologica dell'area oggetto d'intervento; 2) Si raccomanda di procedere all'esproprio solo in caso di falliti accordi bonari con la proprietà. In caso di terreni allo stato di fatto agricolo, si ricorda altresì di individuare specifiche azioni risarcitorie rivolte alle aziende che dovessero essere eventualmente penalizzate dall'esproprio, in riferimento anche ai vincoli pluriennali legati a finanziamenti del Programma di Sviluppo Rurale e/o delle Politiche Agricole Comunitarie. In tema di calcolo dell'indennità da esproprio si evidenzia la sentenza della Corte Costituzionale n. 181 del 10 giugno 2011.	Relativamente alle raccomandazioni di carattere ambientale: 1) è rinviata alla fase esecutiva la verifica con gli enti territorialmente competenti delle azioni da adottare per mantenere la permeabilità ecologica dell'area oggetto di intervento. 2) Per le tutte le attività tecniche e amministrative relative agli espropri l'Ente espropriante procederà in applicazione del Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità.
3	Regione Lombardia – Ufficio Territoriale Regionale Val Padana	E' rinviata alla fase esecutiva l'ottenimento della concessione e del nulla osta idraulico per l'occupazione delle aree demaniali
4	Comune di Spino d'Adda	3) Per quanto concerne la richiesta di realizzazione di fermate del Trasporto Pubblico Locale si rileva che lungo il tracciato



		S1.2024.0004415, richiede: a) realizzazione di fermate del Trasporto Pubblico Locale sul tracciato in progetto e sottopasso di attraversamento ciclopedonale; b) barriere foncoassorbenti o ulteriori misure che possano mitigare il rumore causato dai veicoli transitanti sul nuovo tracciato stradale, in corrispondenza delle abitazioni prospicienti la Paulese prima del ponte in direzione Milano; c) adeguamento viabilistico in via del Pioppo tramite la realizzazione di un nuovo tratto stradale che colleghi l'attuale asse A1 con via Fallaci e la riqualificazione del tratto di strada bianca per il collegamento con la zona industriale.	stradale non sono contemplate fermate per il TPL, per la cui realizzazione sarebbe necessario acquisire nuovi spazi (per le corsie specializzate di decelerazione e accelerazione, per il golfo e la piazzola di fermata) non previsti dal progetto preliminare. Si rileva altresì che per la loro collocazione in prossimità dell'abitato di Spino d'Adda e in approccio all'attraversamento del fiume Adda non esistono spazi esterni al corpo stradale compatibili con le realtà urbanizzate e con le rampe dello "svincolo Spino Ovest". 4) Per quanto concerne la richiesta di installazione di barriere foncoassorbenti si rileva che lo studio acustico a corredo del progetto non prevede la necessità di posizionare barriere foncoassorbenti a protezione degli edifici; eventuali misure saranno adottate laddove il monitoraggio post-operam ne evidenzia la necessità. 5) Per quanto concerne la richiesta di adeguamento viabilistico della via del Pioppo, si rileva che l'intervento non ricade nel perimetro dell'opera.
5	Comune di Zelo Buon Persico	Il Comune di Zelo Buon Persico con nota 3399 del 4/4/2024, acquisita in pari data agli atti di Regione Lombardia con prot. n. S1.2024.0004544 evidenzia alcuni elementi da approfondire nelle successive fasi propedeutiche all'avvio della Conferenza dei Servizi: a) la localizzazione delle fermate del Trasporto Pubblico Locale (T.P.L.) lungo il nuovo tracciato della "Paulese" ed i relativi collegamenti ciclo-pedonali tra le zone poste a Nord ed a Sud del tracciato; b) la definizione delle modalità di collegamento tra il territorio di Zelo Buon Persico (LO) ed il territorio di Spino d'Adda (CR) per gli utenti che, a seguito della realizzazione dell'opera in oggetto, non potranno più percorrere la "Paulese" ai sensi di legge; tale definizione, con specifico riguardo ai mezzi agricoli, deve comprendere anche le modalità di gestione e di manutenzione delle infrastrutture all'uso dedicate; c) l'attuale uscita in destra dalla "Paulese" provenendo da Crema in direzione di Zelo Buon Persico (LO) Frazione di Bisnate porta in una Strada Comunale a senso unico, di ridotto calibro e con portanza contenuta: visto che la stessa sembra essere convogliata in un Sottopasso Stradale, necessita una definizione del regime viabilistico futuro, anche in relazione al termine della stessa nell'abitato residenziale della Frazione di Bisnate.	1) Per quanto concerne la richiesta di realizzazione di fermate del Trasporto Pubblico Locale si rileva che lungo il tracciato stradale non sono contemplate fermate per il TPL, per la cui realizzazione sarebbe necessario acquisire nuovi spazi (per le corsie specializzate di decelerazione e accelerazione, per il golfo e la piazzola di fermata) non previsti dal progetto preliminare. Si rileva altresì che la loro collocazione in prossimità dell'abitato di Zelo Buon Persico non ricade nel perimetro dell'opera. 2) Per quanto concerne la definizione della modalità di collegamento per l'utenza debole e i mezzi agricoli tra il territorio di Zelo Buon Persico (LO) ed il territorio di Spino d'Adda (CR) si rileva che il progetto illustra percorsi e modalità di circolazione tra Zelo Buon Persico e Spino d'Adda per pedoni, biciclette e mezzi agricoli, attraverso il ponte asburgico e viabilità comunale afferente, la cui gestione e manutenzione spetta ai rispettivi soggetti proprietari. 3) Per quanto concerne la definizione del regime viabilistico del sottopasso stradale di Bisnate, è rinviata alla fase esecutiva la verifica delle dimensioni della carreggiata della viabilità secondaria e l'individuazione degli apprestamenti segnaletici più opportuni per regolamentare la circolazione.
6	Parco Adda Sud	si esprime parere favorevole evidenziando la necessità di modificare alcune essenze vegetali, previste per le opere a verde, secondo le considerazioni espresse dall'Ufficio Forestazione del Parco Adda Sud	È rinviata alla fase esecutiva l'indicazione di sostituzione di alcune specie ed essenze vegetali previste nel progetto definitivo pe lle opere di compensazione e mitigazione ambientale in accordo alle indicazioni del Parco Adda Sud.
7	Autorità di Bacino Distrettuale del	si conferma il parere favorevole di competenza ai sensi dell'art. 38	



	Fiume Po	delle N.A. del PAI e della collegata Direttiva Infrastrutture, già espresso da questa Autorità con nota ns. prot. n. 5196 del 24.06.2020	
8	Aeronautica Militare – Comando 1^a Regione Aerea	Nulla Osta relativamente ai soli aspetti demaniali di interesse di questa F.A. all'esecuzione dell'intervento	
9	5° reparto Infrastrutture – Ufficio B.C.M.	nel caso in cui la bonifica bellica sistemica terrestre dovesse rendersi necessaria, il Soggetto interessato ai sensi dell'articolo 22 del D.Lgs. n. 66 del 15 marzo 2010 del Codice dell'Ordinamento Militare, potrà presentare a questo Reparto apposita istanza come da facsimile previsto dalla Direttiva GEN-BST-001 Ed. 2024 3 ^a serie AA.VV. del Ministero della Difesa	E' rinviata alla fase esecutiva l'indicazione di esecuzione del servizio di bonifica bellica sistemica sulla base della valutazione del rischio bellico che rientra tra gli obblighi del Coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione
10	Società Acqua Lodigiana S.r.l.	Facendo riferimento al parere espresso con nota prot. SAL n. 11797/MC/cc del 07/10/2022 si esprime parere favorevole al Progetto Definitivo, con realizzazione e oneri a carico della Provincia di Cremona (lavori di spostamento della condotta fognaria dn 1200 mm interferente, comprensivi dei collegamenti a monte e valle con il collettore esistente). Si ribadisce che durante l'esecuzione dei lavori dovrà essere garantita la continuità del servizio di collettamento, sia in tempo secco che in tempo di pioggia, poiché tale collettore è a servizio dell'impianto di depurazione del Comune di Zelo Buon Persico e della sua rete fognaria.	E' rinviata alla fase esecutiva l'indicazione delle modalità operative di posa della variante del collettore fognario con le garanzie di continuità idraulica durante le fasi operative.
11	Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Cremona, Mantova e Lodi	Per quanto attiene il profilo di tutela paesaggistica esprime il proprio parere favorevole. Per quanto attiene il profilo di tutela monumentale e in particolare relativamente al progetto di consolidamento del Ponte Asburgico autorizza l'esecuzione delle opere subordinando l'efficacia al pieno rispetto delle seguenti prescrizioni: • siano comunicati per iscritto, con un anticipo di almeno 10 giorni, la data di inizio lavori, il nominativo della ditta esecutrice e della direzione lavori, che dovrà essere obbligatoriamente affidata alla figura professionale abilitata di architetto in conformità alle disposizioni dell'art. 52 del R.D. 23 ottobre 1925 n. 2537; • venga realizzata una esauriente ed esaustiva documentazione fotografica, anche su supporto informatico, delle diverse fasi dei lavori, da inviare a questo ufficio unitamente alla relazione di fine lavori. Per quanto attiene il profilo di tutela del patrimonio archeologico si <u>richiede</u> che tutte le operazioni di scavo siano effettuate con l'assistenza di una ditta archeologica che operi su incarico della committenza, sotto la direzione scientifica di questo Ufficio. Si prescrive inoltre di effettuare controlli mediante metal detector nel sedime pertinente all'alveo fluviale in corrispondenza di tutte le nuove escavazioni.	E' rinviata alla fase di avvio dei lavori la comunicazione della data, dei nominativi componenti l'ufficio di Direzione Lavori che saranno individuati in accordo alle disposizioni dell'art. 52 del R.D. 23 ottobre 1925 n. 2537 cui seguiranno le relazioni di fine lavori corredate della documentazione fotografica richiesta. Nella voce "spese tecniche" ricompresa tra le somme a disposizione del quadro economico generale del progetto definitivo è inserita la previsione di spesa per l'affidamento del servizio tecnico di "sorveglianza archeologica". E' rinviata alla fase di avvio dei lavori l'indicazione di esecuzione dei controlli prescritti mediante metal detector.

