

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 8 agosto 2013.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Opere complementari del centro intermodale di Segrate - potenziamento della strada provinciale 103 «Antica di Cassano»: viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate (1° lotto - 2° stralcio). Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 62/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. “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;

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

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

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

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

la parte II, titolo III, capo IV, concernente “Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi” e specificamente l’art. 163, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell’istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita “Struttura tecnica di missione”, alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della Relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

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

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, concernente “Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia”, che, tra l’altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata opposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1, della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che nell’allegato 1 include, tra gli hub interportuali, l’hub interportuale (centro intermodale) di Segrate, e nell’allegato 2, tra le opere che interessano la Regione Lombardia, le “Opere complementari del Centro intermodale di Segrate”;

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

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

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

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, in cui trova conferma, nell’ambito del “Hub interportuale di Segrate” - tra gli hub interportuali - le “opere complementari del centro intermodale (1° lotto, 2° stralcio)”;

Vista la delibera 21 dicembre 2012, n. 136 (G.U. n. 103/2013 S.O.), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui al 10° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012, che conferma, nella tabella 0 “Programma infrastrutture strategiche”, l’intervento “Hub interportuale Segrate” (centro intermodale di Segrate);

Considerato che l’intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia, sottoscritta in data 11 aprile 2003;



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

Visto l'Accordo di Programma sottoscritto in data 25 febbraio 2009 tra Provincia di Milano, Regione Lombardia, Comune di Segrate e la società privata I.B.P. S.r.l., approvato con decreto del Presidente di Giunta Regionale 22 maggio 2009, n. 5095, emanato ai sensi e per gli effetti dell'art. 6, comma 10, della legge Regionale n. 2/2005 e pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia, 4° Supplemento Straordinario al n. 21, in data 29 maggio 2009;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista le note 5 agosto 2013, n. 25426, e 6 agosto 2013, n. 25554, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso e successivamente integrato la documentazione istruttoria relativa al progetto definitivo in approvazione;

Vista la nota 7 agosto 2013, n. 25735, 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 del punto "Programma Infrastrutture Strategiche - Provincia di Milano potenziamento della strada provinciale 103 "Antica di Cassano" I lotto - 2° stralcio";

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 8 agosto 2013, n. 25813, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti in merito al progetto definitivo in esame;

Vista la nota 7 agosto 2013, n. 3342, 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;

Considerato che nel corso della seduta del Comitato il Vice Ministro dell'economia e delle finanze ha richiesto che l'efficacia della presente delibera fosse condizionata all'impegno da parte della Provincia di Milano e del comune di Segrate a stanziare i relativi fondi di competenza in bilancio;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

sotto l'aspetto tecnico procedurale:

che il progetto definitivo in esame, predisposto dalla Provincia di Milano, che si inserisce all'interno dell'opera di potenziamento della Strada Provinciale n. 103 "Antica di Cassano" (Cassanese), opera complementare al centro intermodale di Segrate, si snoda in direzione ovest - est nel territorio provinciale di Milano e nei territori comunali di Segrate e Pioltello e si articola in tre lotti funzionali:

Lotto 1: diviso in due stralci, di cui il primo riguarda il completamento del tratto della variante alla Strada Provinciale n. 103 dallo svincolo di Lambrate della tangenziale est allo svincolo di ingresso est del centro intermodale di Segrate e il secondo, quello in esame, riguarda la riqualificazione ed il potenziamento della Strada Provinciale n. 103 da Milano a Melzo con variante esterna agli abitati di Segrate e Pioltello;

Lotto 1B: prevede un nuovo tracciato a quattro corsie che collega lo svincolo di Milano Oltre e la Strada Provinciale 14 "Rivoltana" e un tratto di ammodernamento a quattro corsie nella zona limitrofa allo svincolo;

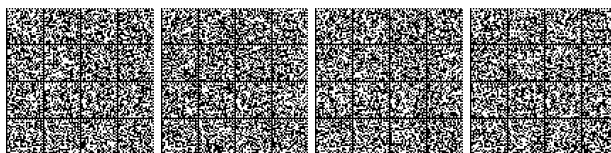
Lotto 2: prevede l'ammodernamento in sede a quattro corsie, tra la fine del Lotto 1 e l'innesto sulla Strada Provinciale n. 13/39 "Cerca" in comune di Melzo ed è inserito in un più ampio progetto relativo alla realizzazione del collegamento autostradale Brescia - Bergamo - Milano (Bre.Be.Mi.);

che il progetto della tratta stradale in questione è finalizzato a garantire un adeguato accesso stradale al centro intermodale di Segrate, che si trova nell'impossibilità di funzionare a regime data la mancanza di infrastrutture di collegamento alla rete stradale principale;

che l'intervento è inoltre diretto a completare la circonvallazione dell'abitato di Segrate e a garantire un'adeguata accessibilità verso Milano dal sistema dei nuovi assi stradali della Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM) e dell'autostrada Milano - Bergamo - Brescia (Bre.Be.Mi.);

che il soggetto aggiudicatore, Provincia di Milano, ha trasmesso, con nota 19 dicembre 2003, n. 238495/1177/99, il progetto definitivo dell'opera in esame al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e alla Regione Lombardia e, con nota 6 maggio 2004, n. 116166/1177/99, al Ministero per i beni e le attività culturali;

che il soggetto aggiudicatore ha pubblicato il 26 aprile 2004 gli avvisi ai fini della procedura di VIA sui quotidiani Corriere della Sera e Sole 24 Ore, e il 6 luglio 2005 gli avvisi ai fini della dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani Il Giorno e La Repubblica;



che in data 25 gennaio 2006 il progetto definitivo dell'intervento è stato esaminato in Conferenza di Servizi;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha comunicato, in sede di Conferenza di Servizi, che la procedura V.I.A. speciale si è conclusa con l'espressione, in data 19 aprile 2005, di parere positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni da parte della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 24 marzo 2006, n. 5891, ha espresso parere negativo in ordine alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ex articoli 16, 17 e 18, del decreto legislativo n. 190/2002, in ragione di alcuni rilievi, attinenti principalmente al rispetto della disciplina di tutela prevista dal Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) di Milano e all'interferenza con alcuni canali irrigui;

che la Regione Lombardia, con delibera di Giunta Regionale 30 luglio 2004, n. VII/18466, ha espresso parere favorevole relativamente agli aspetti tecnico-trasportistico, ambientale e urbanistico;

che sono stati acquisiti nell'ambito della Conferenza di Servizi i pareri delle altre Amministrazioni interessate e degli Enti gestori delle interferenze;

che, con nota 8 ottobre 2009, n. 212944, la Provincia di Milano ha segnalato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di avere, in data 25 febbraio 2009, congiuntamente alla Regione Lombardia e al Comune di Segrate, sottoscritto con la società IBP S.r.l. un accordo di programma, approvato con decreto del Presidente di Giunta Regionale 22 maggio 2009, n. 5095, per la definizione e il coordinamento degli interventi commerciali previsti all'interno delle aree c.d. "ex Dogana" nel comune di Segrate e degli interventi infrastrutturali connessi al centro intermodale di Segrate;

che la Provincia di Milano ha inviato al Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 17 maggio 2013, n. 128310, integrazioni progettuali, che non modificano il tracciato principale né dal punto di vista planimetrico né dal punto di vista altimetrico, al fine di superare l'originario parere negativo del citato Ministero;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce che il soggetto aggiudicatore ha provveduto a pubblicare in data 26 novembre 2012 gli avvisi, ai fini della dichiarazione di pubblica utilità relativamente alle sopra dette integrazioni progettuali, su due quotidiani a tiratura nazionale;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, avendo acquisito i pareri favorevoli delle rispettive Soprintendenze, ha emesso, con nota 5 agosto 2013, n. 20902, parere favorevole con prescrizioni, a integrale sostituzione del parere negativo precedentemente rilasciato;

che la Regione Lombardia, con nota 24 luglio 2013, n. 40236, ha dichiarato che, avendo tra l'altro acquisito l'assenso del comune di Segrate, le minime integrazioni progettuali introdotte risultano migliorative, consentendo la salvaguardia delle preesistenze storiche, e non sono tali da comportare impatti negativi sotto il profilo sia ambientale che localizzativo, confermando pertanto la propria valutazione favorevole, già espressa con delibera di Giunta Regionale 30 luglio 2004, n. VII/18446;

che il Comune di Pioltello, con nota 25 luglio 2013, n. 27628, ha comunicato alla Provincia di Milano che le integrazioni apportate al progetto definitivo consentono la condivisione dello stesso, confermando la necessità di prevedere nella rotatoria di collegamento con il quartiere di "Milano oltre" nel comune di Segrate un braccio di collegamento con via Grandi nel Comune di Pioltello, al fine di poter servire la zona industriale del Comune stesso;

che gli elaborati relativi agli espropri sono contenuti nei seguenti documenti di progetto:

Piani particellari: SI033P-PD-ES0001, SI033P-PD-ES0002;

Elenco ditte: SI033P-PD-ES00004, SI033P-PD-ES00004A, SI033P-PD-ES00004A1; SI033P-PD-ES00004A2;

che gli elaborati relativi alle risoluzioni delle interferenze sono contenuti nei seguenti documenti di progetto:

Cronoprogramma risoluzione interferenze: PD-PG CR 01;

Risoluzione e schede interferenze: PD-IN 00 03;

che, nel periodo intercorrente tra la stipula del citato accordo di programma e il maggio 2013 la Provincia di Milano ha interloquito con i soggetti interferiti risolvendo la problematica delle interferenze sia dal punto di vista realizzativo che per quanto riguarda i costi, ha inoltre aggiornato i costi relativi agli espropri adeguandoli alla normativa vigente in materia e ha rivisto il quadro economico con l'applicazione dei prezzi correnti all'anno 2012;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dalle Amministrazioni interessate e ha proposto le prescrizioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo, tenendo conto in particolare delle ulteriori prescrizioni riportate nel parere espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali nella citata nota 5 agosto 2013, n. 20902, e nel parere formulato dal Comune di Pioltello con nota 25 luglio 2013, n. 27628;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rilevato che gli eventuali costi derivanti dalla necessità di ottemperare alle sopra citate ulteriori prescrizioni verranno coperti utilizzando parte dell'importo appostato nelle somme a disposizione a titolo di imprevisti nell'ambito del quadro economico dell'intervento.

Sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è la Provincia di Milano;



che il tempo per l'esecuzione dei lavori è stimato in un massimo di 700 giorni.

Sotto l'aspetto finanziario:

che il costo dell'intervento in esame è pari a 123,5 milioni di euro comprensivi di IVA, di cui € 65.353.000 per lavori e oneri per la sicurezza € 58.147.000 per somme a disposizione;

che il suddetto importo tiene già conto degli oneri derivanti dalle prescrizioni, delle integrazioni progettuali apportate e dell'adeguamento dei costi di costruzione e di quelli relativi agli espropri;

che la copertura finanziaria dell'intero intervento, come risultante dal sopra citato accordo di programma 25 febbraio 2009, è così prevista:

14 milioni di euro: Regione Lombardia;

14 milioni di euro: Provincia di Milano;

10,5 milioni di euro: Comune di Segrate;

85 milioni di euro: Soggetto privato (IBP S.r.l., ora Westfield Milan);

che il citato accordo di programma tra Provincia di Milano, Regione Lombardia, Comune di Segrate e la società IBP S.r.l. prevede, tra l'altro, che il contraente privato IBP S.r.l., oltre a co-finanziare la realizzazione dell'intervento in questione fino ad un limite massimo di 85 milioni di euro, anticipi le somme a carico degli Enti territoriali (Regione, Provincia, Comune di Segrate), i quali sono tenuti a restituirle entro due anni dalla data di emissione del certificato di collaudo;

che il Ministero istruttore richiede l'inserimento di una prescrizione, a garanzia del finanziamento del progetto all'esame, consistente nell'obbligo da parte del soggetto privato, sottoscrittore del sopra citato accordo di programma, di fornire alla Provincia di Milano garanzia bancaria first call relativa all'importo di 85 milioni di euro di cui all'impegno sottoscritto, nonché analoga garanzia per l'importo di 38,5 milioni di euro, relativamente all'impegno assunto di anticipare tale importo di competenza degli Enti territoriali.

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvato, anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e raccomandazioni di cui al successivo punto 1.3, il progetto definitivo dell'intervento "Viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate: 1° lotto - 2° stralcio" di cui alla precedente presa d'atto.

La suddetta 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.

1.2 L'importo di 123,5 milioni di euro, comprensivi di IVA, come riportato nella precedente presa d'atto, costituisce il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, inclusa la sopra citata prescrizione relativa all'obbligo da parte del soggetto privato di fornire alla Provincia di Milano garanzie bancarie first call, sono riportate nella 1ª parte dell'allegato 1, che fa parte integrante della presente delibera. L'ottemperanza alle prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.2.

1.4 Le raccomandazioni citate al precedente punto 1.1, sono riportate nella 2ª parte del richiamato allegato 1. Il Soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar 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 a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. Disposizioni finali.

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato al precedente punto 1.

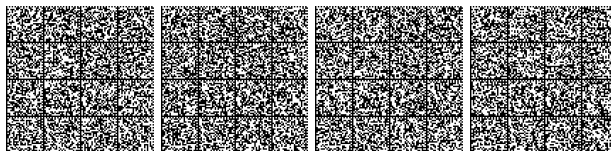
2.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato Allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua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

2.3 La Provincia di Milano darà riscontro al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'avvenuta formalizzazione delle garanzie fideiussorie di cui alla prescrizione n. 1 del sopra citato allegato 1 entro 30 giorni dalla formalizzazione medesima.

2.4 L'efficacia della presente delibera è condizionata all'iscrizione in bilancio da parte della Provincia di Milano e del Comune di Segrate delle risorse di competenza, pari rispettivamente a 14 e 10,5 milioni di euro. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetterà a questo Comitato documentazione, che assicuri l'ottemperanza della presente prescrizione.

2.5 Entro il 30 settembre 2013 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dovrà confermare che le integrazioni progettuali apportate successivamente alla Conferenza di servizi del 25 gennaio 2006 non sono tali da modificare il parere V.I.A. rilasciato in data 19 aprile 2005.

2.6 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri il primo atto integrativo del citato Accordo di Programma, sottoscritto in data 18 marzo 2010 tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Segrate e Soggetto privato.



2.7 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 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.

2.8 In relazione alle linee guida espresse nella citata nota del Coordinatore del comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione dell'opera dovrà contenere una clausola che ponga a carico dell'appaltatore adempimenti ulteriori rispetto alla vigente normativa, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo previsti dalla vigente normativa, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

2.9 Entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera, il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere il CUP per l'opera all'esame; esso, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera di cui alla presente delibera.

Roma, 8 agosto 2013

Il Presidente: LETTA

Il Segretario delegato: GIRLANDA

Registrato alla Corte dei conti il 27 novembre 2013

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 9 Economia e finanze, foglio n. 269

ALLEGATO I

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). OPERE COMPLEMENTARI DEL CENTRO INTERMODALE DI SEGRATE - POTENZIAMENTO DELLA STRADA PROVINCIALE 103 "ANTICA DI CASSANO". VIABILITÀ DI ACCESSO AL CENTRO INTERMODALE DI SEGRATE (1° LOTTO - 2° STRALCIO).

APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

PARTE PRIMA - PRESCRIZIONI

Prescrizioni di carattere generale

1. Entro sei mesi dalla data della pubblicazione della presente delibera in *Gazzetta Ufficiale* il Soggetto privato, sottoscrittore dell'Accordo di Programma, approvato con decreto del Presidente di Giunta Regionale n. 5095 in data 22 maggio 2009, emanato ai sensi e per gli effetti dell'art. 6, della legge regionale n. 2/2003 e pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia, 4° Supplemento Straordinario al n. 21, in data 29 maggio 2009, dovrà fornire alla Provincia di Milano la garanzia bancaria first call, nei modi previsti nell'accordo di programma citato in premessa, relativa all'importo di 85 milioni di euro di cui all'impegno sottoscritto, nonché analoga garanzia per l'importo di 38,5 milioni di euro, relativamente all'impegno assunto di anticipare fino a collaudo l'importo di competenza degli Enti territoriali.

Prescrizioni di carattere tecnico in fase progettuale

2. Siano concordati con le competenti Autorità i parametri di riferimento per la progettazione esecutiva delle opere di collettamento e smaltimento delle acque di piattaforma (tempo di ritorno, ecc.).

3. Sia verificata con le competenti Autorità l'idoneità dei recapiti a smaltire le acque di piattaforma collettate.

4. Sia verificato con le competenti Autorità il rischio connesso con le difficoltà di smaltimento delle precipitazioni nevose.

5. Con riguardo all'incrocio con via S. Francesco in Pioltello, qualora dovessero verificarsi, contrariamente a quanto previsto nello studio del traffico, ripetuti e consistenti fenomeni di congestione e accodamenti nel periodo compreso tra l'entrata in esercizio della tratta in questione e i potenziamenti della Cassanese previsto nell'ambito del progetto di collegamento diretto Milano Brescia: predisporre un intervento volto ad aumentare la capacità di deflusso del traffico in corrispondenza dell'incrocio con via S. Francesco in Pioltello (p. es. mediante una rotonda di adeguata capacità).

6. Con riguardo al pozzo la cui realizzazione è prevista in corrispondenza della viabilità in progetto (zona Gabbadera) si ritiene di doverne prescrivere la realizzazione nell'ambito dei lavori di costruzione della strada in un sito vicino, da concordare mediante una convenzione tra CAP Gestione S.p.A. e Provincia di Milano.

7. Con riguardo alle modifiche indotte al tracciato di via Cellini in Segrate siano condotte in fase di progetto esecutivo le verifiche necessarie ad assicurare la percorribilità del nuovo tracciato da parte dei mezzi di trasporto pubblico e a introdurre curve meno pronunciate, anche in considerazione dell'alta frequentazione della via, che costituisce il principale asse di collegamento alla stazione ferroviaria.

8. Tener conto, nell'ambito della procedura di esproprio, di eventuali finanziamenti comunitari assegnati agli imprenditori agricoli.

9. Verificare che il tracciato non interessi le zone di tutela assoluta delle aree di salvaguardia delle risorse idriche destinate al consumo umano, di cui all'art. 21 del decreto legislativo n. 152/99, così come modificato dall'art. 5 del decreto legislativo n. 258/00.

10. Il Progetto Esecutivo dovrà verificare che l'attuazione di eventuali interventi nelle zone di rispetto sia conforme alle disposizioni contenute nel documento "Direttive per la disciplina delle attività all'interno delle zone di rispetto", approvato con D.G.R. 10 aprile 2003, n. 7/12693.

11. Il Progetto Esecutivo dovrà accertare le condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee e le eventuali interferenze negative che la realizzazione dell'opera in questione può comportare (opere interrato e scavi in trincea) sul regime delle falde acquifere, nonché un'analisi delle problematiche connesse alla presenza ed alla profondità della falda freatica, anche al fine della scelta delle migliori soluzioni da adottare.

12. Il Progetto Esecutivo dovrà contenere una verifica di dettaglio dei pozzi interferiti, esistenti e in progetto, con particolare riferimento alla previsione di un pozzo per il prelievo d'acqua potabile prevista in prossimità della cascina Gabbadera in comune di Pioltello (in conformità a quanto disposto dal decreto legislativo n. 152/99 e succ. mod. e dalla Dgr 10 aprile 2003 n. 7/12693). Tale verifica dovrà prevedere, se necessarie, le misure di mitigazione atte a garantire lo standard di servizio esistente e previsto.

13. Il Progetto Esecutivo dovrà predisporre gli indispensabili profili altimetrici relativi alla rete irrigua consortile e privata (vedi adacquare) che viene deviata e/o interferita, con lo scopo di definire e verificare le dimensioni dei manufatti idraulici che verranno proposti nel progetto esecutivo.

14. Il Progetto Esecutivo dovrà effettuare preliminarmente un attento censimento delle aziende agricole interferite. Tale ricognizione dovrà essere completata dalle analisi e da tutte le valutazioni necessarie a definire, in modo puntuale, le sofferenze dei comparti e possibili interventi di riqualificazione. A tal proposito si segnalano incoerenze di dati significativi delle ditte (foglio e mappali), tra quelli riportati dagli elenchi degli immobili interessati da esproprio dei Comuni di Segrate e Pioltello e quelli indicati nelle tavole del Piano Particellare d'Esproprio.

15. Il progetto esecutivo dovrà contenere un progetto di dettaglio relativo a tutte le strutture di protezione acustica previste.

16. Valutare preventivamente e congiuntamente con il Consorzio Acque Potabili (CAP) la soluzione tecnica attuabile, per i tratti in cui l'infrastruttura in progetto interferisce con i collettori consortili che recapitano i reflui agli impianti di depurazione, rilevati a seguito di verifiche congiunte con il CAP Milano in località dogana del comune di Segrate e in prossimità della cascina Gabbadera in Comune di Pioltello.



17. Confermando la necessità di prevedere nella rotatoria di collegamento con il quartiere di "Milano oltre" (Segrate) un braccio di collegamento con via Grandi nel Comune di Piolto, già pianificata urbanisticamente nel PGT vigente, al fine di poter servire la zona industriale del Comune stesso.

Prescrizioni di carattere tecnico in fase di cantierizzazione

18. Sia anticipata nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.

19. Garantire in fase di esecuzione dei lavori, sia per quanto concerne le opere stradali che relativamente all'attività dei previsti cantieri, la tutela delle acque superficiali e delle falde acquifere da eventuali fenomeni di inquinamento, nonché la salvaguardia del reticolo idrografico naturale ed artificiale per non comprometterne la funzionalità (condizioni di deflusso e operazioni di controllo e manutenzione).

20. Poiché le aree di cantiere sono state collocate in ambiti di rilevanza paesistica e vicino a nuclei abitati, tenendo in considerazione le esigenze logistiche che hanno forzato tale scelta, definire meglio, per le aree di cantiere, le misure di protezione elencate nella relazione di progetto, quali effettivamente adottate per l'abbattimento delle polveri e del rumore, prodotte dalle attività interne e dalla movimentazione dei materiali su mezzi pesanti da e per il cantiere.

21. In riferimento all'impatto acustico precisare, all'interno delle aree di cantiere, l'organizzazione dell'impianto tenendo in considerazione, con priorità assoluta, la tutela di tutte le aree esterne dalle emissioni moleste prodotte dalle attività di cantiere.

22. Per le attività di cantiere particolarmente rumorose per le quali la vigente legislazione permette la possibilità di richiedere deroga ai limiti stabiliti dalla normativa in materia di inquinamento acustico, adottare tutte le precauzioni necessarie a contenere il rumore nei limiti di legge utilizzando, laddove necessario, anche strutture di protezione acustica.

23. Nel trattamento del materiale, i processi dei lavori meccanici dovranno prevedere l'agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale e la movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità di uscita e contenitori di raccolta chiusi.

24. Nelle opere di pavimentazione e impermeabilizzazione i processi dei lavori termici e chimici dovranno prevedere l'impiego di emulsioni bituminose, la riduzione della temperatura di lavoro mediante scelta di leganti adatti e l'impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura.

25. Il carico dei mezzi di trasporto dovrà essere ottimizzato e, per il materiale sfuso, si dovranno preferire mezzi di grande capacità per ridurre il numero di veicoli in circolazione; comunque la velocità sulle piste di cantiere dovrà essere limitata a 30 km/h.

26. Per contenere la polverosità, si dovrà provvedere alla periodica bagnatura dell'area di cantiere e delle strade di cantiere, nonché dei cumuli di materiali di scavo stoccati all'aperto e, in uscita dal cantiere, dovrà essere prevista una postazione di lavaggio delle ruote e della carrozzeria dei mezzi, per evitare dispersioni polverose lungo i percorsi stradali.

27. I mezzi destinati al trasporto di materiale di approvvigionamento e di risulta dovranno essere coperti con appositi teli resistenti e impermeabili.

28. I riempimenti dovranno essere fatti privilegiando il riutilizzo del materiale derivante dagli scavi e dalle demolizioni.

29. Cemento e altri materiali di cantiere allo stato solido polverulento dovranno essere stoccati in sili e movimentati con trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri in grado di garantire valori d'emissione di 10 mg/Nmc . Tali filtri dovranno essere dotati di sistemi di controllo dell'efficienza.

30. Il materiale sciolto, depositato in cumuli e caratterizzato da frequente movimentazione, dovrà essere protetto da barriere, umidificato in caso di vento superiore ai 5 m/s, con possibile sospensione dei lavori in condizioni climatiche sfavorevoli. I depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dal vento con idonee misure (es. copertura con stuoie/teli).

31. Eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco, di ridotte dimensioni granulometriche, dovranno essere opportunamente dotate di carter.

32. Dovrà essere prevista l'adozione di sistemi di carico del carburante in circuito chiuso dall'autocisterna al serbatoio di stoccaggio mentre, durante la fase di riempimento dei serbatoi degli automezzi, dovranno essere utilizzati sistemi d'erogazione dotati di tenuta sui serbatoi, con contemporanea aspirazione e abbattimento dei vapori con impianto a carboni attivi.

33. Dovranno essere utilizzati gruppi elettrogeni e di produzione calore con caratteristiche tali da ottenere le massime prestazioni energetiche al fine di minimizzare le emissioni in atmosfera. Occorre impiegare, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico), mentre le macchine con motore diesel andranno possibilmente alimentate con carburanti a basso tenore di zolfo ($< 50 \text{ ppm}$), e comunque le macchine operanti nelle aree di cantiere dovranno essere conformi alle Direttive 97/67/CE.

34. Per lavori con macchine per la lavorazione meccanica dei materiali ad alta produzione di polveri (es. mole, smerigliatrici) andranno adottate misure di riduzione delle polveri (bagnare, captare, ecc).

35. L'impianto di betonaggio dovrà essere provvisto di schermature e accorgimenti atti a contenere le emissioni diffuse di polveri. Le fasi della produzione di calcestruzzo e il carico delle autobetoniere dovranno essere svolte tramite dispositivi chiusi, mentre gli effluenti provenienti da tali dispositivi dovranno essere captati e convogliati a un sistema di abbattimento delle polveri con filtro a tessuto. I silos per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere dotati di un sistema di abbattimento delle polveri con filtri a tessuto. Punti di emissione a breve distanza ($< 50 \text{ m}$) da aperture di locali abitabili dovranno, se possibile, avere altezza maggiore a quella del filo superiore dell'apertura più alta.

36. Per lo stoccaggio e la movimentazione degli inerti occorre seguire le seguenti indicazioni: umidificazione, applicazione di additivi di stabilizzazione del suolo, formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico, copertura dei nastri trasportatori e abbattimento a umido in corrispondenza dei punti di carico/scarico, sistemi spray in corrispondenza dei punti di carico/scarico e trasferimento.

37. Al fine di contenere le polveri e gli inquinanti, nel delimitare le due aree di cantiere, si dovrà far uso di pannelli o schermi mobili e di barriere antipolvere e dovranno essere minimizzate le interferenze impattanti tra i cantieri e la viabilità esistente.

Prescrizione di carattere ambientale

38. Siano sviluppati tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni.

39. Sia sviluppato, per gli interventi di mitigazione, quanto indicato nello Studio di Impatto Ambientale e nelle sue integrazioni.

40. Vengano sviluppate le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in Progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002, il "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000, il "Manuale di Ingegneria Naturalistica" della Regione Lazio, 2001.

41. Nell'area compresa tra il km 1+450 e lo svincolo di Milano Oltre, interessata dal fontanile Borromeo, sia prevista come compensazione ambientale la destinazione a verde, prevedendo altresì, esternamente al perimetro dell'area, le necessarie misure di ricucitura paesistica con il territorio agricolo e la creazione delle connessioni ecologiche con le aree limitrofe.

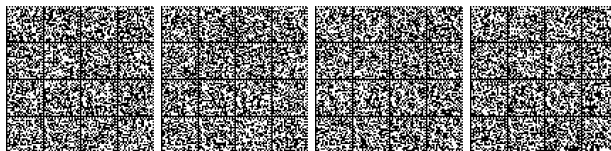
42. Sia prevista la riconnessione ecologica e funzionale degli ecosistemi, tutelando la biodiversità dell'idrografia superficiale, in accordo con gli Enti Parco e i Consorzi di Bonifica, mediante la piantumazione di specie vegetali autoctone, assumendo come riferimento la rete ecologica delle Province interessate.

43. Siano utilizzati mezzi d'opera omologati per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico.

44. Sia assicurato l'inserimento paesaggistico delle opere di mitigazione acustica, privilegiando le barriere acustiche integrate con barriere a verde.

45. Siano adottati provvedimenti atti a mantenere l'emissione delle polveri di cantiere entro limiti ammissibili, anche provvedendo a stabilizzare o pavimentare la viabilità provvisoria.

46. Sia precisato che l'importo complessivo dell'opera comprende anche i costi del monitoraggio ambientale e di realizzazione degli interventi relativi alle opere di mitigazione e compensazione ambientale.



47. Prevedere la ricostruzione e l'implementazione della rete idrografica minore (gestita dal Consorzio di Bonifica Est - Ticino Villorosi) interferita dal progetto insieme ai fontanili Borromeo, Simonetta e Marcellino e ad alcuni pozzi, al fine di mantenere la continuità, il regime e la qualità delle acque del reticolo idrografico. A tal fine, dovrà essere elaborato un progetto di riconnessione ecologica ed idraulica, che tenda al miglioramento funzionale degli ecosistemi ed all'incremento della funzione ecologica, della biodiversità dei corridoi fluviali e della connettività ecologica diffusa della rete idrica. Tale progetto, da redigersi in collaborazione con gli Enti Parco ed il Consorzio di Bonifica Est - Ticino Villorosi, dovrà prevedere la sostituzione delle specie vegetali non autoctone con specie vegetali autoctone dell'area, assumendo come riferimento la rete ecologica delle Province interessate.

48. Sia predisposto quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

49. Si dovrà garantire la tutela e la funzionalità della rete irrigua e dei relativi manufatti durante l'esecuzione dei lavori, mediante un'attenta progettazione delle opere provvisorie, che dovranno consentire il sufficiente adacquamento dei terreni durante la stagione irrigua (indicativamente 5 aprile - 20 settembre e 10 novembre - 28 febbraio) ed il regolare sgrondo delle acque meteoriche durante tutto l'anno, con l'indicazione delle vie d'acqua alternative atte a mitigare gli impatti sulla rete irrigua in esercizio, in relazione al temporaneo accumulo di acque aventi diversa provenienza e alla diversione delle colature e delle acque di supero.

50. Si dovrà concordare con il Consorzio competente per il territorio le modalità di prelievo idrico per scopi diversi dall'idropotabile e di smaltimento delle acque reflue e meteoriche.

51. Si dovrà individuare l'Organismo o l'Ente che dovrà provvedere alla gestione ordinaria e straordinaria di tutte le opere che verranno realizzate sui corsi d'acqua interferiti sia dalla costruenda strada sia dalla rete viaria che verrà modificata a seguito di tale opera.

52. Tutte le opere consortili interferite che verranno demolite o danneggiate durante l'esecuzione dei lavori dovranno essere ripristinate secondo le indicazioni e prescrizioni che verranno impartite dal Consorzio di Bonifica.

53. Si dovrà provvedere alla stesura delle testimoniali sullo stato di consistenza dei manufatti stradali (ponti, sottopassi ecc.), delle sponde e dei manufatti dei canali interferiti ed interessati dal transito dei mezzi pesanti per le lavorazioni, per il trasporto di inerti dalle cave ai cantieri e per lo smaltimento dei materiali di risulta provenienti dagli scavi. Tali documenti saranno redatti in contraddittorio, prima dell'inizio dei lavori, al fine di consentire il puntuale ripristino delle opere eventualmente danneggiate.

54. In riferimento alle aziende intercettate le cui aree di proprietà risultano frazionate in modo tale che le attività produttive non possano essere più economicamente convenienti si dovrà verificare, con i proprietari e/o affittuari e i soggetti o Enti interessati, la possibilità di acquisizione dei lotti residui, che dovranno riguardare, in particolare, le aree intercluse, destinando l'area a riqualificazione agro-forestale.

55. Si dovrà garantire in ogni modo agli operatori agricoli ed ai loro mezzi di accedere ai fondi rurali interclusi dal tracciato stradale e/o separati dal complesso aziendale. A tal fine si suggerisce di prevedere, laddove possibile, la realizzazione dei passaggi da adattare e accomunare alle esigenze della rete ecologica (passaggi faunistici) e della rete idrica.

56. Si dovrà prevedere la realizzazione di fasce di protezione arborea e arbustiva di profondità adeguata tra l'infrastruttura stessa e le aree agricole.

57. Il progetto esecutivo dovrà prevedere anche sistemazioni paesaggistiche degli ambiti attraversati dalla nuova viabilità, ponendo una particolare attenzione alla salvaguardia dei caratteri dei corridoi ecologici esistenti e dei proposti PLIS previsti dal vigente PTC della Provincia di Milano a protezione delle aree agricole attraversate dal tracciato in oggetto.

58. Si dovrà prevedere la costituzione di una rete ecologica che salvaguardi e implementi gli elementi ancora esistenti sul territorio (siepi, filari, alberi isolati, vie d'acqua) e la realizzazione di ecodotti per il passaggio della fauna. A tal proposito si segnala la necessità di un collegamento con le aree a nord interessate dal Parco Locale di Interesse Sovracomunale "Le Cascine".

59. Si dovrà preservare la continuità dei corsi d'acqua e dei singoli elementi interferiti dal tracciato stradale, con particolare riferimento a fontanili e pozzi, che rappresentano una peculiarità idrogeologica ed idrologica di valore ed interesse storico, oltre che fondamentale elemento nell'equilibrio idraulico-irriguo.

60. Adottare opportune misure di mitigazione atte a salvaguardare la cascina Gabbadera e l'abitato di Rugacesio di Sopra, tenendo conto della presenza di una testa di fonte fittamente boscata.

61. Prevedere, nei tratti in rilevato e/o trincea, il modellamento delle scarpate con pendenze tali da ridurre l'occupazione di suolo agricolo.

62. Assicurare la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto, su cui il Proponente dovrà effettuare una verifica nei cinque anni successivi alla semina, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza. Inoltre, dovrà essere stipulata una convenzione permanente con gli Enti Locali interessati o con gli agricoltori, onde assicurare nel tempo la vita delle essenze poste a dimora.

63. Prevedere interventi puntuali di ricostruzione del paesaggio agrario, con particolare attenzione a quello storico, adeguando, di conseguenza, le dotazioni finanziarie necessarie alla realizzazione di tali misure.

64. Prevedere idonee strutture atte a garantire condizioni acustiche compatibili con la residenza presso l'abitato di Rugacesio di Sopra e la Cascina Gabbadera.

65. Prevedere l'installazione di adeguate barriere antirumore nei tratti compresi:

tra la fine della galleria artificiale (km 1+113) e lo svincolo di Milano Oltre (km 1+950);

tra il cavalcavia di svincolo (km 2+927.25) ed il confine comunale tra Segrate e Poglieto, a protezione degli insediamenti residenziali esistenti e previsti. Inoltre sia prevista, sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio, l'installazione di adeguate barriere antirumore presso l'abitato di Rugacesio di Sopra e nel tratto tra il km 1+230 e il km 1+420 lato Nord (Segrate).

66. Il gestore dell'infrastruttura dovrà occuparsi della manutenzione delle opere di mitigazione provvedendo a sostituire le parti deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, in modo da assicurare il perdurare dell'azione mitigante nel tempo.

67. Prevedere la quantificazione delle aree da disboscare, l'individuazione delle corrispettive superfici da rimboscire e recuperare e i siti dove effettuare le relative compensazioni, in ottemperanza a quanto disposto dal d. n. 227/2001 e della dgr n. 13900 del 1° agosto 2003.

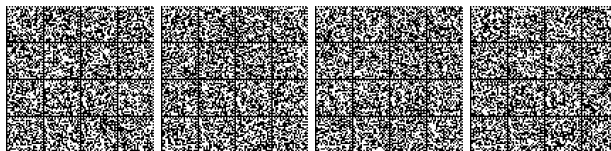
68. Prevedere la crono-programmazione delle misure di compensazione, da ultimarsi, di norma, prima dell'entrata in esercizio della nuova infrastruttura stradale.

69. Prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, dovrà essere predisposto un programma di monitoraggio acustico post operam finalizzato a verificare il rispetto dei limiti di rumore, l'efficacia delle misure di mitigazione ed il dimensionamento e la progettazione di ulteriori misure mitigative, qualora necessarie. Il programma di monitoraggio dovrà contenere l'indicazione dei punti e delle modalità di misura e specificare le durata del monitoraggio (da determinarsi in funzione della numerosità e complessità delle misure da eseguire). Il programma di monitoraggio, secondo quanto previsto dalla Dgr 7/8313, dovrà, inoltre, essere inviato al Comune ed alla struttura dell'ARPA territorialmente competenti per le valutazioni di adeguatezza.

70. Entro tre mesi dal termine del monitoraggio dovrà essere predisposta ed inviata al Comune ed alla struttura dell'ARPA territorialmente competenti una relazione riportante gli esiti dell'attività di monitoraggio, le valutazioni di conformità rispetto ai limiti di rumore e l'indicazione degli eventuali interventi di mitigazione necessari per conseguire il rispetto dei limiti di rumore, nonché dei tempi di attuazione dei medesimi.

71. Dovrà essere condotto un monitoraggio degli inquinanti sia prima dell'intervento sia nella fase di cantiere e di esercizio e i dati dovranno essere trasmessi all'ARPA per la loro validazione. La strumentazione di monitoraggio dovrà essere concordata con TARPA, insieme all'individuazione delle aree in esame e alle caratteristiche degli strumenti da utilizzare, tra i quali l'uso di laboratorio mobile e centraline fisse, i manuali di gestione, i parametri d'analisi, le procedure per completare il monitoraggio, comprendendo anche le misure di mitigazione.

72. Si dovrà prevedere il divieto dell'alterazione della testa e dell'asta dei fontanili "Borromeo" e Simonetta e la tutela e la valorizzazione della roggia Volpina, evitando interruzioni e alterazioni di tracciato, come indicato nel PTC della Provincia di Milano.



73. Il Progetto Esecutivo dovrà definire le tipologie e le localizzazioni di tutti gli attraversamenti, in sottopasso e/o in sovrappasso, in funzione del tracciato stradale e delle caratteristiche di portata degli elementi della rete irrigua (cavi, canali, rogge, etc.) e del loro sviluppo, nonché nel rispetto delle norme vigenti.

74. Verificare i riferimenti utilizzati nello SIA alla luce delle disposizioni del dpr 30 marzo 2004 n. 142, entrato in vigore il 16 giugno 2004, che definisce il regime dei limiti di rumore delle infrastrutture stradali, adeguandoli laddove essi risultassero meno conservativi dei limiti imposti dal dpr. In particolare, andranno considerati i casi in cui è stato utilizzato un riferimento superiore ai 65 dB(A) diurni ed ai 55 dB(A) notturni ed andrà verificata l'eventuale presenza di recettori particolarmente sensibili secondo la definizione del dpr sopra citato.

Prescrizioni di carattere archeologico e paesaggistico

75. Tutti i lavori che comporteranno movimenti di terra, sia in fase di scotico, sia in quella di sterro, dovranno essere sempre condotti con assistenza archeologica effettuata da ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico ad onere del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi dell'art. 28, comma 4, del decreto legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004 e diretti da questo ufficio ai sensi dell'art. 88, comma 1, del medesimo decreto legislativo nel caso dovessero emergere stratificazioni o strutture di interesse archeologico, queste dovranno essere scavate con metodo stratigrafico e documentale, al fine di accertarne l'interesse storico-archeologico. Si rammenta che parte integrante di uno scavo archeologico sono le attività di recupero e trattamento dei reperti rinvenuti e quelle di post-scavo finalizzate alla redazione della documentazione scientifica relativa.

76. Per tutte le opere di mitigazione e inserimento paesaggistico a verde venga redatta progettazione di dettaglio con precisa indicazione del numero e del tipo di essenze arboree e arbustive da porre a dimora, con adeguata garanzia di sostituzione in caso di mancato attecchimento e inserimento dei relativi costi, identificati sulla base di adeguato computo metrico, nel quadro economico.

77. Tutte le variazioni apportate con gli elaborati da ultimo pervenuti, e segnatamente quelle integrazioni che sono riportate graficamente nel paragrafo 3.3 dell'istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti devono essere risolte nel progetto esecutivo che dovrà anche esso essere sottoposto alla valutazione della Soprintendenza di settore e eventualmente della Direzione generale del MIBAC, per la verifica della congruità alla documentazione integrativa inviata.

RACCOMANDAZIONI - PARTE SECONDA

Raccomandazioni MIT

1. Nelle more della redazione del progetto esecutivo il Soggetto aggiudicatore è invitato a definire tutti gli atti convenzionali con i soggetti interferiti in modo d'accelerare la risoluzione delle interferenze così come prevista nel programma di risoluzione delle interferenze.

ALLEGATO 2

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001). OPERE COMPLEMENTARI DEL CENTRO INTERMODALE DI SEGRATE - POTENZIAMENTO DELLA STRADA PROVINCIALE 103 "ANTICA DI CASSANO". VIABILITÀ DI ACCESSO AL CENTRO INTERMODALE DI SEGRATE (1° LOTTO - 2° STRALCIO).

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14 marzo 2003 e 8 giugno 2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 118 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

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

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che - oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118, del decreto legislativo n. 163/2006 - preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione - vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c), del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 - l'autorizzazione di cui all'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

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

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. informazioni supplementari atipiche - di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni - ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

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

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

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

14A00128

