

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 1 maggio 2016

Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e di Milano - Brebemi. Approvazione del progetto definitivo della interconnessione A35 - A4 (CUP E31B05000390007). (Delibera n. 19/2016). (16A07553)

(GU n.250 del 25-10-2016)

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

Considerato che l'intervento collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e di Milano - Brebemi è ricompreso nella intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni ed integrazioni, e visto, in particolare, l'art. 13 che, al comma 4 prevede che, se nel provvedimento che comporta la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera manca l'espressa determinazione del termine entro il quale il decreto di esproprio va emanato, il decreto di esproprio può essere emanato entro il termine di cinque anni, decorrente dalla data in cui diventa efficace l'atto che dichiara la pubblica utilità dell'opera, al comma 5 prevede che l'Autorità che ha dichiarato la pubblica utilità dell'opera può disporre la proroga dei termini previsti per l'adozione del decreto di esproprio per casi di forza maggiore o per altre giustificate ragioni e prevede, altresì, che la proroga stessa può essere disposta, anche d'ufficio, prima della scadenza del termine e per un periodo di tempo che non supera i due anni, e al comma 6 prevede che la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera è efficace fino alla scadenza del termine entro il quale può essere emanato il decreto di esproprio;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

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

l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore del presente

codice o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

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

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

l'art. 216, comma 1 e comma 27, che prevedono rispettivamente che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50/2016, lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore, e che le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50/2016 secondo la disciplina gia' prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163/2006, sono concluse in conformita' alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente 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 ed integrazioni;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 216, comma 1, del decreto legislativo n. 50/2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163/2006;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (Gazzetta Ufficiale n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito del «Sistema plurimodale padano», tra i sistemi stradali ed autostradali l'infrastruttura «denominata "Asse autostradale medio padano Brescia, Bergamo e Milano e Passante di Mestre" e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, tra i "Corridoi autostradali e stradali" include il "Collegamento autostradale Brescia, Bergamo e Milano (Brebemi)» e vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, (Gazzetta Ufficiale n. 3/2015 S.O.), con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'11° allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013 che include, nella tabella 0 «Programma infrastrutture strategiche», nell'ambito della infrastruttura «Asse Autostradale Medio Padano», l'intervento «Brescia-Bergamo-Milano Brebemi»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, con il quale e' stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni ed integrazioni e i compiti di cui all'art. 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle direzioni generali competenti del Ministero alle quali e' demandata la responsabilita' di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

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

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, concernente il «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità», e successive modificazioni ed integrazioni;

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

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

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

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

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

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto l'art. n. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163/2006, e visto in particolare il comma 3 dello stesso articolo, così come attuato con delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15 (Gazzetta Ufficiale n. 155/2015), che aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (Gazzetta Ufficiale n. 234/2011, errata corregge Gazzetta Ufficiale n. 281/2011);

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) e vista la delibera 8 agosto 2015, n. 62 (Gazzetta Ufficiale n. 271/2015), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di protocollo di legalità precedentemente licenziato dal CCASGO nella seduta del 13 aprile 2015;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 93 (Gazzetta Ufficiale n. 263/2005), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (A35 Brebemi).

Vista la delibera 20 dicembre 2005, n. 142 (Gazzetta Ufficiale n. 166/2006), con la quale questo Comitato ha integrato il quadro economico del progetto preliminare e ha individuato il costo netto aggiornato dell'opera;

Vista la delibera 4 ottobre 2007, n. 109 (Gazzetta Ufficiale n. 256/2007), con la quale questo Comitato ha formulato parere sullo schema di Convenzione unica tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL) e la società di progetto «Brebemi S.p.A.» (Brebemi);

Vista la delibera 26 giugno 2009, n. 42 (Gazzetta Ufficiale n. 185/2009), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto

definitivo della A35 Brebemi;

Vista la delibera 22 luglio 2010, n. 72 (Gazzetta Ufficiale n. 10/2011), con la quale questo Comitato ha preso d'atto dell'atto aggiuntivo n. 1 alla Convenzione unica e sul venire meno del ricorso al Fondo di garanzia per le opere pubbliche (FGOP);

Vista la delibera 5 maggio 2011, n. 4 (Gazzetta Ufficiale n. 301/2011), con cui questo Comitato ha espresso parere sull'atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 60 (Gazzetta Ufficiale n. 23/2016), con la quale questo Comitato, tra l'altro ha:

formulato parere favorevole in ordine allo schema di 3° atto aggiuntivo alla Convenzione unica in data 1° agosto 2007 tra CAL e Brebemi, approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 23 gennaio 2008, e assegnato, ai sensi dell'art. 1, comma 299, della legge n. 190/2014 (legge di stabilita' 2015), alla A35 Brebemi, l'importo di 260 milioni di euro;

disposto che, considerata l'articolazione annuale del contributo della Regione Lombardia di cui al decreto 30 dicembre 2014, n. 12781, pari a 60 milioni di euro, ripartiti in 20 milioni di euro annui per il triennio 2015-2017, mentre il piano economico finanziario (PEF) allegato all'atto aggiuntivo n. 3 prevedeva una articolazione in 30 milioni annui per il biennio 2015-2016, il concessionario Brebemi operasse garantendo comunque il rispetto del cronoprogramma;

disposto che l'erogazione a CAL della contribuzione a valere sulle succitate risorse statali, fosse vincolata allo stato di realizzazione dell'interconnessione della A35 Brebemi con l'autostrada A4;

prescritto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornisca ogni utile chiarimento e giustificazione alle eventuali richieste che provenissero dalla Commissione europea in merito alla proroga di sei anni della durata della concessione, tenendo informato questo Comitato;

Vista la delibera 1° maggio 2016, n. 18, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato ha prorogato il termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilita' della A35 Brebemi, apposta con delibera n. 42/2009;

Vista la nota 11 febbraio 2016, n. 5473, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di approvazione del progetto definitivo della variante relativo alla interconnessione tra l'autostrada A35 Brebemi e l'autostrada A4 Torino-Trieste e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Considerato che con nota acquisita per e-mail con protocollo DIPE 8 marzo 2016, n. 1307, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali ha trasmesso documentazione istruttoria integrativa;

Vista la nota 17 marzo 2016, n. 4481, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso una nota di CAL concernente il cronoprogramma dell'intervento;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico procedurale:

che la A35 Brebemi e' una infrastruttura autostradale a due carreggiate a due corsie, piu' corsia di emergenza, nel tratto tra Brescia e Treviglio est e a tre corsie, piu' corsia di emergenza, nel tratto Treviglio est - Tangenziale est esterna di Milano (TEM) per una lunghezza di circa 62,1 km;

che con la delibera n. 93/2005 questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dell'autostrada A35 - Brebemi;

che in data 7 maggio 2007 e' stato sottoscritto l'accordo di programma di cui alla legge della Regione Lombardia 14 marzo 2003, n. 2, per la realizzazione della A35 Brebemi, finalizzato a definire i soggetti competenti a stabilire le azioni, le modalita', i tempi per garantire la realizzazione del collegamento autostradale, anche attraverso il coordinamento delle attivita' dei singoli soggetti coinvolti;

che con la delibera n. 42/2009 questo Comitato ha approvato il

progetto definitivo dell'opera anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilita';

che in data 20 luglio 2009 CAL ha delegato Brebemi, ai sensi dell'art. 6, comma 8, del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e dell'art. 22, comma 1, della citata Convenzione unica, l'esercizio dei poteri espropriativi, costituendo la stessa quale autorita' espropriante;

che in data 21 luglio 2009 il responsabile unico del procedimento ha disposto l'inizio della attivita' di progettazione esecutiva e di realizzazione dei lavori del collegamento autostradale;

che «CAL S.p.A.» ha approvato, per successivi stralci, il progetto esecutivo dell'A35 Brebemi;

che la tratta autostradale e' stata aperta all'esercizio in data 23 luglio 2014;

che l'interconnessione dell'autostrada A35 Brebemi con la rete autostradale - lato Brescia era stata prevista fin dall'origine nei seguenti documenti:

l'art. 2 della convenzione di concessione, sottoscritta da Anas S.p.A. e il concessionario Brebemi in data 24 luglio 2003, riporta che il «Raccordo autostradale a pagamento collega in modo diretto Brescia a Milano partendo dall'innesto con la futura Gronda sud autostradale di Brescia (Raccordo Ospitaletto-Montichiari)» cosiddetta «Corda Molle»;

la Convenzione unica del 2007, nel descrivere l'autostrada A35 Brebemi (allegato J) riporta che «partendo da est (Brescia)», il primo tratto dell'«opera si sviluppa dalla attuale tangenziale sud di Brescia (ex S.S. 11) fino al futuro Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, corrispondente alla attuale S.P. 19, con un tratto a circolazione libera, provvisoriamente previsto a carreggiata singola ma, in prospettiva di una crescita del traffico, gia' dotato di tutte le opere d'arte predisposte per il futuro ampliamento della sede stradale (a doppia carreggiata autostradale con due corsie per senso di marcia)» e che «tale tratto, della lunghezza di 8,6 km, comprende i due svincoli di interconnessione a piu' livelli con le due predette viabilita' e due svincoli intermedi per l'accesso alla viabilita' locale»;

il progetto preliminare dell'autostrada A35 Brebemi prevedeva espressamente l'interconnessione a est con la rete autostradale attraverso il Raccordo Ospitaletto-Montichiari e la delibera n. 92/2005 riportava che «il suddetto intervento (la A35 Brebemi) contribuisce a ridurre il traffico della congestionata autostrada A4 poiche' fornisce una parziale risposta al problema degli spostamenti tra le citta' di Brescia e Milano, interagendo con altri tre progetti compresi nel Programma: il Collegamento autostradale Ospitaletto - Montichiari (il cui progetto definitivo e' stato approvato da questo Comitato con delibera 18 marzo 2005, n. 24 (Gazzetta Ufficiale n. 296/2005), la Linea ferroviaria AC Milano - Verona, la Tangenziale est esterna di Milano, che vanno complessivamente a delineare l'adeguamento infrastrutturale del quadrante ovest della Regione»;

il progetto definitivo della A35 Brebemi, approvato da questo Comitato con la citata delibera n. 42/2009, prevedeva espressamente di «connettere l'infrastruttura di progetto alla rete autostradale esistente, in corso di progettazione e/o di prossima realizzazione, in modo tale da creare un itinerario veloce di tipo autostradale sull'asse est-ovest della pianura padana, che permetta di soddisfare le differenti esigenze di spostamento sia locale, sia di lunga percorrenza degli utenti attesi sul nuovo raccordo»;

che, quindi, l'attrazione dei flussi di traffico da/per l'area bresciana si sarebbe realizzato anche sfruttando il previsto raccordo autostradale che avrebbe collegato le stazioni a pedaggio di Brescia est sulla autostrada A4, quella futura di Poncarale sulla autostrada A21 e lo svincolo di Ospitaletto sulla autostrada A4, e sarebbe proseguito poi verso nord lungo la Val Trompia (cosiddetto «Raccordo Ospitaletto-Montichiari»);

che il Raccordo Ospitaletto-Montichiari rientra tra le opere la cui realizzazione e' di competenza del concessionario della autostrada A21, fino al 2012 individuato in «Autostrade Centro Padane S.p.A.»;

che per la progettazione e la realizzazione dell'autostrada A35 Brebemi e' stato seguito uno specifico percorso per assicurare il coordinamento dell'esecuzione dello svincolo tra la stessa autostrada

A35 e il Raccordo Ospitaletto-Montichiari, in ottemperanza alla raccomandazione n. 29 di cui alla delibera n. 42/2009, percorso concretizzatosi nel verbale del 14 giugno 2011 sottoscritto da «CAL S.p.A.», «Anas S.p.A.» in qualita' di concedente della autostrada A21, «Brebemi S.p.A.» e «Autostrade Centro Padane S.p.A.»;

che alla scadenza della concessione di «Autostrade Centro Padane S.p.A.», avvenuta in data 30 settembre 2011, Anas S.p.A. ha disposto la prosecuzione da parte della stessa societa' dei lavori in corso per la realizzazione del Raccordo Ospitaletto-Montichiari e che detta disposizione e' stata impugnata da «Autostrade Centro Padane S.p.A.» davanti al Tribunale amministrativo regionale (TAR) della Lombardia che ha disposto la sospensione dei lavori;

che, nella seduta del 30 maggio 2012 del Collegio di vigilanza del citato accordo di programma 7 maggio 2007, al fine di superare le criticita' temporali attinenti il percorso condiviso con il verbale del 14 giugno 2011, tenuto conto:

a) della sospensione dei lavori del Raccordo Ospitaletto-Montichiari;

b) della nuova procedura di gara da indirsi da parte di Anas S.p.A. per l'affidamento della concessione dell'autostrada A21;

c) della riorganizzazione delle strutture di Anas S.p.A. in ragione del trasferimento al Ministero, il 1° ottobre 2012, dell'attivita' di vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e di controllo della gestione delle autostrade;

d) della modifica delle competenze a seguito della nascita dell'Authority dei trasporti, nel caso di mancata realizzazione delle opere di competenza di «Autostrade Centro Padane S.p.A.» in tempi compatibili con la realizzazione dell'autostrada A35 Brebemi, e' stato ipotizzato di procedere con una soluzione temporanea per consentire il raccordo dell'autostrada A35 Brebemi alla S.P. 19, realizzando manufatti gia' predisposti per l'adeguamento futuro della carreggiata della strada provinciale;

che nell'ulteriore incontro del 19 settembre 2012, tenutosi presso CAL, e' emerso i) che in data 13 giugno 2012 e' stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento della nuova concessione dell'autostrada A21; ii) che il completamento dei lavori del Raccordo Ospitaletto-Montichiari, non sarebbe stato compatibile con l'entrata in esercizio dell'autostrada A35 Brebemi;

che soluzione provvisoria ipotizzata nella seduta del 30 maggio 2012 del Collegio di vigilanza dell'accordo di programma 7 maggio 2007, non avrebbe garantito la funzionalita' trasportistica dell'autostrada A35 Brebemi in quanto non realizzava la interconnessione della stessa con la rete autostradale - lato Brescia, come originariamente previsto nel progetto definitivo approvato con la delibera n. 42/2009;

che (seguivano parole non ammesse al visto dalla Corte dei conti) la concessione della autostrada A21, che include la realizzazione del completamento del Raccordo Ospitaletto-Montichiari, risulta aggiudicata (seguivano parole non ammesse al visto dalla Corte dei conti);

che, in ragione della mancata realizzazione del Raccordo Ospitaletto - Montichiari, evento concretizzatosi dopo la approvazione del progetto definitivo dell'autostrada A35 Brebemi, CAL ha avviato, nel mese di giugno 2015, la procedura approvativa di una variante al progetto definitivo di cui alla delibera n. 42/2009, inerente l'interconnessione diretta tra la autostrada A35 Brebemi e la autostrada A4, del costo stimato di 47,583 milioni di euro, con copertura a carico del Piano economico finanziario della societa' concessionaria Brebemi;

che la realizzazione della suddetta variante, che consiste nell'adeguamento ad autostrada della strada esistente di raccordo tra la A35 Brebemi e la tangenziale sud di Brescia, assicura l'interconnessione della autostrada A35 Brebemi con la rete autostradale lato Brescia e risponde all'interesse pubblico di decongestionare il traffico nell'area interessata, di garantire livelli di sicurezza adeguati nell'area tra Brescia, Bergamo e Milano, nonche' di assicurare la piena funzionalita' di un'opera di interesse pubblico attraverso la necessaria interconnessione alla

rete autostradale nazionale;

che tra gli elementi alla base della revisione del PEF vigente, era presente, tra l'altro, la realizzazione, entro il mese di gennaio 2017, dell'interconnessione dell'autostrada A35 Brebemi con l'autostrada A4, come variante al progetto definitivo approvato da questo Comitato, e che la delibera n. 60/2015, al punto 4, prevede che «l'erogazione a CAL S.p.A. della contribuzione a valere sulle risorse di cui all'art. 1, comma 299, della legge di stabilita' 2015, e' vincolata allo stato di realizzazione dell'interconnessione della A35 Brebemi con la autostrada A4»;

che la suddetta interconnessione costituisce variante al progetto definitivo della A35 Brebemi di cui alla delibera n. 42/2009, ai sensi dell'art. 169, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 (seguivano parole non ammesse al visto dalla Corte dei Conti);

che l'iter approvativo del progetto definitivo di variante all'esame e' stato avviato da CAL in data 18 giugno 2015, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, tramite l'invio del progetto medesimo, approvato per quanto di competenza in data 4 giugno 2015 dalla stessa CAL, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero dei beni e delle attivita' culturali e del turismo, alla Regione Lombardia e agli altri soggetti ed amministrazioni interessati;

che lo stesso progetto e' stato trasmesso in data 18 giugno 2015 anche al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ad oggi non si e' espresso;

che in data 7 luglio 2015 e' stato pubblicato l'avviso dell'avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per la dichiarazione di pubblica utilita', nonche' ai fini della valutazione di impatto ambientale, sui quotidiani «La Repubblica» e «Milano Finanza»;

che in data 11 settembre 2015 la Regione Lombardia si e' espressa con delibera di giunta regionale n. X/4026, esprimendo l'intesa ai fini della localizzazione dell'opera;

che in data 18 settembre 2015 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha indetto la conferenza di servizi che si e' svolta in unica seduta in data 9 ottobre 2015;

che in data 18 dicembre 2015, con parere n. 1955, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, si e' espresso favorevolmente sul progetto;

che in data 15 gennaio 2016 lo stesso Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha approvato, con prescrizioni, il Piano di utilizzo delle terre;

che in data 21 gennaio 2016, con parere n. 1443, il Ministero dei beni e delle attivita' culturali e del turismo - Direzione generale per la qualita' e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea si e' espresso favorevolmente sul medesimo progetto;

che l'intervento in esame e' delimitato a ovest dall'intersezione con la S.P. 19 in localita' Travagliato e ad est dalla nuova interconnessione tra la autostrada A35 Brebemi e la autostrada A4 Torino-Trieste;

che in particolare l'intervento consiste nel potenziamento della bretella di collegamento tra la autostrada A35 Brebemi e la tangenziale sud di Brescia («lotto 0A»), mediante la trasformazione della stessa da strada di categoria C a strada di categoria A, di larghezza minima di 25,6 m, composta da due carreggiate ciascuna con due corsie per senso di marcia di 3,75 m e una corsia di emergenza di larghezza minima di 3 m, separate da un margine interno di larghezza minima di 4,20 m, e nella realizzazione dello svincolo di connessione tra la autostrada A35 e la autostrada A4, comprensivo della nuova barriera di esazione;

che per la realizzazione della seconda carreggiata saranno utilizzate le opere gia' predisposte in attuazione della prescrizione di cui alla delibera n. 92/2005, che prevedeva che «per quanto riguarda l'opera connessa Raccordo tangenziale sud di Brescia che va dall'intersezione Brescia-Milano/Collegamento autostradale Ospitaletto-Montichiari/S.P. 19 alla tangenziale sud di Brescia, si prescrive che la piattaforma stradale deve essere prevista di categoria C1 come definita dal decreto ministeriale 5 novembre 2001

con predisposizione delle opere d'arte per eventuale futuro raddoppio della carreggiata a categoria A (2+2 corsie per senso di marcia)»;

che il tracciato di progetto ha una lunghezza di circa 5,64 km e che lungo il tracciato sono presenti due svincoli (Travagliato ovest e Travagliato est) oltre lo svincolo di interconnessione A35-A4, caratterizzato da due rami che garantiscono la funzione di collegamento per chi proviene da Verona sulla autostrada A4 verso Milano sulla autostrada A35 Brebemi e la funzione di collegamento per chi proviene da Milano sulla autostrada A35 Brebemi verso Verona sulla autostrada A4;

che il progetto definitivo di variante all'esame include i progetti per la risoluzione delle interferenze tecnologiche mediante la individuazione delle soluzioni progettuali e dei relativi costi, progetti meglio descritti nel documento «Appendice 2 - Programma di risoluzione delle interferenze», elaborato all'esito della conferenza di servizi e trasmesso dal Ministero a corredo della documentazione istruttoria;

che lo stesso Ministero, contestualmente all'approvazione del succitato progetto definitivo di variante, propone di approvare, insieme al Programma di risoluzione delle interferenze, anche i relativi progetti;

che gli elaborati relativi agli espropri e al superamento delle interferenze sono riportati nell'elaborato «04 EL D 0 00 00 001 00 00 001 00 A 01»;

che il Ministero propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato o parziale recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

che CAL e' il soggetto aggiudicatore dell'opera;

che la societa' di progetto Brebemi e' concessionaria per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'opera in virtu' della Convenzione unica stipulata in data 1° agosto 2007 con la societa' concedente CAL, approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, 21 gennaio 2008, n. 814;

che in data 7 settembre 2009 CAL e il concessionario Brebemi hanno sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 1 alla Convenzione unica e in data 4 giugno 2010 le parti hanno stipulato apposito atto integrativo dell'atto aggiuntivo n. 1 e che entrambi gli atti sono stati approvati in data 8 ottobre 2010 con decreto n. 472 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emesso di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

che in data 22 dicembre 2010 il concedente CAL e il concessionario Brebemi hanno sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione unica, di cui fa parte il PEF vigente, approvato in data 6 marzo 2012 con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emesso di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

che, con riferimento all'interconnessione A35-A4, il Ministero, con la citata nota 17 marzo 2016, n. 4481, ha trasmesso una relazione nella quale CAL afferma che:

i tempi di realizzazione della interconnessione sono quelli stabiliti nel progetto definitivo approvato dalla stessa CAL in data 4 giugno 2015, non sono ulteriormente comprimibili e allo stato attuale non e' possibile aprire al traffico l'interconnessione entro il 31 gennaio 2017 come previsto nella delibera n. 60/2015;

che questo Comitato con la delibera n. 60/2015 ha prescritto di adeguare lo schema di atto aggiuntivo n. 3, tra l'altro, stralciando la clausola che individuava come «circostanza rilevante» idonea a giustificare una procedura di riequilibrio la mancata apertura ed entrata in esercizio dell'interconnessione alla data del 31 gennaio 2017;

che (seguivano parole non ammesse al visto dalla Corte dei Conti) le parti hanno sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 3 adeguato alle prescrizioni di questo Comitato;

che il citato atto aggiuntivo prevede che il termine di realizzazione della interconnessione previsto nel cronoprogramma allegato risulta differito di alcuni mesi rispetto al 31 gennaio 2017 ma che tale differimento non comporta comunque la revisione del PEF in quanto i) il limitato effetto in termini di riduzione dei ricavi

rispetto alle assunzioni complessive del PEF non puo' costituire un evento straordinario che determini una alterazione dell'equilibrio economico finanziario tale da giustificare la revisione ai sensi dell'art. 11.8 della Convenzione unica e ii) detto cronoprogramma e' stato gia' contrattualizzato con il concessionario;

che il CUP assegnato all'intervento e' E 31B05000390007; sotto l'aspetto finanziario:

che il costo dell'intervento risultante dal quadro economico e' pari a euro 47.582.760,59, di cui:

euro 34.042.525,00 per lavori, prescrizioni di questo Comitato, misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalita' dell'opera, opere di mitigazione ambientale e per monitoraggio ambientale, comprensivi di quota parte delle somme a disposizione e «di ogni ulteriore spesa afferente alle attivita' di competenza del concessionario, nessuna esclusa»;

euro 2.754.443,21 per oneri per la sicurezza;

euro 10.785.792,38 per la restante quota parte delle somme a disposizione, comprendente gli imprevisti, la risoluzione delle interferenze/convenzioni e le acquisizioni di aree o immobili/indennita' di esproprio ed occupazione temporanea;

che detto costo include il costo della valorizzazione delle prescrizioni, pari a 2.414.548 euro, coperto finanziariamente rispetto alla stima del quadro economico presentato in conferenza di servizi, per euro 702.900 a valere sul minore costo per la risoluzione delle interferenze e per euro 1.711.648 a valere sulla riduzione dell'importo della voce imprevisti;

che la copertura finanziaria dell'intervento e' a carico del PEF della societa' concessionaria «Brebemi S.p.A.» allegato all'atto aggiuntivo n. 3;

che, con riferimento alla copertura finanziaria, la prescrizione n. 57 della delibera n. 42/2009 prevedeva il trasferimento alla Provincia di Brescia delle risorse economiche, pari al 50 per cento del costo delle opere, utili per la realizzazione degli interventi necessari al mantenimento di una relazione est-ovest a fronte della dismissione della ex SS 11 nel tratto da Rovato-Castrezzato dalla S.P. 62 fino alla S.P. 19, di cui avrebbe dovuto farsi carico la Provincia stessa;

che l'accordo del 5 luglio 2010, sottoscritto tra Brebemi, RFI S.p.A. e la Provincia di Brescia al fine di ottemperare alla suddetta prescrizione, ha individuato una soluzione articolata in due fasi successive e che gli interventi della fase II, di realizzazione da parte della Provincia stessa, previsti entro aprile 2014, degli interventi costituenti la definitiva soluzione tecnico-progettuale per il mantenimento della relazione est-ovest a fronte della dismissione della ex S.S. 11, non sono ancora stati eseguiti ne' sono state avviate le attivita';

che l'entrata in esercizio dell'autostrada A35 Brebemi in data 23 luglio 2014, senza esazione di pedaggio nel tratto tra lo svincolo con la S.P. 19 e l'uscita di Chiari est, ricostituisce di fatto la ex S.S. 11 garantendo il mantenimento della relazione est-ovest prima assicurato dalla stessa ex S.S. 11;

che quindi il Ministero propone a questo Comitato di autorizzare l'utilizzo dell'importo di euro 4.174.709,06, ora incluso nel Quadro economico della Convenzione unica vigente alla voce «B5 Altre spese» e al momento destinato, per effetto della citata prescrizione n. 57 della delibera n. 42/2009, alla Provincia di Brescia ma che non e' mai stato utilizzato, per la copertura finanziaria del progetto definitivo in esame, eliminando la suddetta prescrizione non piu' attuale;

Considerato che l'art. 127, comma 5, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163/2006, indica in quarantacinque giorni dalla trasmissione del progetto il termine entro il quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime parere e statuisce che, decorso tale termine, il procedimento prosegue prescindendo dal parere omesso e l'amministrazione motiva autonomamente l'atto amministrativo da emanare e che, essendo decorsi quarantacinque giorni dall'ultima trasmissione di documenti al CSLP da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza che il Consiglio stesso si sia pronunciato, il predetto Ministero, ha proposto a questo Comitato l'iscrizione dell'argomento all'ordine del giorno;

Considerato che l'ottemperanza della prescrizione n. 1 dell'«Allegato A Foglio condizioni» trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che prevede che «preventivamente all'inizio dei lavori, fermo restando il rispetto del cronoprogramma dell'opera, il proponente trasmetta al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare l'evidenza della positiva conclusione della istruttoria ex articoli 165, 167 comma 5 e 183 del decreto legislativo n. 163/2006, relativa alla compatibilita' ambientale del progetto definitivo di spostamento delle linee aeree Terna a 132 kV T. 754 e T. 755 e a 380 kV T. 3654 in localita' Lovernato/Ospitaletto (BS)» (...), implicherebbe che, prima dell'inizio dei lavori, dovrebbe essere intervenuta la registrazione della delibera di questo Comitato di approvazione del progetto definitivo di spostamento;

Considerato che in merito il Ministero riferisce che il procedimento e' in corso, e che, considerati i tempi di legge, entro l'inizio dei lavori si dovrebbe tenere la seduta di questo Comitato di approvazione dello spostamento delle linee aeree Terna;

Considerato che CAL in data 9 dicembre 2015 ha avviato la procedura approvativa del suddetto spostamento ex art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 e che il Ministero ha precisato che l'intervento di spostamento delle linee aeree e' qualificato come «intervento di compensazione ambientale e paesaggistica»;

Considerato che la prescrizione di cui sopra prevede che sia ottemperata «fermo restando il rispetto del cronoprogramma dell'opera», affermando la prioritarieta' dell'esecuzione dei lavori nei tempi previsti anche in caso di ritardo o interruzione della procedura di approvazione del progetto di spostamento;

Considerato che il Ministero, dato che i tempi di esecuzione delle opere non possono essere oltremodo compressi per recuperare ritardi autorizzativi, ritiene infine che questo Comitato non debba vincolare le due procedure e al contrario debba modificare coerentemente la prescrizione n. 1;

Ritenuto di riformulare la prescrizione n. 1 dell'«Allegato 1 Foglio condizioni» eliminando l'indicazione «preventivamente all'inizio dei lavori», in modo da non vincolare la realizzazione dell'interconnessione A35-A4 al preventivo ottenimento della compatibilita' ambientale del progetto definitivo di spostamento delle linee aeree Terna in localita' Lovernato/Ospitaletto (BS);

Considerato che il punto 5 della delibera n. 60/2015 prescrive che il Ministero fornisca ogni utile chiarimento e giustificazione alle eventuali richieste che provenissero dalla Commissione europea in merito alla proroga di sei anni della durata della concessione, tenendo informato questo Comitato;

Considerato che in data 6 aprile 2016 la Commissione europea - Direzione generale del mercato interno, dell'industria, dell'imprenditoria e della PMI, nell'ambito del procedimento «EU Pilot 8455/16/GROW - concessione autostradale Brebemi - modifiche al contratto di concessione durante il periodo di validita' - potenziale violazione della direttiva 2014/23/UE», ha richiesto informazioni alle autorita' italiane;

Considerato che e' in corso la predisposizione della risposta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Ritenuto che la fase «approvazione CIPE» del cronoprogramma allegato alla nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 17 marzo 2016 e' da intendersi come conclusa con la «registrazione da parte della Corte dei conti della delibera di approvazione del progetto definitivo dell'interconnessione», e che quindi il termine per la messa in esercizio dell'interconnessione A35-A4 debba essere fissato a 16,5 mesi dalla suddetta registrazione;

Considerato che, sulla base della documentazione trasmessa, si intende che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si sia positivamente espresso circa la congruita' tecnica e del costo dell'opera;

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

Vista la nota 1° maggio 2016, n. 2182, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal

Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta l'avviso favorevole del Ministro dell'economia e delle finanze e degli altri ministri e sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo.

1.1 Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 216, comma 1, del decreto legislativo n. 50/2016, e del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni ed integrazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilita' della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016, (seguivano parole non ammesse al visto dalla Corte dei conti) e' approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.6, anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilita', il progetto definitivo della «interconnessione A35-A4» nell'ambito del Collegamento autostradale tra le citta' di Brescia e di Milano-Brebemi, di cui alla precedente presa d'atto.

1.2 E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

1.3 L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attivita' previste nel progetto approvato al precedente punto 1.1.

1.4 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni ed integrazioni, l'importo di 47.582.760,59 euro, IVA esclusa, costituisce il limite di spesa dell'intervento di cui al punto 1.1.

1.5 La copertura finanziaria dell'intervento di cui al punto 1.1 e' a carico del PEF di cui alla delibera n. 60/2016, allegato all'atto aggiuntivo n. 3 alla Convenzione unica stipulata in data 1° agosto 2007 tra CAL e Brebemi, approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, 21 gennaio 2008, n. 814.

1.6 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui e' subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente delibera di cui fa parte integrante.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, citate al precedente punto 1.1, sono riportate nella seconda parte del richiamato allegato 1 alla presente delibera. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornira' al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.7 Sono contestualmente approvati, rispettivamente ai sensi dell'art. 170, comma 4, e dell'art. 171, comma 1, ultimo periodo, del decreto legislativo n. 163/2006, il Programma di risoluzione delle interferenze e i relativi progetti di cui al documento «Appendice 2 - Programma di risoluzione delle interferenze», richiamato in premessa, e agli elaborati progettuali elencati nell'allegato 2 alla presente delibera, che forma parte integrante della medesima.

1.8 L'elenco degli elaborati progettuali concernenti gli espropri e' riportato nel medesimo allegato 2.

2. Altre disposizioni.

2.1 L'efficacia della presente delibera e' subordinata alla approvazione dell'atto aggiuntivo n. 3 alla Convenzione unica di cui al punto 1.5, da effettuarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 43 del citato decreto-legge n. 201/2011.

2.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovra' informare questo Comitato circa gli esiti della procedura EU Pilot 8455/16/GROW da parte della Commissione europea non appena si sia

conclusa e sottoporre nuovamente l'argomento a questo Comitato nel caso sia necessario proporre azioni conseguenti alla conclusione della suddetta procedura.

2.3 In coerenza con il cronoprogramma allegato al suddetto atto aggiuntivo n. 3 e riportato nell'allegato 3 alla presente delibera di cui forma parte integrante, il termine per la messa in esercizio dell'interconnessione A35-A4 viene fissato a 16,5 mesi dalla registrazione da parte della Corte dei conti della presente delibera. L'estensione del termine non puo' costituire evento straordinario che determini l'alterazione dell'equilibrio economico finanziario tale da giustificare la revisione del PEF, ai sensi dell'art. 11.8 della Convenzione unica di cui al punto 1.5.

2.4 La prescrizione n. 1 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e' riformulata, eliminando l'indicazione «preventivamente all'inizio dei lavori», in modo da non vincolare la realizzazione dell'interconnessione A35-A4 al preventivo ottenimento della compatibilita' ambientale del progetto definitivo di spostamento delle linee aeree Terna in localita' Lovernato/Ospitaletto (BS).

2.5 La prescrizione n. 57 della delibera n. 42/2009 e' soppressa.

3. Clausole finali.

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvedera' ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti attinenti al progetto approvato al punto 1.1.

3.2 Il soggetto aggiudicatore provvedera', prima dell'inizio dei lavori previsti nel suddetto progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.6. Resta fermo che la Commissione VIA procedera' a effettuare le verifiche ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

3.3 Il medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvedera' inoltre a svolgere le attivita' di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

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

3.5 Prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione del progetto di cui al punto 1.1 dovra' essere stipulato apposito protocollo di legalita' tra la prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore e il contraente generale, ai sensi della delibera n. 62/2015, punto 3.1.

3.6 Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonche' per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, CAL, soggetto aggiudicatore dell'opera, dovra' assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti con il Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999.

3.7 Ai sensi della richiamata delibera n. 15/2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90/2014, le modalita' di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

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

Roma, 1° maggio 2016

Il Presidente: Renzi

Il segretario: Lotti

Registrato dalla Corte dei conti a seguito di ammissione al Visto da parte della Sezione Centrale di Controllo di legittimita' nell'Adunanza del 29 settembre 2016 con esclusione di: 1) a pag. 8, terzo punto «allo stato attuale», «in via provvisoria e che permane la incertezza sui tempi di realizzazione delle relative opere»; 2) a pag. 9, secondo punto «... che e' stata assoggettata alla procedura

istruttoria di cui all'art. 167, comma 5, del suddetto decreto legislativo n. 163/2006, che integra la procedura degli articoli 165 e 166»; 3) a pag. 11, quinto punto, terza alinea «... in data 10 marzo 2016»; 4) a pagg. 14 e 15, punto uno, punto 1.1. «e in particolare dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, e degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e ss.mm.ii.».

Registrato alla Corte dei conti il 4 ottobre 2016

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 2540

Allegato 1

Collegamento autostradale di connessione tra le città
di Brescia e di Milano - A35 Brebemi.

Approvazione del progetto definitivo
della interconnessione A35 - A4

Prescrizioni - Parte prima

1. Si prescrive che, fermo restando il rispetto del cronoprogramma dell'opera, il proponente trasmetta al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare (MATTM) l'evidenza della positiva conclusione dell'istruttoria ex articoli 165, 167 comma 5 e 183 decreto legislativo n. 163/06 e successive modificazioni ed integrazioni ex decreto ministeriale n. 161/2012, relativa alla compatibilità ambientale del progetto definitivo di spostamento delle linee aeree Terna a 132 kV T. 754 e T. 755 e a 380 kV T. 3654 in località Lovornato/Ospitaletto (Bs). Si precisa che CAL, in data 9 dicembre 2015 ha avviato la relativa procedura approvativa ex art. n. 167 comma 5 del decreto legislativo n. 163/06; tale spostamento si configura come intervento di compensazione ambientale e paesaggistica. Con riferimento a detto spostamento, in data 22 ottobre 2015 il Consorzio Cepav Due ha confermato il proprio assenso ai relativi lavori, dichiarando la propria disponibilità a sostenere a proprio carico un costo pari a un terzo della relativa spesa prevista. Inoltre, in data 20 novembre 2015 la società Terna S.p.a. ha confermato il proprio assenso ai relativi lavori, dichiarando la propria disponibilità a sostenere a proprio carico un costo pari a un terzo della relativa spesa prevista. (Prescrizione MATTM)

2. Si prescrive che prima dell'inizio dei lavori il proponente trasmetta al MATTM l'ottemperanza alla delibera di questo Comitato n. 42/2009 del progetto definitivo; in particolare andrà verificata e approfondita nella fase di progettazione esecutiva:

a) l'ottemperanza delle prescrizioni di cui alla tabella riportata nel parere n. 1955/2015 del MATTM;

b) l'ottemperanza alle prescrizioni n. 8, 14, 15, 62, 63, 64, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 115, 146, 147, 156, 165, 184, 198, 220, 251 (Prescrizione MATTM).

3. Si prescrive che prima dell'inizio dei lavori il proponente trasmetta al MATTM l'approfondimento del PUT ai sensi del decreto ministeriale n. 161/2012 per l'ottenimento della necessaria autorizzazione, novanta giorni prima della presentazione del progetto esecutivo; in particolare il proponente dovrà:

a) integrare e completare la caratterizzazione dei terreni e delle acque sotterranee delle aree interessate dai lavori, con specifico riferimento alle aree destinate alla realizzazione del piazzale di esazione, alla rampa di sottopasso della tangenziale di Brescia e alle aree adiacenti all'autostrada Milano-Venezia A4, realizzando un piano d'indagine in contraddittorio con Arpa Lombardia, rispettando quanto previsto nell'allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012 «Procedure di campionamento in fase di progettazione»;

b) riportare su idonea cartografia la localizzazione dei sondaggi già effettuati, dei sondaggi e pozzetti esplorativi previsti al fine di perfezionare il piano di campionamento e analisi, distinguendo le diverse campagne di indagine;

c) sviluppare all'interno del Piano l'individuazione puntuale dei siti di utilizzo del materiale di scavo in esubero che non sarà impiegato all'interno del sito e che potranno essere utilizzati per rimodellazioni, rilevati, ripascimenti, miglioramenti fondiari o

viari e altre forme di ripristini e miglioramenti ambientali cosi' come previsto dalla normativa di riferimento;

d) riportare su una planimetria generale la localizzazione delle aree di cantiere, dei siti di deposito temporaneo e lo schema dei flussi di movimentazione delle terre; (Prescrizione MATTM).

4. Si prescrive che prima dell'inizio dei lavori il proponente trasmetta al MATTM l'aggiornamento del PMA, ampliando e integrando il Piano di monitoraggio della rete di rilevamento proposta, per tutte le componenti considerate nelle fasi ante operam, in itinere e post operam, revisionando i ricettori, le modalita' di rilevamento e di restituzione dati, nonche' la durata e la frequenza, in accordo e sotto la supervisione di ARPA Lombardia all'interno delle attivita' dell'Osservatorio ambientale istituito per il controllo delle diverse fasi del PMA di Brebemi, redigendo un unico documento, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste dal progetto e verificando in particolare:

a) l'efficacia delle barriere acustiche realizzate e, ove non siano sufficienti a garantire il rispetto dei limiti acustici come da normativa vigente, redigere e realizzare i progetti degli interventi di mitigazione acustica passiva sugli edifici;

b) i progetti delle mitigazioni ambientali previste e necessarie al fine di contenere gli impatti sulle componenti ambientali coinvolte, soprattutto per quanto riguarda la fase di cantierizzazione e rispetto alle tipologie di cantiere previste dal progetto;

c) l'ottemperanza alla prescrizione n. 8 della delibera CIPE n. 42/2009.

5. Si prescrive che prima dell'inizio dei lavori il proponente trasmetta al MATTM un approfondimento dello studio del traffico attraverso il monitoraggio della componente atmosfera al fine di verificare il quadro complessivo delle emissioni nell'area vasta d'interesse rispetto a tutte le fonti presenti.

6. Si prescrive che siano sviluppati in fase di progettazione esecutiva tutti gli approfondimenti di cui al progetto definitivo e alla documentazione fornita a chiarimento al MATTM in data 1° dicembre 2015.

7. Si prescrive che prima dell'inizio dei lavori, compatibilmente con il cronoprogramma realizzativo dell'opera, il proponente trasmetta al MATTM un progetto di compensazione ambientale di una o piu' aree, per una superficie complessiva non inferiore ai dieci ettari, inserendo nel progetto anche la realizzazione di elementi che implementino la rete ciclopedonale regionale, in accordo con i comuni interessati dall'intervento. Fermo restando il limite di spesa per le eventuali opere e misure compensative, non superiore al 2% dell'intero costo della variante, come specificato nell'art. n. 165, comma 3 del decreto legislativo n. 163/06 e successive modificazioni ed integrazioni, la realizzazione del progetto non potra' comunque determinare maggiori oneri per la concessione.

8. Si richiede, non appena acquisita la pubblica utilita' delle aree, di realizzare le prospezioni archeologiche indicate negli elaborati di progetto; le suddette prospezioni, concordate con la competente Soprintendenza archeologia, dovranno essere effettuate nelle zone a maggiore rischio, ai sensi dell'art. n. 96, comma 1 del decreto legislativo n. 163 del 2006.

9. Si prescrive di valutare, in termini di compensazione paesaggistica, lo spostamento del traliccio dell'elettrodotto della linea Chiari-Travagliato interferente con l'opera in oggetto e posto in prossimita' della chiesa della Madonna di Lovernato, secondo lo schema allegato al parere del Comune di Ospitaletto.

10. Dovra' essere posizionata sull'autostrada A4 idonea segnaletica di direzione verso l'autostrada A35 in direzione Milano, fornendo anche idonea indicazione per le percorrenze su tale autostrada per le destinazioni aeroporto Linate, autostrada A1 direzione Bologna e autostrada A7 direzione Genova; l'analisi di dettaglio delle indicazioni da riportare sulla segnaletica sara' comunque demandata in fase successiva al comitato per la toponomastica.

11. Si prescrive che Concedente e Concessionario si coordinino, per quanto di competenza, con il Concessionario del raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, e pongano in essere ogni

attività che possa rivelarsi utile al fine della realizzazione in modalità definitiva dello svincolo tra la Brebemi - A35 e il Raccordo Ospitaletto Montichiari.

12. Per la fase di cantierizzazione, adottare le seguenti misure di tutela della qualità dell'aria:

dovranno essere utilizzati cassoni chiusi (coperti con appositi teli resistenti e impermeabili o comunque dotati di dispositivi di contenimento delle polveri) per i mezzi che movimentano terra o materiale polverulento;

i depositi di materiale sciolto in cumuli caratterizzati da frequente movimentazione, in caso di vento, dovranno essere protetti da barriere e umidificati, mentre i depositi con scarsa movimentazione dovranno essere protetti mediante coperture, quali teli e stuoie;

dovrà essere limitata la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati (ad esempio con valori massimi non superiori a 30 km/h);

lo stoccaggio di cemento, calce e di altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento dovrà essere effettuato in sili e la movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi;

qualora necessario, in base a segnalazioni della popolazione interessata, nelle aree di cantiere prossime a potenziali ricettori dovrà essere prevista la posa di barriere antipolvere mobili, costituite da reti di maglia in polietilene ad alta densità, ad elevato coefficiente di abbattimento polveri.

13. Il progetto esecutivo dovrà contenere un elaborato di analisi degli effetti indotti dall'opera in fase di esercizio sulla componente atmosfera, che rispetti i seguenti criteri:

i risultati delle simulazioni modellistiche dovranno coprire l'arco temporale di almeno un anno, dovranno riferirsi sia all'intero dominio di studio sia ai recettori più esposti e dovranno essere rappresentati anche sotto forma di mappe per inquinante e tipo di limite (media annuale, limite orario, giornaliero, soglia di attenzione e/o allarme);

dovrà approfondirsi la valutazione presso eventuali recettori abitativi in prossimità dell'opera, stimando non solo il contributo nell'ora di punta, ma anche il 99.8° percentile delle concentrazioni medie orarie e l'impatto medio annuo complessivo, differenziali rispetto alla situazione attuale, che si somma all'inquinamento già presente, anche al fine di valutare l'opportunità di eventuali opere di mitigazione (barriere ecc). In questo caso potrebbe essere utile non limitare la valutazione al solo anno meteorologico 2014, particolarmente favorevole rispetto alla dispersione degli inquinanti, ma effettuare una media su più anni (es. 2012-2013-2014);

gli effetti dell'opera sulla componente, calcolati con modello diffusionale, dovranno essere sommati alla qualità dell'aria preesistente ed il relativo risultato dovrà essere confrontato con i valori limite fissati dalla normativa vigente per i diversi inquinanti, per verificarne l'eventuale superamento.

14. Il PMA del progetto esecutivo, con riferimento alla componente Atmosfera dovrà:

in fase di ante operam, compatibilmente con il cronoprogramma di attuazione, e post operam, eseguire campagne trimestrali di 15 giorni (una per stagione) al fine di caratterizzare la qualità dell'aria presso il punto scelto per le misure;

escludere l'O3 dal set di parametri da monitorare;

analizzare il rapporto tra i dati raccolti e quelli contemporanei rilevati dalla Rete Regionale di Qualità dell'Aria (RRQA), confrontando il rapporto dati PMA/dati RRQA osservato in ante operam con quello riscontrato in post operam. A tal fine si segnala che la centralina di Ospitaletto proposta nel PMA è attrezzata solamente per il rilevamento di CO ed NOx; quindi è necessario utilizzare le stazioni di BS Villaggio Sereno e BS Broletto (media delle stazioni);

nella definizione dei punti di monitoraggio privilegiare prioritariamente i recettori sensibili (scuole, ospedali ecc.) se presenti, oppure recettori abitativi. La microlocalizzazione del punto di misura deve rispettare quanto previsto dal decreto

legislativo n. 155/2010, All. III par. 4 (ubicazione su microscala);

collocare il punto BBM-CN-AR2-01 non in prossimita' delle piste di cantiere, come indicato nel PMA, ma presso il recettore sensibile/abitativo piu' esposto al potenziale disturbo causato dalle lavorazioni. In particolare, dovra' essere posta particolare attenzione ai recettori piu' prossimi alle aree tecniche interessate dallo stoccaggio dei cumuli di terreno e dagli impianti di frantumazione, betonaggio e/o produzione di conglomerati cementizi, che, secondo quanto descritto nella relazione di cantierizzazione, dovrebbero collocarsi nelle aree tecniche e non presso il campo base. Alla luce di cio' il punto dovra' essere spostato, in quanto nella mappa dei punti di monitoraggio e' attualmente collocato in prossimita' del cantiere base.

L'ottemperanza alla presente prescrizione dovra' essere coordinata con quella inerente al PMA, formulata dal MATTM nel relativo parere.

15. Il Documento Previsionale di Impatto Acustico del progetto esecutivo dovra' prevedere lo scenario «con mitigazioni» (ovvero con la presenza di barriere acustiche) e aggiornare i riferimenti riportati per i Piani di classificazione acustica dei cinque comuni interessati dall'opera, secondo quanto pubblicato sul sito di Regione Lombardia «Stato di attuazione della classificazione acustica nei comuni della Regione Lombardia».

16. Il Documento Previsionale di Impatto Acustico del progetto esecutivo dovra' prevedere i seguenti approfondimenti:

censimento dei recettori esteso ad una fascia di ampiezza pari alla fascia di pertinenza delle infrastrutture in progetto (da estendersi al doppio in caso di recettori particolarmente sensibili) con indicazione della destinazione d'uso e della posizione e distanza rispetto alla infrastruttura stradale in progetto ed attribuzione di un codice univoco a ciascun recettore;

per ciascuno dei recettori individuati stimare puntualmente al dettaglio del piano degli edifici i livelli di rumore ante operam, quelli post operam senza mitigazione e quelli post operam con mitigazione e riportarli in apposita tabella nella quale, per ciascun recettore, vanno indicati anche i limiti di rumore vigenti.

L'ottemperanza alla presente prescrizione dovra' essere coordinata con quella inerente al PMA, formulata dal MATTM nel relativo parere.

17. Il PMA del progetto esecutivo dovra' prevedere un monitoraggio acustico post operam finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di rumore e della efficacia delle misure di mitigazione acustica ed a consentire di individuare e dimensionare eventuali ulteriori mitigazioni acustiche che fossero necessarie.

18. Il PMA del progetto esecutivo dovra' prevedere che, al termine del monitoraggio effettuato sulla componente rumore, sia predisposta una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformita' ai limiti e l'indicazione delle eventuali ulteriori misure di mitigazione acustica che risultassero necessarie, nonche' dei tempi della loro realizzazione.

19. Il PMA del progetto esecutivo, componente rumore, dovra':
prevedere 3 siti di monitoraggio; la scelta del numero e della posizione dei punti deve consentire il monitoraggio, in particolare, del rumore prodotto dal fronte avanzamento lavori, delle zone dove il progetto prevede barriere acustiche, dei punti dove le simulazioni modellistiche prevedono situazioni di criticita';

ribadire che le misure siano eseguite in condizioni meteo conformi a quanto previsto dal decreto ministeriale del 16 marzo 1998. Tuttavia, per quanto concerne la validita' dei dati rilevati in concomitanza ad eventi meteorici - mascherati in fase di elaborazione si ritiene che la misura di periodo (diurno o notturno) possa considerarsi accettabile a condizione che la frazione del tempo per cui si hanno dati validi sia superiore al 70 % del tempo complessivo:

almeno 6 ore/8 ore per il periodo notturno; o almeno 11 ore/16 ore per il periodo diurno;

almeno 5 Leq di periodo diurno e 5 Leq di periodo notturno per la valutazione dei livelli settimanali (diurno e notturno).

In tutti i casi nei quali non sono rispettati i criteri sopra esposti sara' necessario ripetere la misura;

valutare l'opportunità di prevedere misure di differenziale, soprattutto in caso di esposti/segnalazioni in fase di cantiere (fatte salve deroghe, del cui rispetto il Proponente dovrà farsi carico di garantire la verifica, sempre in caso di esposti/segnalazioni);

valutare, per le misure di Corso d'opera, l'opportunità di prevedere la valutazione dell'emissione del cantiere;

ritenere necessaria, per le misure di Corso d'opera (metodica RU2), l'acquisizione dell'andamento temporale del LAeq con tempo di integrazione pari a 1 sec, degli spettri e la restituzione delle time history con passo 1 sec a bande di 1/3 di ottava.

L'ottemperanza alla presente prescrizione dovrà essere coordinata con quella inerente al PMA, formulata dal MATTM nel relativo parere.

20. In fase di realizzazione ed esercizio dell'opera, dovrà essere assicurato il rispetto dei limiti normativi di rumore, adeguando, per quanto necessario, le previsioni progettuali, in primo luogo per i recettori per i quali emerga un mancato rispetto del limite di rumore in via previsionale, nonché per tutti gli eventuali altri recettori per i quali, a seguito degli approfondimenti, si evidenziassero superamenti in via previsionale dei limiti di rumore.

21. In fase di progettazione esecutiva, predisporre il Manuale di Gestione Ambientale dei cantieri secondo le Linee Guida indicate nel SIA.

22. Il PMA del progetto esecutivo dovrà essere sottoposto alla valutazione del già costituito Osservatorio Ambientale per la costruzione e l'esercizio del Collegamento Autostradale di connessione fra le città di Milano e Brescia.

23. Dovrà essere adottata la massima attenzione nella movimentazione delle terre. In merito al numero di campioni di terreno da prelevarsi presso le macroaree di scavo ai fini delle verifiche chimico-fisiche e del rispetto delle CSC, si dovrà fare riferimento anche a quanto previsto dalla norma UNI 10802.

24. Nel caso in cui nel corso degli scavi siano rinvenuti riporti, si ricorda che l'art. 41, comma 3, della legge n. 98/2013, prescrive che gli stessi debbano essere sottoposti a test di cessione effettuato sui materiali granulari e, ove conformi, dispone altresì che siano rispettate le norme in materia di bonifica dei siti contaminati.

25. In fase di progettazione esecutiva verificare con il Consorzio di gestione della Seriola l'opportunità di un flusso d'acqua il più possibile continuo per tutto il tempo necessario agli scopi del PMA, almeno nell'area prossima al cantiere base. Su tale invaso andrà eseguita mensilmente l'attività di monitoraggio a monte e a valle del cantiere/barriera di esazione sino allo smantellamento dello stesso e successivamente con la frequenza trimestrale proposta.

26. Nel PMA del progetto esecutivo, componente acque superficiali, non dovranno essere inseriti nelle analisi i parametri IPA, nichel, zinco, cadmio, calcio, nitrati, nitriti e BOD5, mentre dovrà essere aggiunto il parametro «ferro», prevedendo anche per quest'ultimo la valutazione tramite Metodo VIP.

27. Il PMA del progetto esecutivo, componente acque superficiali, dovrà essere implementato con la caratterizzazione periodica degli scarichi delle acque di prima pioggia durante le diverse attività in corso d'opera eseguite nel cantiere base e nelle aree tecniche di cantiere, al fine di valutarne l'idoneità (si propone il campionamento dello scarico che si attiva qualora siano trascorsi novanta giorni o più dal campionamento precedente).

28. Il PMA del progetto esecutivo, componente acque sotterranee, dovrà ottimizzare l'individuazione delle coppie di piezometri monte-valle rispetto alla direzione di falda, che dovranno essere realizzate in falda superficiale in posizioni baricentriche alle opere/cantieri più impattanti e a breve distanza da loro (indicativamente <50 m), concordando la nuova ubicazione con ARPA.

29. Il PMA del progetto esecutivo, componente acque sotterranee, dovrà includere il monitoraggio del cantiere base/barriera di esazione e dell'area tecnica/svincolo nei pressi della frazione di Pianera.

30. Il PMA del progetto esecutivo, componente acque sotterranee,

dovra' prevedere che per ogni piezometro sia redatta una scheda monografica contenente almeno le seguenti informazioni: coordinate geografiche, stratigrafia e profondita' dei filtri, quota assoluta sul livello del mare della bocca pozzo e del piano campagna.

31. Il PMA del progetto esecutivo, componente acque sotterranee, dovra' prevedere di eseguire la misura di soggiacenza prima di ogni spurgo, con l'approssimazione almeno del centimetro e riferita al piano campagna, quotato in metri s.l.m. Su ciascun pozzo dovranno essere eseguite a partire dall'ante operam con frequenza trimestrale le seguenti determinazioni: Livello piezometrico, Temperatura, pH, Potenziale redox, Conducibilita' elettrica, Ossigeno disciolto, Idrocarburi totali, TOC, Crtot, CrVI (solo se presente il Crtot), Tensioattivi anionici e non ionici, Ferro, Alluminio. Con frequenza semestrale saranno altresì determinati: Nichel, Zinco, Piombo, Cadmio, Arsenico, Manganese, Rame.

32. Il PMA del progetto esecutivo, componente acque sotterranee, dovra' prevedere in fase ante operam il monitoraggio di Mercurio e composti organici quali solventi clorurati ed IPA per poter apprezzare un loro eventuale trend. Successivamente ai risultati del monitoraggio ante operam dovra' essere descritto analiticamente il metodo proposto per la valutazione dei risultati del monitoraggio in corso d'opera e post operam, ed in particolare dovranno essere definiti le curve di normalizzazione, i valori che saranno presi a riferimento come soglia di attenzione ed allarme nonche' le azioni specifiche da mettere in atto all'eventuale superamento di tali soglie. I parametri non valutabili con il Metodo VIP dovranno essere esaminati sulla base dell'eventuale valore limite previsto dalla normativa vigente.

33. Nel caso in cui, durante le attivita' di monitoraggio ambientale previste dal PMA, siano registrati superamenti di soglie/limiti, e' necessario siano tempestivamente informati gli enti di controllo e prontamente attivate le procedure di intervento programmate.

34. Il PMA del progetto esecutivo dovra' prevedere che sia tenuta a disposizione, per le eventuali richieste degli enti di controllo, la documentazione relativa alla gestione in qualita' delle metodologie e della strumentazione analitica impiegata.

35. Provvedere alla gestione delle dune di terra, che perimetreranno il cantiere principale, al fine di evitare la diffusione di specie vegetali ruderali e/o invasive anche alloctone nelle aree di intervento e in quelle adiacenti.

36. Con riferimento al cantiere principale, per limitare la colonizzazione dei cumuli di terreno di scotico da parte di specie vegetali esotiche invasive, provvedere all'inerbimento dei cumuli con idonee specie autoctone a rapido accrescimento. Lo stato di conservazione dei cumuli, inoltre, dovra' essere periodicamente verificato in termini di grado di inerbimento e di presenza di specie vegetali alloctone nell'inerbimento.

37. Per gli interventi di mitigazione ed inserimento paesaggistico - che consistono nella formazione di fasce di prati e filari arborei - utilizzare esclusivamente specie vegetali autoctone per la Lombardia.

38. Il PMA del progetto esecutivo, componente flora e fauna, dovra' essere integrato con almeno 8-10 campagne di rilievo nell'arco dell'anno, sia in fase ante operam, sia in corso d'opera e post operam, compatibilmente con il cronoprogramma di attuazione.

39. Si prescrive che l'approvazione da parte di questo Comitato del presente progetto di variante costituisca, ai sensi dell'art. n. 166 comma 5 del decreto legislativo n. 163/06, l'immediata autorizzazione all'avvio dell'esecuzione dei lavori dell'interconnessione A35-A4, sostituendo ogni altra autorizzazione, interconnessione A35-A4 - Allegato A - Foglio condizioni 7/11 approvazione e parere, indipendentemente dalla stipula delle convenzioni tra il Concessionario e gli enti interferiti.

40. Lo scarico delle acque reflue domestiche provenienti dal servizio igienico, ai sensi dell'art. n. 7, comma 1, del regolamento regionale n. 3/2006, nelle zone servite da reti fognarie, deve obbligatoriamente essere allacciato alla rete nera o mista, nell'osservanza dei regolamenti fissati dal gestore del Servizio idrico integrato. Qualora la zona non fosse servita dalla rete nera o

mista della pubblica fognatura, lo scarico delle acque reflue domestiche dovrà essere recapitato negli strati superficiali del sottosuolo, ai sensi dell'art. 8, comma 2, del regolamento regionale e del punto 3.4 della deliberazione della giunta della Regione Lombardia del 5 aprile 2006, n. 8/2318, sottoposto a trattamento mediante vasca Imhoff, adeguatamente dimensionata in base al carico organico collettato e, in sostituzione del previsto pozzo perdente non ammesso per nuove installazioni, mediante il sistema di dispersione con trincee di sub-irrigazione.

41. Si prescrive la redazione di apposita relazione sulle barriere di sicurezza poste in affiancamento tra l'infrastruttura autostradale e quella ferroviaria.

42. In corrispondenza dei tratti della rampa dello svincolo A35-A4 posto in direzione parallela all'A4, dovrà essere eliminata una corsia dalla rampa di diversione verso la A35, garantendo la presenza di due corsie dopo la cuspid.

43. I limiti di gestione/competenza/manutenzione del nuovo svincolo A35-A4 rispetto alle attuali pertinenze ASPI dovranno essere gestiti nell'ambito della Convenzione da sottoscrivere tra i due soggetti Concessionari.

44. In fase di progettazione esecutiva dell'opera relativa al cavalcavia di via Cavallera, andrà redatto un apposito elaborato, che metta in evidenza la ripartizione degli elementi modulari quotati caratteristici della piattaforma autostradale, attraverso un'opportuna sezione perpendicolare all'asse autostradale.

45. In fase di progettazione esecutiva il pacchetto di pavimentazione in corrispondenza delle porzioni di rampe di competenza ASPI dovrà essere adeguato, previa verifica, ai relativi standard.

46. In fase di progettazione esecutiva dovranno essere redatti opportuni elaborati con la verifica della distanza tra la barriera di sicurezza e i pali di illuminazione presenti in corrispondenza delle rampe di diversione-accelerazione, al fine di garantire il rispetto della normativa di settore.

47. In fase di progettazione esecutiva dovranno essere redatti appositi elaborati con l'indicazione degli elementi di transizione, sia tra la barriera integrata e la barriera bordo laterale H2, che tra detta barriera H2 e la barriera esistente.

48. In fase di progettazione esecutiva, dovrà essere redatto un apposito elaborato con l'indicazione del franco minimo orizzontale fra il ciglio autostradale e la struttura di sostegno dell'opera relativa al cavalcavia di via Cavallera.

49. In fase di progettazione esecutiva, dovrà essere redatta apposita relazione con l'indicazione del calcolo acustico. Le nuove barriere dovranno essere dimensionate in modo tale che i livelli previsionali ai singoli ricettori non siano superiori a quelli attuali garantiti dalle barriere esistenti.

50. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere redatta apposita relazione idraulica che garantisca un tempo di ritorno minimo di venticinque anni riferito agli elementi del sistema di drenaggio a servizio della autostrada A4 e delle rampe di nuova realizzazione.

51. Si prescrive di dettagliare in fase di progettazione esecutiva la compatibilità del sistema previsto di drenaggio/smaltimento delle acque di piattaforma delle rampe di interconnessione con la A4.

52. Si prescrive di verificare in fase di progettazione esecutiva la posizione del bacino disperdente collocato in carreggiata Ovest lungo l'A4, redigendone appositi elaborati.

53. Si prescrive di redigere in fase di progettazione esecutiva appositi elaborati relativi agli impianti di trattamento delle acque.

54. Si prescrive di redigere in fase di progettazione esecutiva appositi elaborati in merito al prolungamento del tombino esistente sotto l'A4 e ad ogni altra eventuale opera interferente presente.

55. In fase di progettazione esecutiva dovranno essere forniti tutti i dettagli relativi alle fasi di cantierizzazione interferenti con la viabilità autostradale, garantendo, per quanto possibile, tre corsie per senso di marcia per la durata delle lavorazioni.

56. Si prescrive di concordare preventivamente con la Direzione di Tronco ASPI le fasi operative di cantierizzazione per la

demolizione del cavalcavia di via Cavallera, interferenti con la viabilita' autostradale.

57. Si prescrive che le fasi operative di cantierizzazione interferenti con la viabilita' autostradale prevedano la chiusura permanente della corsia di emergenza, previo concordamento preliminare con la Direzione di Tronco ASPI.

58. Le fasi operative di varo del nuovo cavalcavia di via Cavallera dovranno essere preventivamente concordate con la Direzione di Tronco ASPI.

Raccomandazioni - Parte seconda

1. Nel progetto esecutivo andranno previste idonee fasi di cantierizzazione che permettano di mantenere il pubblico transito in ambedue i sensi di marcia lungo la direttrice SP19 - Tangenziale sud di Brescia, attraverso opportune deviazioni del traffico, su una o sull'altra corsia, in funzione delle specifiche lavorazioni previste.

2. In fase di realizzazione dell'opera si raccomanda di valutare la potenziale presenza di effetti vibrazionali, prevedendo eventualmente le necessarie azioni di mitigazione.

3. Prevedere azioni compensative degli eventuali impatti negativi riguardanti la componente agricola interferita dalle opere, sia per quanto riguarda gli aspetti economico-produttivi delle aziende, sia per quanto attiene alle valenze ambientali svolte dal sistema rurale.

4. Si raccomanda di fornire in fase di progettazione esecutiva tutti gli approfondimenti e le necessarie valutazioni in merito alla rete di raccolta e di smaltimento delle acque meteoriche e del sistema di trattamento primario o secondario delle acque di prima pioggia, definite come acque meteoriche di dilavamento della sede autostradale.

5. Si raccomanda di fornire in fase di progettazione esecutiva tutti gli approfondimenti e le necessarie valutazioni in merito alla rete di raccolta e di smaltimento delle acque meteoriche e del sistema di trattamento primario o secondario delle acque di prima pioggia, definite come acque meteoriche di dilavamento della sede autostradale, nonche' l'evidenza del rispetto della normativa vigente inerente alle modalita' di smaltimento di dette acque.

6. In fase di progettazione esecutiva fornire tutti gli approfondimenti e le necessarie valutazioni in merito alle eventuali opere di derivazione di acqua pubblica da acque sotterranee e/o superficiali.

7. In fase di progettazione esecutiva fornire tutti gli approfondimenti e le necessarie valutazioni in merito alle mitigazioni ambientali, nel rispetto della normativa vigente in materia e con riferimento alla Rete Ecologica Regionale. In particolare, eventuali integrazioni/riformulazioni degli elementi mitigativi che dovessero emergere da suddetti approfondimenti e valutazioni, dovranno tener conto dei seguenti riferimenti normativi:

l'art. n. 24 «Ambientazione delle infrastrutture» della normativa del PTCP;

l'art. n. 83 «Mitigazioni e compensazioni» della normativa del PTCP;

l'allegato V «Disciplina per la tutela e la valorizzazione di ambiti, sistemi ed elementi del paesaggio della Provincia di Brescia» della normativa del PTCP;

la delibera giunta regionale n. 10962/09 (individuazione della RER sul territorio lombardo);

o «Studio interdisciplinare sui rapporti tra protezione della natura ed infrastrutture» (STRAIN), in particolare l'allegato II, approvato con la delibera giunta regionale n. 4517 del 7 maggio 2007.

Si dovra' inoltre ricordare che, la tipologia dell'opera richiede la necessita' di un «assorbimento di polveri», che puo' essere assicurata dall'integrazione dei servizi ecosistemici prodotti dal «verde» in termini di filtro delle polveri/particolati e della conseguente maggiore ossigenazione e depurazione dell'aria, anche attraverso gli obiettivi di ricostruzione della rete ecologica che vengono indicati dal Piano territoriale di coordinamento della Provincia (PTCP) vigente (in particolare all'art. 51, il quale si ritiene qui integralmente richiamato). Si rimanda inoltre alla prescrizione n. 8.

8. La denominazione finale della barriera di esazione sara' definita in fase realizzativa dal Comitato per la toponomastica.

9. Si raccomanda, in fase di progettazione esecutiva, di analizzare e prevedere la risoluzione di tutte le eventuali interferenze irrigue.

10. Si raccomanda, in fase di progettazione esecutiva, di verificare eventuali interferenze tra le recinzioni, scarpate e/o presidi idraulici tra l'infrastruttura autostradale e quella ferroviaria.

11. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere redatto un apposito studio sulle verifiche funzionali delle rampe di accelerazione e decelerazione dalla A35 alla A4 e viceversa, nonché sui relativi livelli di servizio. Si raccomanda di allineare lo studio di traffico ai dati effettivi dei flussi ASPI.

12. Il progetto definitivo di variante prevede l'eliminazione della piazzola sulla A4 al km 210+100 in carreggiata Est, in quanto interferente con la rampa di innesto nello svincolo A35 - A4. Alla stessa progressiva in carreggiata Ovest la piazzola di sosta sulla A4 sarà mantenuta. In carreggiata Est non è prevista la realizzazione di una nuova piazzola, in quanto ne esiste già una immediatamente dopo la rampa di immissione su A4. Si raccomanda di verificare con il Concessionario ASPI l'effettiva necessità di un'eventuale ricollocazione di detta piazzola.

13. La verifica funzionale utilizzata nel progetto definitivo di variante, desunta dalle norme HCM, conferma che il LOS della corsia è a livello B per lunghezze non minori di 525 m, valore inferiore alla lunghezza prevista nel progetto. In termini di servizio e sicurezza dell'utenza i valori indicati nel progetto risultano quindi corretti. Si raccomanda tuttavia di effettuare in fase di redazione del progetto esecutivo la verifica funzionale della corsia di accelerazione secondo quanto previsto dal decreto ministeriale del 2006, per il solo tratto in parallelo.

14. Si raccomanda di redigere in fase di progettazione esecutiva un apposito studio sull'analisi del traffico e sull'accodamento in corrispondenza della barriera di esazione, al fine di confermare i risultati delle verifiche funzionali delle corsie di diversione e immissione.

15. Si raccomanda, per le porzioni di rampa che ricadono nelle competenze di gestione e manutenzione di ASPI, di verificare in fase di progettazione esecutiva la possibilità di prevedere l'utilizzo di barriere tradizionali in luogo delle barriere integrate attualmente previste, valutando opportunamente la distanza della barriera antirumore dagli ostacoli retrostanti.

16. In fase di progettazione esecutiva, si raccomanda di riportare l'indicazione dei tratti di barriera antirumore da demolire e da ricostruire in corrispondenza delle rampe dell'interconnessione A35-A4.

17. In fase di progettazione esecutiva, si raccomanda di fornire appositi elaborati con l'indicazione dei tratti di barriera antirumore da demolire e da ricostruire in corrispondenza del cavalcavia di via Cavallera.

18. Si raccomanda di dettagliare, in fase di progettazione esecutiva, la modalità di gestione dei materiali da scavo, concordando con ASPI le attività nelle aree di relativa pertinenza.

19. Si raccomanda di dettagliare, in fase di progettazione esecutiva, il massimo grado di riempimento degli elementi del sistema di drenaggio a servizio dell'autostrada A4 e delle rampe di nuova costruzione, garantendo un livello massimo pari all'80%.

20. Si raccomanda di dettagliare, in fase di progettazione esecutiva, le verifiche necessarie a garantire gli opportuni requisiti normativi per il drenaggio delle acque di piattaforma.

21. Si raccomanda di prevedere, in fase di progettazione esecutiva, tratti distinti relativamente ai recapiti di acque provenienti dalle rampe dell'interconnessione e dall'asse autostradale A4.

22. In fase di progettazione esecutiva, al fine di diminuire il rischio di accodamenti, valutare la possibilità di prevedere due piste TELEPASS Bimodale (Telepass + carte).

23. Valutare l'opportunità di prevedere la blindatura delle due cabine delle porte manuali di esazione in funzione dello standard gestionale della concessionaria.

24. Si raccomanda di fornire, in fase di progettazione esecutiva,

tutti gli approfondimenti e le necessarie valutazioni in merito alla capacita' di assorbimento del traffico della barriera, con particolare riferimento ai flussi attesi nel periodo di picco (stagionalita').

Allegato 2



Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato



Parte di provvedimento in formato grafico