

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA



PARTE SECONDA

Roma - Giovedì, 11 dicembre 2025

Si pubblica il martedì,
il giovedì e il sabato

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

I testi delle inserzioni da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - parte seconda - devono essere trasmessi tramite il portale IOL - Inserzioni on-line, disponibile all'indirizzo internet www.inserzioni.gazzettaufficiale.it dove sono reperibili tutte le informazioni per la pubblicazione.

FOGLIO DELLE INSERZIONI

SOMMARIO

ANNUNZI COMMERCIALI

Altri annunci commerciali

BASKET BOND FCG S.R.L.

Avviso di sottoscrizione di titoli ai sensi degli articoli 1, comma 1-bis, e 4 della Legge numero 130 del 30 aprile 1999 (la "Legge sulla Cartolarizzazione") (TX25AAB12023) Pag. 4

BAYVIEW ITALIA 106 S.P.A.

Avviso di cessione di crediti pro soluto ai sensi dell'articolo 58 del Testo Unico Bancario, nonché informativa ai debitori ceduti sul trattamento dei dati personali ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento UE nr. 679/2016 (il "GDPR") e normativa nazionale applicabile (unitamente al GDPR, la "Normativa Privacy Applicabile") (TX25AAB12004) Pag. 1

Avviso di cessione di crediti pro soluto ai sensi dell'articolo 58 del Testo Unico Bancario, nonché informativa ai debitori ceduti sul trattamento dei dati personali ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento UE nr. 679/2016 (il "GDPR") e normativa nazionale applicabile (unitamente al GDPR, la "Normativa Privacy Applicabile") (TX25AAB12049) Pag. 9

CREDITI FISCALI+ S.R.L.

Avviso di cessione di crediti ai sensi dell'art. 4 della Legge 130 (TX25AAB12047) Pag. 8

CRÉDIT AGRICOLE ITALIA S.P.A.

CRÉDIT AGRICOLE ITALIA OBG S.R.L.

Avviso relativo alla cessione di crediti pro soluto da Crédit Agricole Italia OBG S.r.l. (il "Cedente") a Crédit Agricole Italia S.p.A. ("Cessionario") ai sensi dell'art. 58 del Decreto Legislativo n. 385 del 01/09/1993 (come successivamente modificato, il "Testo Unico Bancario") (TX25AAB12043) Pag. 6

GLOBALDRIVE ITALY RETAIL VFN 2022 S.R.L.

Avviso di cessione di crediti pro soluto ai sensi del combinato disposto degli articoli 1 e 4 della Legge 30 aprile 1999, n. 130 ("Legge 130/99") (TX25AAB12022) Pag. 3

ORATON G.E.I.E.

Modifica del gruppo europeo d'interesse economico (TX25AAB11997) Pag. 1

SPV PROJECT 1905 S.R.L.

IBM DEUTSCHLAND KREDITBANK GMBH

Avviso di cessione di crediti pro soluto ai sensi del combinato disposto degli artt. 1 e 4 della Legge n. 130 del 30 aprile 1999 (la "Legge sulla Cartolarizzazione") e dell'art. 58 del D.Lgs. n. 385 del 1° settembre 1993 (il "Testo Unico Bancario"), unitamente alla informativa ai sensi degli articoli 13 e 14 del Regolamento (UE) 2016/679 (il "Regolamento Privacy") (TX25AAB12033) Pag. 4



ANNUNZI GIUDIZIARI

Notifiche per pubblici proclami

TRIBUNALE CIVILE DI LECCE

Notifica per pubblici proclami Ricorso ex art. 281 bis
c.p.c. - R.G. n. 6815/2025 (TX25ABA12041) Pag. 12

TRIBUNALE DI BRINDISI

Notifica per pubblici proclami - Istanza di cor-
rezione dell'errore materiale - R.G. 1581/2024
(TX25ABA12029) Pag. 11

TRIBUNALE DI MILANO

Notifica per pubblici proclami - R.G. 13229/2025
(TX25ABA12048) Pag. 12

TRIBUNALE DI ORISTANO

Notifica per pubblici proclami - Estratto di ri-
corso per procedimento semplificato di cognizione
(TX25ABA12050) Pag. 13

TRIBUNALE ORDINARIO DI CAGLIARI

Notifica per pubblici proclami con chiamata
in mediazione - R.G. 6666/2025 (TX25ABA12038) Pag. 11

TRIBUNALE ORDINARIO DI CATANIA Sezione
Lavoro

Notifica per pubblici proclami - Estratto del ricorso
(TX25ABA12005) Pag. 11

TRIBUNALE ORDINARIO DI ROVIGO

Notifica per pubblici proclami - Atto di citazione per
usucapione - R.G. 3713/2025 (TX25ABA12046) Pag. 12

Eredità

TRIBUNALE CIVILE DI PERUGIA

Chiusura eredità giacente di Kenneth Charles
Jobson - N. 5506/2019 V.G. (TX25ABH12044) Pag. 16

TRIBUNALE CIVILE DI POTENZA

Eredità giacente di Massari Principia - Proc.
R.G. V.G. n. 471/2024 (TX25ABH11989) Pag. 13

Eredità giacente di Capasso Antonio Proc.
R.G. V.G. n. 1125/2025 (TX25ABH11990) Pag. 13

TRIBUNALE DI AVELLINO

Nomina curatore eredità giacente di Picariello
Adolfo - R.G. n. 512/2023 (TX25ABH12006) Pag. 14

TRIBUNALE DI BERGAMO

Nomina curatore eredità giacente di Annamaria
Dotti - N. 6918/2025 V.G. (TX25ABH12009) Pag. 14

TRIBUNALE DI BOLOGNA

Nomina curatore eredità giacente di Forte Giuseppe
R.G. 14081/2025 (TX25ABH12045) Pag. 16

Nomina curatore eredità giacente di Lenzi Luisa
R.G. 9077/2025 (TX25ABH12039) Pag. 16

TRIBUNALE DI CAGLIARI

Eredità giacente di Patrizia Lobina
(TU25ABH11811) Pag. 16

TRIBUNALE DI FIRENZE

Nomina curatore eredità giacente di Paolo Tozzetti
(TX25ABH12010) Pag. 15

TRIBUNALE DI FORLÌ

Nomina curatore eredità giacente di Lignelli
Aureliano - R.G. 1949/2025 (TX25ABH12032) Pag. 15

TRIBUNALE DI LIVORNO

Chiusura eredità giacente di Antonino Sortino
R.G. 2529/2024 (TX25ABH12035) Pag. 16

TRIBUNALE DI MASSA

Nomina curatore eredità giacente di Stefano
Antonoli - R.G. n. 2728/2025 V.G. (TX25ABH11986) ... Pag. 13

TRIBUNALE DI MILANO

Eredità giacente di Errico Ivano - N. 13208/2025
V.G. (TX25ABH12003) Pag. 14

TRIBUNALE DI MONZA

Nomina curatore eredità giacente di Gatti Imelda
R.G. 5862/2025 V.G. (TX25ABH11987) Pag. 13

TRIBUNALE DI PESCARA

Nomina curatore eredità giacente di Console
Donatella - R.G. 2021/2025 (TX25ABH12040) Pag. 16

TRIBUNALE DI PRATO

Nomina curatore eredità giacente di Tumminello
Rosalia - R.G. n. 1223/2024 (TX25ABH11998) Pag. 14

TRIBUNALE DI ROMA

Chiusura eredità giacente di Andrea Purgatorio -
R.G. 4325/2023 (TX25ABH12034) Pag. 15

TRIBUNALE DI SASSARI I Sezione Civile

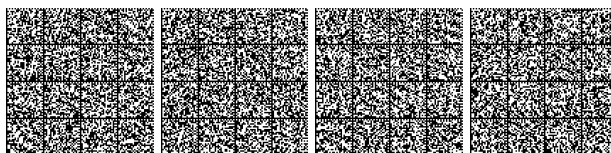
Nomina curatore eredità giacente di Danielalberta
Contro (TX25ABH12017) Pag. 15

TRIBUNALE DI TORINO

Nomina curatore eredità giacente di Picchianti
Gastone (TX25ABH12007) Pag. 14

TRIBUNALE DI TREVISO

Chiusura eredità giacente di Zuberbuhler Silvio
(TU25ABH11928) Pag. 17



TRIBUNALE DI UDINE		Specialità medicinali presidi sanitari e medico-chirurgici
<i>Nomina curatore eredità giacente di Cengarle Carla</i> R.G. 9263/2025 (TX25ABH12011)	Pag. 15	ABC FARMACEUTICI S.P.A. <i>Modifica minore di un'autorizzazione all'immissione in commercio di un medicinale per uso umano ai sensi del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. e del D.Lgs. 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD12002)</i>
<i>Nomina curatore eredità giacente di Cecchini Rina</i> V.G. n. 8772/2025 (TX25ABH11999)	Pag. 14	Pag. 38
TRIBUNALE ORDINARIO DI FIRENZE Ufficio Successioni		ALFASIGMA S.P.A. <i>Modifica minore di un'autorizzazione all'immissione in commercio di un medicinale per uso umano ai sensi del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. e del D.Lgs. 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD12030)</i>
<i>Nomina curatore eredità giacente di Brotini Adolfo</i> (TX25ABH12014)	Pag. 15	Pag. 44
Stato di graduazione		
TRIBUNALE DI TRIESTE		DR. REDDY'S S.R.L. <i>Modifica minore di un'autorizzazione all'immissione in commercio di un medicinale per uso umano ai sensi del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. e del D.Lgs. 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD12000)</i>
<i>Stato di graduazione relativo all'eredità giacente di Giambattista Cherti - R.G.V. 571/19 (TX25ABN11992) ..</i>	Pag. 17	Pag. 37
Richieste e dichiarazioni di assenza e di morte presunta		
TRIBUNALE DI MACERATA		FARMED S.R.L. <i>Variatione alle autorizzazioni secondo procedura d'importazione parallela (TX25ADD12015)</i>
<i>Richiesta di dichiarazione di morte presunta di Santini Umberto e Santini Vittorio - R.G. 2421/2025 (TX25ABR12042)</i>	Pag. 17	Pag. 39
TRIBUNALE DI MILANO		<i>Comunicazione di rettifica relativa alla specialità medicinale FLUIMUCIL «600 mg granulato per soluzione orale» 30 bustine - AIC 047454020 (TX25ADD12021)</i>
<i>Richiesta di dichiarazione di morte presunta di Michela Caresani - R.G. 12087/25 (TX25ABR11728)</i>	Pag. 17	Pag. 41
Piani di riparto e deposito bilanci finali di liquidazione		
BELVEDERE SOLIDALE SOCIETÀ COOPERATIVA SOCIALE ONLUS		GLENMARK ARZNEIMITTEL GMBH <i>Modifiche minori di un'autorizzazione all'immissione in commercio di un medicinale per uso umano ai sensi del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. e del D.Lgs. 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD12031)</i>
<i>Deposito bilancio finale di liquidazione</i> (TX25ABS12013)	Pag. 17	Pag. 44
SOCIETÀ COOPERATIVA COOP 6		ISTITUTO LUSO FARMACO D'ITALIA S.P.A. <i>Modifica minore di un'autorizzazione all'immissione in commercio di un medicinale per uso umano ai sensi del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. e del D.Lgs. 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD11995)</i>
<i>Deposito bilancio finale di liquidazione</i> (TX25ABS12036)	Pag. 18	Pag. 37
ALTRI ANNUNZI		
Varie		
CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE SOCIETÀ PER AZIONI		KEDRION S.P.A. <i>Modifica minore di un'autorizzazione all'immissione in commercio di specialità medicinali per uso umano ai sensi del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. e del D.Lgs. 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD12012)</i>
<i>Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse (autostrada Pedemontana Lombarda) - Approvazione progetto definitivo variante tratta D - CUP F11B06000270007 (TX25ADA11993)</i>	Pag. 18	Pag. 38
		LINDE MEDICALE S.R.L. <i>Modifica secondaria di un'autorizzazione all'immissione in commercio di medicinale per uso umano. Modifica apportata ai sensi del Decreto Legislativo 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD11988)</i>
		Pag. 37
		LOFARMA S.P.A. <i>Estratto comunicazione di notifica regolare (TX25ADD12037)</i>
		Pag. 45
		PFIZER ITALIA S.R.L. <i>Modifiche secondarie di un'autorizzazione all'immissione in commercio di specialità medicinale per uso umano. Modifiche apportate ai sensi del D.Lgs. 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD12019)</i>
		Pag. 40



SANDOZ GMBH

Modifiche secondarie di un'autorizzazione all'immissione in commercio di una specialità medicinale per uso umano. Modifiche apportate ai sensi del D.Lgs. 29/12/2007 n. 274 e del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. (TX25ADD12026). Pag. 42

SANDOZ S.P.A.

Modifiche secondarie di un'autorizzazione all'immissione in commercio di un medicinale per uso umano. Modifiche apportate ai sensi del D.Lgs. 29/12/2007 n. 274 e del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. (TX25ADD12027). Pag. 42

Autorizzazione proroga implementazione stampati (TX25ADD12025). Pag. 41

TEVA ITALIA S.R.L.

Modifica minore di un'autorizzazione all'immissione in commercio di medicinali per uso umano ai sensi del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. e del D.Lgs. 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD12028). Pag. 43

Modifica minore di un'autorizzazione all'immissione in commercio di un medicinale per uso umano ai sensi del Regolamento 1234/2008/CE e s.m.i. e del D.Lgs. 219/2006 e s.m.i. (TX25ADD12024). Pag. 41

Concessioni di derivazione di acque pubbliche**PROVINCIA DI VITERBO**

Richiesta di concessione di piccola derivazione d'acqua pluriennale (TX25ADF12008) Pag. 45

Concessioni demaniali**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE**

Concessione demaniale marittima (TX25ADG12001) Pag. 45

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

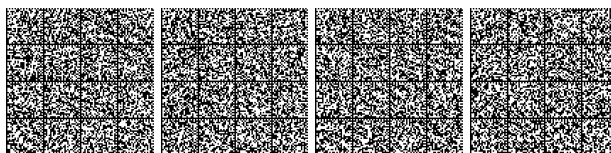
Richiesta di rilascio concessione demaniale marittima (TX25ADG12020) Pag. 46

Consigli notarili**CONSIGLIO NOTARILE DEI DISTRETTI RIUNITI DI ROMA, VELLETRI E CIVITAVECCHIA**

Cessazione dall'esercizio della funzione notarile del dott. Gianvincenzo Nola (TU25ADN11929). Pag. 46

CONSIGLIO NOTARILE DI GROSSETO

Iscrizione a ruolo del notaio Caruso Anna Maria per la sede di Massa Marittima (TX25ADN11991) Pag. 46



Ai sensi e per gli effetti dell'art. 213 c. 3, L.F., si informa che gli interessati possono proporre le loro contestazioni con Ricorso al Tribunale competente nel termine perentorio di venti giorni, decorrente dalla presente inserzione.

Decorso il termine senza che siano state proposte contestazioni il Bilancio, il conto della gestione si intendono approvati.

Il commissario liquidatore
avv. Francesca Gastaldi

TX25ABS12013 (A pagamento).

SOCIETÀ COOPERATIVA COOP 6

sciolta d'autorità ex art. 2545 septiedecies c.c.

Sede: via Dandolo n. 10 - Roma

Punti di contatto: avv. Raffaele Montanaro - Cell. +39
3358147915

Capitale sociale: € 750 interamente versato

Registro delle imprese: Roma

R.E.A.: 1337179

Codice Fiscale: 11922741001

Partita IVA: 11922741001

Deposito bilancio finale di liquidazione

Il commissario liquidatore comunica il deposito del bilancio finale di liquidazione della Società Cooperativa Coop 6 a r.l. con sede in Roma alla via Dandolo n. 10, avverso il quale può essere proposta opposizione ai sensi dell'art.2492 c.c..

Il commissario liquidatore
avv. Raffaele Montanaro

TX25ABS12036 (A pagamento).

ALTRI ANNUNZI

VARIE

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE SOCIETÀ PER AZIONI

Sede: piazza Città di Lombardia, 1 - 20124 Milano - Italia
Partita IVA: 05645680967

Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse (autostrada Pedemontana Lombarda) - Approvazione progetto definitivo variante tratta D - CUP F11B06000270007

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A.

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, Supplemento ordinario, con la quale il Comitato Interministeriale per la Pro-

grammazione Economica (di seguito CIPE), ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che nell'allegato 1 include, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», il Sistema viabilistico Pedemontano Lombardo (anche «autostrada Pedemontana Lombarda» o «Collegamento autostradale»);

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.;

Visti 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 il Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36, «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici», in particolare l'art. 225, commi 10 e 11, del D.Lgs. 36/2023 che stabilisce che: - per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche, di cui alla disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. 163/2006, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. 50/2016, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. 163/2006; - le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del D.Lgs. 50/2016, secondo la disciplina già prevista dagli artt. 182, 183, 184 e 185 del Codice dei contratti pubblici di cui al D.Lgs. 163/2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio; le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

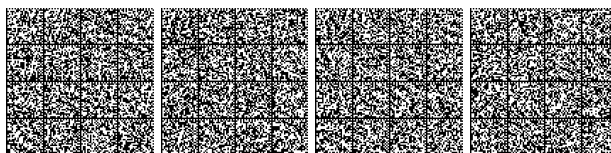
Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 225, comma 11, del D.Lgs. 36/2023, risulta ammissibile e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente D.Lgs. 163/2006;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 2003, con la quale il CIPE ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito MIT) è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto l'allegato «Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti» al Documento di Economia e Finanza - DEF 2022, che nella tabella «III.3.2 – Strade e autostrade – Interventi prioritari» riporta l'intervento «Autostrada Pedemontana Lombarda»;

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

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, e la relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella



Gazzetta Ufficiale n. 276 del 2004, con le quali il CIPE ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

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

Considerato che, il 29 maggio 1990, la società ANAS ha stipulato con la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. la convenzione per la disciplina della concessione di costruzione e gestione della «Pedemontana Lombarda», approvata con decreto emanato il 31 agosto 1990, n. 1524 dall'allora Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, così come citato anche dalla delibera CIPE n. 108 del 2007;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 77, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 2006, con la quale, rilevato che il Sistema Pedemontano è incluso nell'intesa generale quadro stipulata tra il Governo e la Regione Lombardia l'11 aprile 2003, il CIPE ha approvato il progetto preliminare del Collegamento autostradale, condizionando l'approvazione al rispetto delle prescrizioni proposte dal MIT e individuando il limite di spesa di 4.665.504.453,47 euro;

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

Considerato che in data 19 febbraio 2007 è stata costituita, ai sensi del citato articolo 1, comma 979, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, la società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A.;

Vista la delibera 4 ottobre 2007, n. 108, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 2007, con la quale il CIPE

ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito allo schema di Convenzione Unica, predisposto ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i., sottoscritto il 1° agosto 2007 tra la società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (di seguito *CAL*), subentrata ad ANAS S.p.a. nelle funzioni di soggetto concedente, e la società concessionaria Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (di seguito *APL*);

Considerato che con decreto n. 1667 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze in data 12 febbraio 2008 e registrato alla Corte dei conti in data 18 aprile 2008, è stata approvata la Convenzione Unica tra *CAL* e *APL*;

Vista la delibera 6 novembre 2009, n. 97, registrata alla Corte dei Conti in data 19 gennaio 2010 e pubblicata sul Supplemento ordinario n. 34 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 40 del 18 febbraio 2010, con la quale il CIPE ha approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del Decreto Legislativo n. 163 del 2006, il progetto definitivo dell'intero Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere connesse e, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del Decreto Legislativo n. 163 del 2006, ha approvato il progetto definitivo degli interventi: «variante dell'opera connessa TRVA06», «variante di Lozza del 1° lotto della tangenziale di Varese», «opera connessa TRCO11», «tratta B2 e relative opere connesse», «opera connessa TRMI10», «opere connesse TRMI12 e TRMI14», «variante dell'interconnessione della tratta D con l'autostrada A4», «opera connessa TRMI17», per un costo complessivo dell'opera pari a 4.166.464.079 euro, al netto del costo delle opere integrate a carico di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;

Considerato che, in attuazione di quanto disposto dalla delibera CIPE n. 97/2009, l'Atto Aggiuntivo n. 1 alla Convenzione Unica, sottoscritto tra *CAL* e *APL* in data 6 maggio 2010 per l'adozione del Piano Economico Finanziario allegato al progetto definitivo approvato dal CIPE (PEF 2009, relativo al periodo regolatorio 2009-2014), unitamente all'Atto integrativo, sottoscritto in data 2 marzo 2011 per il recepimento delle indicazioni del Ministero dell'Economia e delle Finanze rese in data 1° marzo 2011, è stato approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 110 del 24 marzo 2011, registrato dalla Corte dei Conti il 24 giugno 2011;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 24, registrata alla Corte dei Conti in data 13 gennaio 2015 e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 30 gennaio 2015, con la quale il CIPE ha determinato in 393 milioni di euro l'importo del contributo pubblico a fondo perduto necessario per il riequilibrio del Piano Economico Finanziario (PEF 2014, relativo al periodo regolatorio 2014-2019) e in 800 milioni di euro in valore assoluto l'ammontare delle misure di defiscalizzazione, una tantum e per l'intera durata della concessione, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della Legge 12 novembre 2011, n. 183, a compensazione della quota di contribuzione pubblica mancante sopra richiamata; con la medesima delibera n. 24/2014 il CIPE ha formulato parere favorevole sull'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica, per l'adozione: - del crono-



programma per lotti funzionali, quale modalità di attuazione dell'intero Collegamento autostradale, in relazione alla tempestiva stimata per l'acquisizione della provvista finanziaria a medio e lungo termine da parte del concessionario; - del quadro economico aggiornato, con valore degli investimenti fissato a 4.118.354.680,58 euro; - del PEF 2014 defiscalizzato, unitamente alla relativa relazione esplicativa; - dell'allegato sui requisiti di solidità patrimoniale; - del Disciplinare per l'applicazione delle sanzioni e penali;

Visto l'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica, sottoscritto tra CAL e APL in data 20 dicembre 2018, per l'adozione del PEF 2014, del cronoprogramma per lotti funzionali e del quadro economico aggiornato;

Vista la delibera 24 luglio 2019, n. 42, registrata alla Corte dei Conti in data 31 ottobre 2019 e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 266 del 13 novembre 2019, con la quale il CIPE, in merito a quanto già espresso dal CIPE stesso con delibera n. 24 del 2014, ha: - approvato la traslazione in avanti del cronoprogramma per lotti funzionali, con previsione espressa della sua decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'Atto Aggiuntivo n. 2; - confermato l'ammontare massimo delle misure di defiscalizzazione di cui alla delibera CIPE n. 24/2014, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183 del 2011, con previsione della loro effettiva erogazione al verificarsi delle condizioni previste per legge, nonché in funzione dell'effettiva entrata in esercizio delle tratte; - approvato i termini previsti dall'art. 3.1 dell'atto aggiuntivo n. 2, relativi al perfezionamento dei contratti di finanziamento denominati "Senior 1" e "Senior 2", con l'eliminazione del periodo «comunque entro la data del 31 dicembre 2019», termine implicitamente superato dal prolungamento dei tempi procedurali e integralmente sostituito dall'ulteriore vincolo temporale previsto nel medesimo articolo per il finanziamento senior 2; - confermato l'Atto Aggiuntivo n. 2 già sottoscritto da CAL e APL in data 20 dicembre 2018, con le modifiche sopra riportate;

Considerato che in data 19 dicembre 2019 è stato emesso il decreto n. 585 del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica, registrato alla Corte dei Conti in data 20 febbraio 2020;

Vista la delibera 29 aprile 2021, n. 1, registrata alla Corte dei Conti in data 18 maggio 2021 e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 123 del 25 maggio 2021, con la quale il CIPESS ha espresso parere favorevole in ordine alla proroga fino al 31 agosto 2021 dei termini dell'art. 3.1 dell'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica, relativi alla sottoscrizione del contratto di finanziamento "Senior 1" per la realizzazione delle tratte B2 e C;

Vista la delibera 29 marzo 2023, n. 8, registrata alla Corte dei Conti in data 30 maggio 2023 e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 135 del 12 giugno 2023, con la quale il CIPESS ha espresso parere favorevole sulla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF 2020, relativo al periodo regolatorio 2020-2024) e sul relativo Atto Aggiuntivo n. 3 alla Convenzione Unica;

Considerato che l'Atto Aggiuntivo n. 3 alla Convenzione Unica, sottoscritto tra CAL e APL in data 23 giugno 2023 per l'adozione del PEF 2020, è stato approvato con decreto del

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 253 del 6 ottobre 2023, registrato dalla Corte dei Conti il 10 gennaio 2024;

Vista la delibera 19 gennaio 2017, n. 1, registrata alla Corte dei Conti in data 6 giugno 2017 e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 27 giugno 2017, con la quale il CIPE ha disposto la proroga di due anni del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio, di cui alla dichiarazione di pubblica utilità delle aree interessate dall'opera ed ancora in fase di realizzazione, apposta con la delibera CIPE n. 97 del 2009;

Vista la delibera 17 gennaio 2019, n. 1, registrata alla Corte dei Conti in data 30 maggio 2019 e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 137 del 13 giugno 2019, con la quale il CIPE ha disposto la proroga di ulteriori due anni del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio, di cui alla dichiarazione di pubblica utilità delle aree interessate dall'opera ed ancora in fase di realizzazione, apposta con la delibera CIPE n. 97 del 2009 e già prorogata con delibera n. 1 del 2017;

Vista la comunicazione del 5 gennaio 2021, con la quale il MIT, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli artt. 214, co. 11, e 216, co. 1, 1-bis e 27, del D. Lgs. 50/2016, dell'art. 42, co. 3, del Decreto Legge n. 76/2020, convertito con modificazioni dalla Legge n. 120/2020, ha comunicato a CAL che "le proroghe della dichiarazione di pubblica utilità e del vincolo preordinato all'esproprio in scadenza su progetti già approvati dal CIPE in base al previgente D.Lgs. 163/2006, sono approvate direttamente dal soggetto aggiudicatore. Il MIT entro il 31 dicembre di ciascun anno rende una informativa al CIPE in merito alle proroghe disposte nel corso dell'anno e ai termini in scadenza nell'anno successivo.";

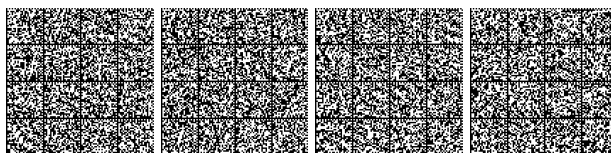
Vista la disposizione del 15 gennaio 2021, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 9 del 21 gennaio 2021, con la quale CAL, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha disposto la proroga di ulteriori due anni della pubblica utilità dell'Opera, con scadenza al 19 gennaio 2023;

Vista la disposizione del 10 gennaio 2023, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 8 del 19 gennaio 2023, con la quale CAL, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha disposto la proroga di ulteriori due anni della pubblica utilità dell'Opera, con scadenza al 19 gennaio 2025;

Vista la disposizione del 9 gennaio 2025, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 16 gennaio 2025 – Foglio delle inserzioni n. 7, con la quale CAL, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha disposto la proroga di ulteriori due anni della pubblica utilità secondo le previsioni temporali di seguito indicate:

- proroga di mesi 9 (nove) per le opere:
 - tratta B2 – C e opere connesse TRCO06, TRMI10 e TRMI17;
 - tratta D ed opere connesse;
- proroga di anni 2 (due) per le opere:
 - Greenway, Progetti Locali e Misure Compensative del Secondo Lotto dell'opera e TRVA13-14;

Vista la disposizione del 10 ottobre 2025, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*, Parte II, del 16 ottobre 2025, Foglio delle inserzioni n. 123, con la quale CAL, in qualità di soggetto



aggiudicatore, ha disposto la proroga pari a mesi 6 (sei) del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio delle aree interessate dalla realizzazione della tratta D e relative opere connesse e compensative del «Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse», di cui alla dichiarazione di pubblica utilità apposta con delibera CIPE n. 97 del 2009, già prorogato con le delibere CIPE n. 1 del 2017 e n. 1 del 2019 e con le disposizioni di CAL del 15 gennaio 2021, del 10 gennaio 2023 e del 9 gennaio 2025;

Vista la nota 7 agosto 2023, n. 824, con la quale CAL ha presentato al MIT formale istanza di revisione del Piano Economico Finanziario (PEF 2023, relativo al periodo regolatorio 2024-2028), individuando come elementi eccezionali e imprevedibili di alterazione dell'equilibrio economico finanziario, in linea con quanto previsto dall'art. 12.6 della Convenzione Unica: - l'incremento dei prezzi delle materie prime, conseguente alla situazione macroeconomica generale indotta anche dal conflitto Russia-Ucraina; - la riduzione generalizzata, riscontrata sul mercato, delle percentuali di ribasso praticate dagli affidatari di appalti, ritenuta correlata all'incertezza dei mercati e al c.d. «caro materiali»; - l'incremento dei tassi di interesse da riconoscere agli istituti finanziari;

Considerato che nel PEF 2023 sono previsti investimenti (lavori e somme a disposizione) per un importo complessivo pari a 4.598.419.640,00 euro, in aumento di circa 480 milioni di euro rispetto al PEF 2020, e che l'aumento del costo è reso meno gravoso dalla variante del tracciato della tratta D (cosiddetta «Variante tratta D»), individuato a seguito di una project review, con un tracciato di lunghezza ridotta a 8,9 km, in sostituzione del tracciato di 15,9 km precedentemente previsto e approvato dal CIPE con delibera n. 97 del 2009;

Vista la delibera 29 maggio 2024, n. 33, registrata alla Corte dei Conti in data 4 luglio 2024 e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 168 del 19 luglio 2024, con la quale il CIPESS ha espresso parere favorevole sulla proposta di revisione del Piano Economico Finanziario (PEF 2023) e sul relativo Atto Aggiuntivo n. 4 alla Convenzione Unica;

Considerato che l'Atto Aggiuntivo n. 4 alla Convenzione Unica è stato sottoscritto tra CAL e APL in data 24 febbraio 2025 per l'adozione del PEF 2023;

Vista la nota 2 agosto 2023, n. 798, con la quale CAL, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha trasmesso alle Amministrazioni e agli Enti competenti il progetto definitivo, integrato con lo Studio di Impatto Ambientale, della «Variante tratta D» (anche «Variante») del Collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse, quale variante al progetto definitivo della tratta D approvato dal CIPE con delibera n. 97 del 2009, al fine di garantire la sostenibilità economico-finanziaria e di diminuire l'impatto ambientale dell'Opera;

Vista la nota del 26 maggio 2025, n. 381, con la quale CAL, in qualità di soggetto aggiudicatore dell'Opera, ha richiesto al MIT di trasmettere al CIPESS la documentazione necessaria per l'approvazione del progetto definitivo della «Variante tratta D», alla luce dell'avvenuta emissione, da parte della Commissione VIA, del parere di propria competenza e, dunque, del completamento della fase istruttoria da parte di

tutti gli Enti interessati, e per il contestuale perfezionamento dell'intesa Stato - Regione sulla localizzazione dell'opera e per la conseguente dichiarazione di pubblica utilità;

Vista la nota del 20 agosto 2025, n. 25023, con la quale il MIT ha inviato all'Ufficio di Gabinetto la documentazione per l'approvazione del progetto definitivo della Variante, comprensiva della relazione istruttoria del MIT con i relativi allegati; il predetto Ufficio ha quindi provveduto all'invio della documentazione al CIPESS;

Vista la nota del 12 settembre 2025, n. 3DEA218B-C615-4587-9AA3-166C48FDDBFC, con la quale la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica ha comunicato che «ai sensi dell'art. 1, comma 15, del Decreto Legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55, come da ultimo modificato dall'art. 10-bis del Decreto Legge 21 maggio 2025, n. 73, convertito con modificazioni dalla Legge 18 luglio 2025, n. 105, il CIPESS è chiamato ad approvare, fino alla fine del 2025, le varianti riferite agli interventi di cui all'art. 225, comma 10, del vigente Codice dei contratti pubblici [D.Lgs. 36/2023], esclusivamente nei casi in cui il valore della variante superi il 50% dell'importo del progetto originariamente approvato. Al contempo, per le varianti di valore inferiore a tale soglia, fino al 2025, l'approvazione rientra nella competenza del soggetto aggiudicatore»;

Vista la nota del 15 settembre 2025, n. 27184, con la quale il MIT, posto che, nel caso in esame, alla luce dell'istruttoria espletata dal competente Ufficio Investimenti infrastrutturali del citato Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, il valore della variante non supera il limite del 50%, ha ritenuto che l'approvazione della Variante compete a CAL quale soggetto aggiudicatore e, pertanto, ha rimesso la relativa documentazione, sopra descritta, rimanendo in attesa della comunicazione di avvenuta approvazione dell'intervento da parte di CAL, al fine di trasmettere opportuna informativa al CIPESS, come evidenziato nella citata nota del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica;

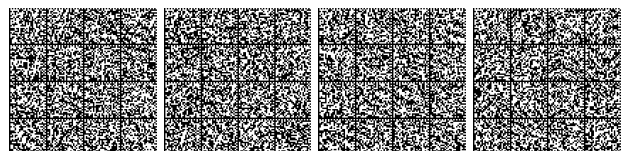
PRESO ATTO

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

che il tracciato complessivo del Collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse, per come approvato dal CIPE con delibera n. 97 del 2009, ha una lunghezza pari a circa 75 km, articolato nell'asse trasversale principale, da Cassano Magnago - interconnessione A8, in Provincia di Varese, sino a Osio Sotto/Brembate - interconnessione A4, in Provincia di Bergamo, nella tangenziale di Varese e nella tangenziale di Como interessando il territorio di 87 comuni, suddivisi nelle Province di Varese, Como, Milano, Monza - Brianza e Bergamo;

che il suddetto Collegamento comprende:

un tracciato con caratteristiche autostradali (autostrada A36), che collega le esistenti autostrade A8 Milano-Varese, A9 Lainate-Como e A4 Torino-Milano-Trieste, per un totale di circa 67 km, suddiviso nelle 5 tratte funzionali A - B1 - B2 - C - D:



tratta A: tra le autostrade A8 (Cassano Magnago) e A9 (Lomazzo);

tratta B1: dall'interconnessione con la A9 (Lomazzo) alla SP ex SS 35 (Lentate sul Seveso);

tratta B2: da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno, sul tracciato della SP ex SS 35 (Milano-Meda);

tratta C: dalla SP ex SS 35 (Cesano Maderno) all'interconnessione con la tangenziale est di Milano A51 (Vimercate);

tratta D: dalla tangenziale est di Milano A51 (Vimercate) all'autostrada A4 (Osio Sotto);

il 1° lotto della tangenziale di Como (autostrada A59): dall'autostrada A9 (Grandate) alla località Acquanegra, nei pressi di Como;

il 1° lotto della tangenziale di Varese (autostrada A60): dall'autostrada A8 (Gazzada Schianno) al tratto già esistente della tangenziale di Varese, in località Ponte di Vedano;

che le tratte A e B1, il 1° lotto della tangenziale di Como e il 1° lotto della tangenziale di Varese, il cui progetto esecutivo è stato approvato da CAL per stralci, sono state realizzate a partire da dicembre 2010 e successivamente aperte all'esercizio a partire da gennaio 2015;

che le tratte B2 e C, il cui progetto esecutivo è stato approvato da CAL, sono attualmente in fase di realizzazione;

che la Variante tratta D in oggetto trae origine da una analisi dell'evoluzione del contesto territoriale, con particolare riferimento al quadro infrastrutturale già realizzato, che ha visto un notevole sviluppo rispetto al quadro esistente al momento dell'approvazione del tracciato originario della tratta D, approvato dal CIPE con la delibera n. 97 del 2009, dal momento che in questi anni è giunto a completamento quanto previsto nel quadrante est / sud-est di Milano, con la realizzazione delle autostrade A58 (Tangenziale Est Esterna Milano) e A35 (Brescia-Milano), che ha imposto una revisione generale delle esigenze di ammagliamento della rete autostradale nel quadrante nord-est dell'area del Milanese e della Brianza;

che il tracciato della Variante tratta D collega direttamente la tratta C dell'autostrada A36 Pedemontana, in corrispondenza dell'interconnessione con la tangenziale est di Milano A51 a Vimercate, con l'esistente interconnessione tra le autostrade A4 Milano-Venezia e A58 Tangenziale Est Esterna di Milano, ubicata in prossimità di Caponago;

che, rispetto al tracciato originale, il tracciato della Variante tratta D garantisce la stessa prestazionalità trasportistica e il miglior raggiungimento degli obiettivi strategici del progetto: - potenziamento dell'asse est-ovest lungo la direttrice del Corridoio 5 della rete TEN-T; - decongestionamento dell'attuale sistema tangenziale di Milano; - integrazione della rete della grande viabilità regionale, grazie alla creazione, mediante la Variante, di un anello tangenziale esterno a nord e ad est di Milano, che mette in relazione le grandi radiali su Milano (autostrade A8 e A9, superstrade SS 35 e SS 36, autostrade A51, A4, A35 e A1); - riorganizzazione dell'intero sistema stradale pedemontano, con spostamento di importanti quote di traffico e conseguente riduzione delle attuali situazioni di crisi della viabilità ordinaria; - miglioramento del delicato rapporto tra infrastruttura e ambiente, con ricadute positive sotto l'aspetto paesaggistico e dell'inquinamento acustico ed

atmosferico, soprattutto in prossimità dei centri abitati, anche grazie alla riduzione del consumo di suolo e delle interferenze ambientali, mediante il tracciato della Variante;

che l'alternativa progettuale della Variante si rende necessaria anche per aspetti connessi all'equilibrio economico - finanziario dell'intero Collegamento autostradale e al finanziamento delle tratte in corso di realizzazione e costituisce uno dei presupposti della revisione del Piano Economico Finanziario 2023, approvato dal CIPESS con delibera n. 33 del 2024 e adottato dall'Atto Aggiuntivo n. 4 alla Convenzione Unica;

che la sede stradale della Variante tratta D è progettata secondo la categoria A "Autostrada ambito urbano" del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", con velocità di progetto pari a 140 km/h, una piattaforma stradale composta da 2 carreggiate a 3 corsie più emergenza per senso di marcia e una lunghezza pari a 8,9 km;

che il progetto definitivo di Variante è stato approvato dal soggetto aggiudicatore, per quanto di competenza, con atto del 26 luglio 2023;

che in data 2 agosto 2023 il soggetto aggiudicatore ha trasmesso il progetto definitivo di Variante al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che in data 5 agosto 2023 l'avviso di avvio del procedimento di approvazione della Variante è stato pubblicato sui quotidiani "Il Sole 24 Ore Nazionale" e "Libero Edizione Milano/Lombardia" e che sono pervenute osservazioni da parte dei privati entro i termini previsti;

che il progetto definitivo della Variante tratta D si configura quale variante al progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera n. 97 del 2009, rilevante sotto l'aspetto localizzativo, ai sensi dell'art. 169, comma 3, del D.Lgs. 163/2006, da approvare a seguito di Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del medesimo D.Lgs. 163/2006, secondo cui: "Il soggetto aggiudicatore ha facoltà di avviare la procedura di localizzazione dell'opera e di valutazione di impatto ambientale sulla scorta del progetto definitivo, anche indipendentemente dalla redazione e dalla approvazione del progetto preliminare; in tal caso il progetto definitivo è istruito e approvato, anche ai predetti fini, con le modalità e nei tempi previsti dagli articoli 165 e 166, comma 5-bis. La conferenza di servizi si svolge sul progetto definitivo con le modalità previste dall'articolo 165, comma 4. I Presidenti delle regioni e province autonome interessate si pronunciano, sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l'opera. Il progetto definitivo è integrato dagli elementi previsti per il progetto preliminare. L'approvazione del progetto comporta l'apposizione del vincolo espropriativo e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità";

che con nota 21 settembre 2023, n. 23911, il MIT ha indetto la Conferenza di Servizi istruttoria, ai sensi e per gli effetti degli artt. 167, comma 5, e 165, comma 4, del D.Lgs. 163/2006, che si è svolta in un'unica seduta in data 10 ottobre 2023 e nell'ambito della quale sono stati raccolti i pareri pervenuti da parte dei soggetti interessati;

che Regione Lombardia, con delibera n. XII/1057 del 2 ottobre 2023, ha espresso parere favorevole sul progetto in esame, con prescrizioni, tra cui l'ottimizzazione dello svincolo di Vimercate/Bellusco sia in termini di funzionalità trasportistica che di localizzazione / inserimento territoriale ed ambientale;



che, successivamente alla Conferenza di Servizi, su richiesta del MIT, formulata nell'ambito delle proprie attività istruttorie, CAL ha attuato una serie di approfondimenti con Regione Lombardia, Provincia di Monza e Brianza, i Comuni interessati territorialmente dalla Variante, nonché le altre amministrazioni territoriali interessate, finalizzati a definire alcune prescrizioni e raccomandazioni per la progettazione esecutiva del tracciato autostradale della Variante, nonché delle opere connesse e complementari e dei relativi interventi di mitigazione. Nell'ambito di tali attività, CAL ha formalmente convocato una serie di incontri, a cui sono state invitate tutte le amministrazioni sopra richiamate, avvenuti nelle date 24 ottobre, 31 ottobre, 7 novembre e 14 novembre 2023. L'attività del tavolo tecnico si è conclusa in data 28 novembre 2023 con la condivisione del relativo verbale, sottoscritto da CAL, da APL e dalla Provincia di Monza e Brianza, che individua alcune soluzioni di ottimizzazione del tracciato plano-altimetrico della Variante, dello svincolo di Vimercate – Bellusco e delle opere connesse e complementari, coerenti con il parere espresso da Regione Lombardia;

che Regione Lombardia, con nota n. A1.2025.0596133 del 24 giugno 2025, ha comunicato il proprio assenso all'attuazione della Variante secondo le soluzioni progettuali individuate nel verbale del 28 novembre 2023, anche ai fini della localizzazione;

che la Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente ha espresso il parere n. 55 del 14 marzo 2025, favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo della Variante, condizionato all'ottemperanza delle condizioni ambientali, e secondo il quale il Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017, contiene gli elementi essenziali per il passaggio alla successiva fase progettuale di progetto esecutivo;

che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha emesso la valutazione sulla compatibilità ambientale della Variante trasmettendo, ai sensi dell'art. 183, comma 5, del D.Lgs. 163/2006, copia del parere della Commissione tecnica VIA-VAS al Ministero delle Infrastrutture (cfr. nota prot. n. 0009815 del 14 aprile 2025) e a Regione Lombardia (cfr. nota prot. n. 0009816 del 14 aprile 2025);

che il Ministero della Cultura, con nota del 25 marzo 2024, ha espresso parere favorevole alla dichiarazione di compatibilità ambientale, alla localizzazione urbanistica e all'approvazione del progetto definitivo della Variante, nel rispetto delle condizioni ambientali espresse dalla Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio nel relativo parere tecnico istruttorio del 7 marzo 2024, n. 8305;

che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per le Strade e la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali con nota del 28 marzo 2025, n. 3670, ha trasmesso la relazione finale di controllo della sicurezza stradale, ai sensi dell'art.4 del D.Lgs. 35/2011;

che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con nota del 5 settembre 2023, n. 10428, ha disposto la restituzione degli atti, perché l'intervento non è riconducibile alle fattispecie previste dalle disposizioni regolamentari di cui all'art. 47, comma 3, del D. Lgs. 36/2023;

che le controdeduzioni alle osservazioni presentate dai soggetti privati interessati sono state predisposte dal soggetto aggiudicatore nel documento "Osservazioni dei privati interes-

sati alle attività espropriative e relative valutazioni del soggetto aggiudicatore" (appendice 1 alla relazione istruttorio del MIT), trasmesso dal medesimo soggetto aggiudicatore al Ministero istruttore con nota del 16 luglio 2025, n. 547, e che il Ministero istruttore ha dichiarato di condividere tali controdeduzioni;

che il Programma di risoluzione delle interferenze (appendice 2 alla relazione istruttorio del MIT) è stato predisposto dal soggetto aggiudicatore in esito alla Conferenza di servizi, sulla base delle osservazioni e delle modalità di risoluzione presentate dai soggetti interferiti, ed è stato trasmesso dal medesimo soggetto aggiudicatore al Ministero istruttore con nota del 16 luglio 2025, n. 547, e che il Ministero istruttore ha dichiarato di condividere tale Programma e ne ha proposto l'approvazione, ai sensi degli artt. 170 e 171 del D.Lgs. 163/2006;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttorio, ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dagli Enti istituzionali e ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate;

sotto l'aspetto attuativo:

che la società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. è soggetto aggiudicatore dell'opera, in forza del disposto dell'art. 1, comma 979, della richiamata Legge n. 296/2006;

che la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. è concessionaria per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'opera, in virtù della citata Convenzione Unica approvata con il richiamato decreto n. 1667 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

che il cronoprogramma riportato nella relazione istruttorio, limitato alle sole opere per le quali si chiede l'odierna approvazione della progettazione definitiva, prevede 998 gg per l'esecuzione delle attività preliminari e la realizzazione dei lavori sino alla messa in esercizio;

che il CUP assegnato all'intervento è F11B06000270007;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo del progetto definitivo della Variante trasmesso al Ministero istruttore è pari ad euro 610.971.046,84, al lordo dei ribassi che saranno conseguiti in fase di appalto, di cui euro 424.712.781,56 per lavori ed euro 186.258.265,28 per somme a disposizione;

che i prezzi utilizzati per la definizione del quadro economico sono stati desunti dall'elenco ANAS 2023 e, per le voci non presenti, dal Prezzario Regione Lombardia 2023;

che, nel corso dell'istruttorio, il soggetto aggiudicatore ha trasmesso documentazione integrativa che tiene conto degli oneri connessi alle richieste acquisite in sede di Conferenza di servizi e che il Concessionario ha quantificato in 58.474.417,64 euro gli importi aggiuntivi per le prescrizioni accolte dal Ministero istruttore;

che tali importi aggiuntivi trovano copertura in una serie di economie, di pari importo, maturate nel corso dell'esecuzione delle tratte già realizzate del Collegamento autostradale, come attestato dal soggetto aggiudicatore, e pertanto non determinano un aggravio dell'importo complessivo del quadro economico dell'intero Collegamento autostradale;



che il Ministero istruttore, sulla base delle prescrizioni accolte, ha provveduto ad aggiornare il costo dell'opera ad euro 669.445.464,48, al lordo dei ribassi che saranno conseguiti in fase di appalto, di cui euro 469.417.615,22 per lavori ed euro 200.027.849,26 per somme a disposizione;

che l'importo del progetto definitivo della Variante tratta D trova copertura nel quadro economico generale del Piano Economico Finanziario della Convenzione;

che, conformemente ai contenuti del Piano Economico Finanziario 2023, si prevedono contributi pubblici in conto investimenti per complessivi euro 1.348.398.130,89, così ripartiti:

euro 61.564.000,00 a carico della Legge 3 agosto 1998, n. 295, e successive Leggi 23 dicembre 1998, n. 448, 23 dicembre 1998, n. 449, e 23 dicembre 2000, n. 388;

euro 51.640.000,00 a carico della Legge 388/2000, art. 144, comma 7, lettera b);

euro 1.131.700.000,00 ai sensi dell'art. 1, comma 78, punto e) della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, e dell'art. 1, comma 979, della Legge n. 296/2006, con lo stanziamento di contributi pluriennali;

euro 103.494.130,89, residuo dello stanziamento dei contributi pluriennali, già accertato dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero dell'Economia, ad esito della estinzione del contratto di mutuo acceso da CAL per l'utilizzo dei contributi pluriennali, al netto degli oneri finanziari;

che la restante quota di copertura rimane a carico del Concessionario;

DELIBERA

1. Approvazione progetto definitivo di variante

Il presente atto è adottato dal soggetto aggiudicatore CAL ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 15, del Decreto Legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55 e s.m.i.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, e dell'art. 169, commi 3, del D.Lgs. 163/2006, nonché ai sensi degli artt. 10 e 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui all'allegato Foglio condizioni, proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il progetto definitivo della "Variante tratta D" del Collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse (cd. autostrada Pedemontana Lombarda), anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità.

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere.

1.2. Ai sensi dell'art. 166, comma 5, del D.Lgs. 163/2006, l'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto di cui al punto 1.1.

1.3. L'approvazione è condizionata all'assolvimento delle prescrizioni e raccomandazioni di cui al documento allegato Foglio condizioni, proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

1.4. È approvato l'importo pari ad euro 669.445.464,48, di cui euro 58.474.417,64 per il recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni di cui all'allegato Foglio condizioni. La copertura economico finanziaria del progetto di cui al punto 1.1 è a carico del Piano Economico Finanziario 2023, di cui alla delibera CIPE n. 33/2024, allegato all'Atto Aggiuntivo n. 4 alla Convenzione Unica, sottoscritto tra la società concedente Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e la società concessionaria Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. in data 24 febbraio 2025.

1.5. Ai sensi degli artt. 170 e 171 del D.Lgs. 163/2006, sono approvati il Programma di risoluzione delle interferenze e i relativi progetti definitivi di risoluzione, di cui al documento "Programma di risoluzione delle interferenze", predisposto dal soggetto aggiudicatore in esito alla Conferenza di servizi.

2. Ulteriori adempimenti

2.1 Entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*, CAL provvederà a trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per le Strade e la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali la comunicazione di avvenuta approvazione dell'intervento in oggetto.

2.2 Prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, il soggetto aggiudicatore provvederà a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato Foglio condizioni.

2.3 Rimangono ferme le previsioni in materia di protocolli di legalità e di controllo dei flussi finanziari applicabili.

Milano, 28 novembre 2025

L'Amministratore Delegato di Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.

(Gianantonio Arnoldi)

PRESCRIZIONI

1 Barriera esazione - Il progetto esecutivo dovrà individuare una maggiore unità formale tra gli elementi architettonici che compongono la barriera di Burago Molgora, considerata la discontinuità formale tra fabbricati tecnologici e disegno della barriera di esazione.

2 Monitoraggio ambientale - Per verificare la corretta esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale, con particolare riferimento alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico), si dovrà far riferimento all'Osservatorio Ambientale già istituito nell'ambito dell'"Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema viabilistico Pedemontano Lombardo".

3 Monitoraggio ambientale - A seguito di verifiche e/o osservazioni o di criticità rilevate in fase di esecuzione del PMA, sarà necessario considerare eventuali modifiche e/o integrazioni al Piano stesso, nell'ambito dei continuativi confronti attivi presso l'Osservatorio Ambientale attivo.

4 Monitoraggio ambientale - In sede di progetto esecutivo il Proponente dovrà aggiornare i riferimenti normativi per le diverse componenti ambientali, allineando il PMA ai criteri già individuati e condivisi con ARPA in sede di PMA sulle altre tratte della Pedemontana (con particolare riferimento



a: codifica delle stazioni di monitoraggio; schede di localizzazione stazione / punto di misura; campionamento; criteri per il trattamento e la validazione dei dati; azioni da intraprendere in caso di criticità / superamenti di soglia - limiti di legge), nonché secondo quando rimandato – in sede di riscontro alle osservazioni – alla successiva fase di progettazione esecutiva.

5 Monitoraggio ambientale - Per quanto concerne la localizzazione delle stazioni di monitoraggio, il PMA di progetto esecutivo dovrà individuare con maggior dettaglio le aree impattate dalle piste percorse dai mezzi di cantiere, dalle aree e attività di cantiere e non solo dall'impronta dell'infrastruttura.

6 Biodiversità - Per quanto riguarda gli interventi di sistemazione a verde e le azioni di ripristino dello stato dei luoghi preesistenti, in sede di progetto esecutivo dovranno essere adottate tutte le precauzioni per evitare l'ingresso e/o la diffusione di specie alloctone. A questo proposito si fa presente che la normativa europea e nazionale in materia di lotta alle specie aliene invasive (EU Reg n. 1143/2014 + EU REG n. 1141/2016 e successive integrazioni, Decreto Legislativo 15 dicembre 2017, n.230) impone il monitoraggio nonché il controllo e/o la gestione delle specie aliene invasive. Pertanto, occorre inserire tale tipologia di monitoraggio ambientale.

7 Biodiversità - Riguardo alla scelta dei miscugli di sementi di specie erbacee, privilegiare le specie spontanee provenienti dal corredo floristico locale.

8 Tracciato autostradale - Nel progetto esecutivo il tracciato plano-altimetrico dell'asse autostradale, i relativi svincoli e attraversamenti e le viabilità esterne dovranno essere progettati in coerenza con le soluzioni progettuali individuate, anche ai fini della localizzazione, nell'allegato grafico alla nota del Presidente di Regione Lombardia del giugno 2025, condiviso in data 28/11/23 tra Provincia di Monza Brianza, il Concedente CAL e il Concessionario APL nell'ambito del procedimento approvativo, eventualmente ottimizzando le dimensioni delle opere e nel rispetto dei limiti del quadro economico della Variante. Per gli attraversamenti si richiede di valutare la possibilità di realizzare infrastrutture verdi, con caratteristiche che li rendano idonei a favorire l'attraversamento dell'infrastruttura lineare da parte della fauna terrestre (sulla base dei monitoraggi della fauna previsti ante-operam), per garantire la connettività faunistica e la continuità ecologica della Rete Ecologica Regionale e del tessuto del PLIS del Parco PANE.

9 Biodiversità - Nelle schede relative alla vegetazione del PMA di progetto esecutivo specificare la/e specie sensibili che hanno portato all'individuazione dell'areale di monitoraggio.

10 Biodiversità - Nel PMA di progetto esecutivo le indagini per la componente fauna relative al post operam dovranno essere svolte per un periodo di tre anni dall'entrata in esercizio dell'opera.

11 Biodiversità - Nel PMA di progetto esecutivo il periodo di monitoraggio dell'ornitofauna va esteso al periodo autunnale per il censimento delle specie migratrici autunnali e stanziali. Nelle relazioni di restituzione dei dati di monitoraggio dell'avifauna, inoltre, devono essere inseriti gli indici

Ricchezza di specie (S), Indice di diversità (H) e Indice di Equiripartizione di Lloyd & Ghelardi (J), con trasmissione dei file in formato editabile anche all'Osservatorio regionale per la Biodiversità.

12 Biodiversità - Nel PMA di progetto esecutivo si dovrà prolungare a tre anni il monitoraggio post operam della vegetazione, incluso il monitoraggio delle opere di mitigazione e compensazione ambientale.

13 Biodiversità - Nel PMA di progetto esecutivo, sia per la fauna che per la vegetazione, riportare le aree di cantiere nella planimetria generale e in quelle specifiche di ciascun punto, oltre ai transetti nella loro interezza; le aree di monitoraggio non devono mai essere interferite dai cantieri e devono restare sempre le stesse in tutte le fasi del PMA, per consentire un adeguato confronto tra l'ante operam e le fasi successive.

14 Biodiversità - Adeguare i periodi di monitoraggio delle specie esotiche a quanto previsto dall'allegato tecnico trasmesso da Regione Lombardia alle ATS (prot. n. G1.2023.0017051 del 05/05/2023), oppure dedicare specifici monitoraggi al contenimento di Ambrosia oltre a quelli già previsti da PMA, attualmente calendarizzati per maggio – giugno e settembre.

15 Biodiversità - Considerato che ad oggi il territorio della Provincia di Monza e della Brianza è privo del Piano di Indirizzo Forestale, in sede di progetto esecutivo si dovrà determinare l'esatta estensione delle superfici forestali (ex art. 42 l.r. 31/2008).

16 Biodiversità - Le superfici arborate che perdono la qualifica di "bosco" (ex art. 42 l.r. 31/2008) devono essere oggetto di specifica individuazione cartografica sul progetto esecutivo, anche attraverso creazione di apposite campiture sulle tavole già esistenti.

17 Biodiversità - Gli imboschimenti effettuati a titolo di compensazione forestale (ex art. 43 l.r. 31/2008) dovranno essere oggetto di specifica individuazione cartografica e avere le caratteristiche di cui alla d.g.r. 675/2005 e al r.r. 5/2007 e non si dovranno sovrapporre agli imboschimenti effettuati a titolo di mitigazione, inserimento o compensazione ambientale.

18 Rumore e vibrazioni - Il Proponente dovrà perfezionare il censimento dei ricettori sia per la fase realizzativa sia per quella di esercizio, al fine di fornire un elenco completo ed esaustivo dei ricettori potenzialmente esposti e di tutte le caratteristiche degli edifici utili per la loro caratterizzazione acustica. In particolare, dovranno essere individuati singolarmente e censiti tutti i ricettori presenti all'interno di una fascia di studio di ampiezza pari alla ampiezza della fascia di pertinenza della infrastruttura in progetto, da estendersi al doppio in caso di ricettori particolarmente sensibili indicandone destinazione d'uso, posizione e distanza dall'infrastruttura ed altezza/numero di piani.

19 Rumore e vibrazioni - Dovranno essere stimati i livelli di rumore ante operam, post operam e post operam con mitigazione, in corrispondenza dei ricettori nella fascia di pertinenza dell'infrastruttura, al dettaglio del piano dell'edificio, e dovranno essere confrontati con i valori limite di rumore da traffico veicolare, assicurando la conformità ai limiti con le mitigazioni acustiche alla sorgente o sul percorso di propagazione che fossero necessarie.



20 Rumore e vibrazioni - Per i recettori all'esterno della fascia di pertinenza della infrastruttura, per i quali il contributo specifico all'immissione del rumore da traffico veicolare dell'infrastruttura stessa superi i limiti di immissione della classificazione acustica o determini, ancorché inferiore a detti limiti, una transizione tra ante e post operam da una condizione di conformità ad una condizione di non conformità ai limiti di rumore, dovranno essere definite le misure di mitigazione acustica alla sorgente o sul percorso di propagazione necessarie e la loro efficacia dovrà essere valutata previsionalmente con opportuno studio modellistico.

21 Rumore e vibrazioni - In fase di progettazione esecutiva il Proponente dovrà determinare gli eventuali limiti derivanti dalla sovrapposizione di fasce di pertinenza di infrastrutture dei trasporti concorsuali, ai sensi del DM 29/11/2000; alla luce di questi, dovrà di conseguenza valutare i possibili ulteriori superamenti dei limiti normativi e, se necessario, rivedere la progettazione delle relative opere di mitigazione che sono state individuate.

22 Rumore e vibrazioni - Con riferimento alla Cascina Gargantini, vista la sua notevole vicinanza all'imbocco sud della galleria artificiale SP2, il Proponente dovrà dotare gli imbocchi della medesima galleria SP2 di pannellature fonoassorbenti in uscita ed in ingresso per una lunghezza di almeno 20 metri, come indicato nel SIA.

23 Rumore e vibrazioni - Oltre agli aspetti legati alle immissioni acustiche proprie della infrastruttura in progetto, è necessario valutare gli aspetti legati al traffico indotto per il caricamento delle infrastrutture viarie esistenti che si raccordano con gli svincoli all'asse autostradale in progetto. Per gli archi che si dovessero caricare significativamente di traffico indotto, dovrà essere verificato che, per effetto di questo traffico, non si determinino transizioni tra ante e post operam da condizioni di conformità a condizioni di non conformità ai limiti di rumore, o incrementi apprezzabili nel post operam di livelli di rumore che già nello stato ante operam fossero superiori ai limiti. A tal fine dovrà essere predisposto nel progetto esecutivo apposito studio acustico, prima dell'avvio dei lavori, nel quale siano determinati tali archi viabilistici, siano individuati e censiti i recettori, in una fascia di studio di ampiezza pari alla fascia di pertinenza, da estendersi al doppio in caso di recettori particolarmente sensibili, e siano stimati, al dettaglio del piano dell'edificio, i livelli di rumore ante operam, post operam e post operam con le mitigazioni necessarie per evitare il verificarsi delle condizioni di incompatibilità suddette.

24 Rumore e vibrazioni - Il PMA per la componente rumore dovrà essere aggiornato, in collaborazione dell'ARPA Lombardia, con la previsione di misure con cadenza periodica e rilievi acustici durante le attività più rumorose della fase di cantiere.

25 Rumore e vibrazioni - Le determinazioni fonometriche per la fase di esercizio dovranno essere conformi a quanto stabilito dal DM 16/03/1998, che prevede misurazioni di durata settimanale per il rumore stradale.

26 Rumore e vibrazioni - Nel PMA della fase di cantiere, al fine di verificare la correttezza delle ipotesi e delle valutazioni effettuate e di gestire eventuali superamenti dei valori limite di riferimento tecnico, dovrà essere svolta una camp-

agna di misure accelerometriche presso le postazioni più critiche dal punto di vista vibrazionale, definendo le posizioni delle stazioni di misura, i tempi e i periodi di rilevazione, i parametri descrittivi degli impatti e i report che dovranno essere prodotti, anche in relazione alle esigenze di comunicazione e pubblicizzazione dei dati al pubblico.

27 Rumore e vibrazioni - Il PMA dovrà prevedere, oltre alle rilevazioni accelerometriche e alle misurazioni durante le fasi di cantiere più critiche, le azioni immediate da attuare in caso di determinazione strumentale del superamento dei valori limite acustici e vibrazionali di riferimento tecnico durante le lavorazioni più impattanti.

28 Rumore e vibrazioni - Per la fase di cantiere il proponente dovrà prevedere in fase di progettazione esecutiva ed attuare in corso d'opera tutte le azioni di mitigazione del rumore e delle vibrazioni indicate nello Studio di Impatto Ambientale. In particolare, il Proponente dovrà fare ricorso all'utilizzo delle barriere mobili antirumore di cantiere previste e richiedere ai Comuni interessati, oltre al nullaosta per le attività temporanee rumorose di cantiere, la deroga ai valori limite prevista dalla normativa nazionale e regolamentata dalla legge regionale.

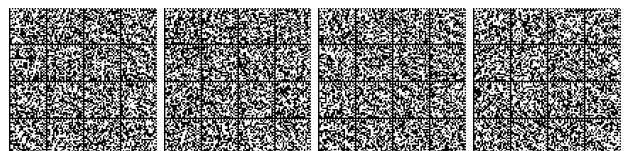
29 Rumore e vibrazioni - Dovrà essere garantito l'utilizzo di macchine operatrici e mezzi di cantiere conformi alle normative europee ed in particolare alla direttiva 2000/14/CE, relativa alle macchine rumorose destinate ad operare all'aperto. Dovrà essere curata la comunicazione partecipata con le popolazioni potenzialmente esposte, al fine di una migliore informazione preventiva in relazione agli orari, alle durate dei cantieri, ai livelli sonori determinati con i monitoraggi ed alle lavorazioni più rumorose e/o causa di vibrazioni.

30 Rumore e vibrazioni - Con l'entrata in esercizio dell'opera, il Proponente dovrà valutare l'efficacia delle barriere realizzate con il collaudo previsto dal DM 20/11/2000 entro sei mesi dalla realizzazione delle mitigazioni, soprattutto per gli edifici più esposti al rumore stradale prodotto dalle nuove infrastrutture e per le scuole individuate in prossimità delle opere previste. In caso di accertamento del superamento dei limiti pertinenti, il Proponente dovrà valutare tutte le possibili ulteriori misure mitigative attuabili, in collaborazione con ARPA Lombardia.

31 Rumore e vibrazioni - All'entrata in esercizio della nuova opera e periodicamente nel tempo dovrà essere verificata strumentalmente l'efficacia delle pannellature fonoassorbenti poste in uscita e in ingresso all'imbocco sud della galleria in corrispondenza della Cascina Gargantini. La durata nel tempo degli effetti fonoassorbenti delle pannellature dovrà essere garantita attraverso un'attenta manutenzione e la relativa sostituzione in caso di perdita dell'efficacia assorbente.

32 Rumore e vibrazioni - Con l'entrata in esercizio del nuovo asse autostradale si dovranno effettuare misurazioni accelerometriche per verificare la correttezza delle valutazioni svolte ed il rispetto dei livelli di riferimento tecnico.

33 Acque sotterranee - In sede di progetto esecutivo dovrà essere presentato uno studio di dettaglio, avvalendosi di specifiche misure di campo e di rappresentazioni cartografiche, della piezometria della falda superficiale, verificando la mancata interferenza della falda con le opere in scavo e prevedendo idonei interventi di protezione della falda, ove si



rilevino interferenze nei confronti delle caratteristiche qualitative e quantitative della falda stessa. Lo studio dovrà tener conto della variabilità stagionale della soggiacenza della falda. Lo studio dovrà altresì analizzare le possibili interferenze delle opere in progetto e delle aree di cantiere con le aree di salvaguardia dei pozzi utilizzati a scopo potabile e il rispetto delle zone di tutela assoluta e di rispetto.

34 Acque sotterranee - All'interno delle aree tecniche operative ATO18 e ATO19 i depositi dei carburanti e le aree per il deposito rifiuti dovranno essere posizionati al di fuori della zona di rispetto dei pozzi per l'emungimento di acqua potabile presenti in Comune di Agrate (Cod. SIF n. 15030010 e n. 150030131).

35 Acque sotterranee - In relazione alla variabilità della falda verificare localmente la piezometria e la natura del complesso idrogeologico, nonché stimarne le possibili fluttuazioni; in relazione a tale verifica ed all'aggiornamento del quadro idrogeologico, dovrà essere valutata la posizione dei piezometri, anche ai fini di cui al PMA.

36 Acque sotterranee - Verificare l'attuale stato di funzionamento dei pozzi, nonché l'attuale estensione delle aree di rispetto, valutando conseguentemente le misure di sicurezza necessarie (assenza di disperdimenti di acque meteoriche provenienti dalla strada), anche attraverso un'interlocuzione con le amministrazioni comunali e le società gestori dei pozzi ad uso idropotabili in oggetto.

37 Acque - In fase di progettazione esecutiva tenere in considerazione gli aspetti idraulici ed idrologici inerenti alle fasce di perimetrazione PAI / PGRA del Torrente Molgora. Alla luce della variante PAI/PGRA in corso, in sede di progettazione esecutiva dovrà essere aggiornato lo studio di compatibilità relativo all'attraversamento del torrente Molgora, facendo riferimento ai dati idraulici aggiornati, da sottoporre all'Autorità idraulica competente (UTR Brianza).

38 Acque - In considerazione della possibile presenza di occhi pollini nell'area di intervento, propedeuticamente alla realizzazione delle vasche di raccolta acque effettuare un approfondimento di dettaglio dell'area, anche con indagini specifiche.

39 Acque - La definizione della cantierizzazione dell'intervento delle opere in alveo (scogliera, riprofilatura, etc.), con particolare riferimento all'interferenza col buon regime idraulico del corso d'acqua derivante dalle fasi di lavoro, dalle modalità esecutive e dalle opere provvisorie eventualmente previste, dovrà essere trasmessa all'Autorità idraulica competente (UTR Brianza – Sede di Monza), che si esprimerà preventivamente all'inizio delle lavorazioni; alla medesima Autorità dovranno essere comunicate preventivamente le date di inizio e fine dei lavori. I lavori in alveo dovranno essere effettuati senza creare ostacoli al regolare deflusso delle acque. Il richiedente dovrà attuare in fase di esecuzione ogni provvedimento che l'Autorità idraulica competente riterrà opportuno adottare ai fini del buon regime idraulico del corso d'acqua, della salvaguardia delle proprietà demaniali e delle opere idrauliche di competenza e per la garanzia della pubblica incolumità.

40 Suolo - Il monitoraggio e la supervisione della gestione del suolo in cantiere (scotico, accantonamento e ripristino) devono essere eseguiti come indicato dalle Linee Guida ARPA "Gestione e tutela dei suoli nei cantieri delle grandi opere". In conformità con esse, citate come riferimento ai fini della redazione del PMA proposto, sarà necessario: a)

integrare il set analitico con i parametri carbonati totali e calcare attivo; b) specificare il parametro "Carbonio" come "Carbonio organico"; c) integrare la stima volumetrica del cumulo e la pendenza della riva del cumulo stesso.

41 Suolo - Per le aree tecniche e di stoccaggio predisporre delle schede finalizzate all'individuazione delle informazioni più rilevanti riguardo ai possibili impatti esercitati sulla matrice suolo.

42 Suolo - In merito alla concentrazione territoriale dei punti di monitoraggio, definire con maggiore precisione la modalità di valutazione operata: con riferimento alle aree non agricole, risulta fondamentale chiarire l'identificazione delle aree, descriverne l'utilizzo attuale e passato e indicarne la destinazione d'uso finale.

43 Suolo - L'intera fase di monitoraggio, compresa la comparazione dei dati ottenuti con quelli individuati nel suolo obiettivo e l'eventuale attivazione di azioni correttive in caso di anomalie, dovrà essere eseguita prima della restituzione delle aree ai proprietari.

44 Suolo - In riferimento all'individuazione dei punti di monitoraggio, in coerenza con quanto già concordato per le precedenti tratte di Pedemontana, integrare la sintesi descrittiva di tutti i punti di monitoraggio indicando: estensione dell'area omogenea in cui si trova il punto; litologia, conformazione morfologica; unità di pedopaesaggio, unità pedologica, secondo la tassonomia WRB (da fonti bibliografiche quali la cartografia ufficiale di ERSAF); uso del suolo previsto dallo strumento urbanistico comunale; uso del suolo effettivo secondo il modello DUSAF più aggiornato; attività cantieristiche previste; modalità di conservazione del topsoil, qualora venisse scoticato; destinazione d'uso finale dell'area e modalità di ripristino conclusione delle lavorazioni. Alla luce di queste informazioni, nell'ambito del progetto esecutivo o, comunque, preventivamente all'AO, confermare o rivedere l'adeguatezza dei punti di monitoraggio proposti.

45 Acque sotterranee - Il PMA dovrà prevedere una sezione dedicata ad un approfondimento idrogeologico, includendo informazioni in merito a: geologia, litologia, morfologia, piezometria (tramite dati bibliografici recenti o appositamente acquisiti presso punti piezometrici già presenti), presenza di pozzi e sorgenti, vulnerabilità dei corpi idrici sotterranei, ubicazione di siti contaminanti e potenzialmente contaminanti. Dovranno essere valutati profondità e fenestrazione di ogni singolo piezometro in funzione delle condizioni idrogeologiche locali (soggiacenza, fluttuazioni stagionali, litologia teorica e litologia riscontrata nella fase di terebrazione), realizzando uno strumento che garantisca una colonna d'acqua in grado di assicurare la regolare attività di campionamento.

46 Acque sotterranee - Integrare il set analitico proposto per le attività di monitoraggio AO/CO/PO, secondo quanto indicato dalle linee guida di ARPA Lombardia "Criteri per la predisposizione di Piani di Monitoraggio Ambientali (PMA) – Infrastrutture lineari di trasporto", prevedendo 4 campioni trimestrali. La fase di CO dovrà essere modulata in funzione delle specifiche attività locali: durante le lavorazioni a maggiore rischio di interferenza con la falda (lavorazioni profonde e/o lavorazioni particolari in corrispondenza di aree ad elevata vulnerabilità dell'acquifero) il monitoraggio dovrà essere intensificato, con una frequenza mensile.



47 Acque sotterranee - In fase di AO, sfruttando i dati acquisiti, dovrà essere effettuata una tempestiva valutazione della piezometria locale, in modo tale da valutare l'affidabilità della carta piezometrica utilizzata ai fini della progettazione della rete di monitoraggio. Qualora dovessero emergere incongruenze, sarà necessario produrre una carta piezometrica specifica per l'area oggetto dell'intervento.

48 Acque sotterranee - Si ricorda la necessità della corretta gestione delle acque di spurgo dei piezometri.

49 Il PMA dovrà evidenziare le dimensioni di ogni vasca di dissipazione e, qualora fossero differenti, prevedere un numero diverso di punti topografici. Le attività di monitoraggio previste dovranno essere integrate da una idonea documentazione fotografica funzionale ad un controllo anche delle porzioni di terreno non sottoposte al monitoraggio puntuale previsto.

50 Acque superficiali - Integrare il PMA descrivendo tutti i corsi d'acqua coinvolti, anche se appartenenti al reticolo idrico minore, e i corpi idrici PTUA con relativi obiettivi, indicando le lavorazioni previste sul singolo corso d'acqua, ivi compresi gli eventuali interventi di sistemazione idraulica o riqualificazione previsti.

51 Acque superficiali - Relativamente ai parametri biologici è necessario che le frequenze di monitoraggio siano le medesime in tutte le fasi del monitoraggio (AO, CO1, CO2 e PO), ovvero 4 campioni/anno per i macroinvertebrati e 2 campioni/anno per le diatomee.

52 Acque superficiali - Per quanto riguarda i parametri chimici e microbiologici da analizzare in laboratorio, il prelievo, la conservazione e la stabilizzazione, nonché la consegna ai laboratori per la successiva analisi, dovranno avvenire secondo quanto previsto dalla metodica APAT CNR IRSA 1030, altro metodo ufficiale UNI o EPA e secondo quanto specificatamente previsto dalle metodiche analitiche dei singoli parametri. Integrare anche con il parametro ICMi per le diatomee.

53 Acque superficiali - Effettuare il monitoraggio dei parametri biologici in aderenza a quanto indicato nei seguenti riferimenti normativi: DM 260/2010 "Regolamento recante i criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali"; DM. 56/2009 "Criteri tecnici per il monitoraggio dei corpi idrici e l'identificazione delle condizioni di riferimento per la modifica delle norme tecniche del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152"; D.Lgs. 152/06 "Norme in materia ambientale" e nei seguenti documenti tecnici: o MLG 111/2014 IRSA-CNR "Metodi Biologici per le acque superficiali interne"; MLG 107/2014 IRSA-CNR "Linee guida per la valutazione della componente macrobentonica fluviale ai sensi del DM 260/2010"; Rapporti ISTISAN 09/19 - Istituto Superiore di Sanità "Metodo per la valutazione dello stato ecologico delle acque correnti: comunità diatomiche"; MLG 131/2016 ISPRA-IDRAIM "Sistema di valutazione idromorfologica, analisi e monitoraggio dei corsi d'acqua"; APAT - MATTM - APPA "Manuale APAT 2007 - Indice di funzionalità fluviale".

54 Cantierizzazione - Nelle aree di cantiere più prossime a potenziali ricettori dovrà essere previsto il posizionamento di barriere antipolvere mobili, costituite da reti di maglia in polietilene ad alta densità, ad elevato coefficiente di abbattimento

polveri, qualora necessario in base alle valutazioni previsionali di dispersione delle polveri. Durante la movimentazione dei materiali di scavo dovranno essere impiegati aeronebulizzatori di acqua per abbattere le emissioni di polveri.

55 Cantierizzazione - All'interno delle aree e delle viabilità di cantiere, mediante adeguata segnaletica, la velocità di transito dei mezzi dovrà essere limitata a valori non superiori a 15 km/h, in particolare lungo i percorsi sterrati posti in prossimità dei recettori sensibili.

56 Cantierizzazione - Le piste di cantiere asfaltate secondo necessità, localizzate lungo la dorsale Nord-Sud della nuova infrastruttura autostradale, dovranno essere sottoposte alla pulizia periodica della polvere trascinata dagli pneumatici dei veicoli.

57 Cantierizzazione - I veicoli destinati al trasporto dei materiali di scavo all'esterno delle aree di cantiere dovranno essere sottoposti al lavaggio degli pneumatici e muniti di copertura del vano di carico, prima dell'accesso alla pubblica viabilità.

58 Cantierizzazione - Valutare l'ubicazione dell'impianto di produzione asfalti, previsto all'interno del campo base C01, nella posizione alla massima distanza dalle residenze; inoltre, dovranno essere previsti idonei presidi per l'abbattimento degli odori, derivanti dalle emissioni in atmosfera dell'impianto di produzione asfalti.

59 Cantierizzazione - Le azioni mitigative previste dovranno essere esplicitate negli elaborati di progetto, quali il Capitolato Speciale d'Appalto e il Piano di Sicurezza e Coordinamento.

60 Atmosfera - In ciascuna fase del PMA la durata totale della misura dovrà essere di 8 settimane equamente distribuite nel corso dell'anno.

61 Atmosfera - Il periodo di misura minimo delle campagne di CO dovrà essere di 14 giorni in assenza di precipitazioni (<1 mm cumulata giornaliera), fino a un massimo di 21 giorni.

62 Atmosfera - Per quanto riguarda le misure PO il monitoraggio dovrà essere eseguito nel primo anno di esercizio della nuova arteria stradale con traffico a regime.

63 Atmosfera - In fase AO e PO il monitoraggio potrà essere limitato ai soli parametri PM10 ed Nox, con particolare riferimento all'NO2.

64 Atmosfera - Per la fase CO devono essere monitorati PM10 e PM2,5, mentre i COV e gli IPA andranno misurati solo nel caso in cui nel cantiere sia presente un impianto che produce bitume. Non si ritiene necessaria l'analisi della componente terrigena.

65 Atmosfera - In linea con le Linee Guida di ARPA, la modalità di valutazione dei risultati per le fasi AO e PO deve avere come termine di confronto le rilevazioni delle stazioni della RRQA.

66 Atmosfera - Per la fase di CO dovrà essere applicato il metodo della curva limite, come descritto nel documento "ARPA Lombardia, Criteri di valutazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale (Matrice Atmosfera) - Aggiornamento dicembre 2022". In caso di superamento della curva limite, si evidenzia una situazione di potenziale impatto da parte delle attività di cantiere che dovrà essere indagata, anche attraverso la valutazione del rapporto giornaliero PM2,5/PM10.



67 Atmosfera - Per la fase di CO prevedere l'ubicazione di un punto di monitoraggio della qualità dell'aria vicino alle residenze presenti in prossimità al campo base C01, nonché nelle vicinanze della RSA ubicata nel comune di Vimercate.

68 Rumore - Per il recettore costituito dalla RSA ubicata nel comune di Vimercate prevedere l'ubicazione di un punto per il monitoraggio dei livelli di rumore sia ante che post operam.

69 Atmosfera - In fase di progettazione esecutiva verificare ed eventualmente modificare / aggiornare le informazioni riportate nelle seguenti schede punto: ATM-SU-01; ATM-AG-01; ATM-VI-01; ATM-CA-01.

70 Compensazioni - Eventuali modifiche di tracciato della Greenway potranno essere concordate con gli Enti Locali coinvolti nel rispetto del valore sovralocale dell'intervento. La proprietà della Greenway, una volta realizzata dal concessionario, sarà trasferita agli Enti locali, prioritariamente sovra-comunali, che ne effettueranno poi la gestione.

71 Compensazioni - Restando fermi la quantificazione complessiva e il disegno unitario delle compensazioni ambientali previste in progetto (compensazioni prescrittive e compensazioni di indirizzo), il progetto delle compensazioni di indirizzo dovrà essere definito in apposito tavolo cui parteciperanno le amministrazioni locali alle quali le opere di compensazione sono destinate in proprietà e gestione (Comuni ed Enti Parco), nonché il concedente e il concessionario.

72 Compensazioni - Per quanto riguarda le opere di compensazione territoriale-sociale ed ambientale e le opere non strettamente correlate alla funzionalità del sistema autostradale, che non rientrano nella proprietà e gestione del Concessionario autostradale, dovrà essere sottoscritta - preventivamente alla loro progettazione e realizzazione - una convenzione con gli Enti destinatari-proprietari (Comuni, Provincia, Enti Parco, ecc.), attraverso la quale dovranno essere disciplinate le modalità di trasferimento delle proprietà delle opere e delle relative aree di pertinenza, con l'impegno degli Enti stessi a garantirne la gestione.

73 Terre - Prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva, il Proponente dovrà trasmettere il Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo, revisionato ed integrato secondo quanto emerso dalla verifica istruttoria eseguita sul Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da Scavo di progetto definitivo, redatto ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017 e sulla base dei contenuti previsti dall'Allegato 5 del DPR 120/2017. Il PUT dovrà essere concordato con ARPA Lombardia e trasmesso al Ministero dell'Ambiente per approvazione.

74 Terre - Qualora non fosse necessaria alcuna revisione / integrazione del Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo di progetto esecutivo, il Proponente dovrà presentare il PUT in forma definitiva prima dell'inizio dei lavori, indicando l'Esecutore del Piano ai sensi dell'art. 17 del DPR 120/2017. Il PUT dovrà essere concordato con ARPA Lombardia e trasmesso al Ministero dell'Ambiente per approvazione prima dell'inizio dei lavori.

75 Paesaggio - Dovranno essere elaborate soluzioni di migliore qualità architettonica e più attente rispetto alla compatibilità paesaggistica, in corrispondenza degli attraversamenti sulle vie d'acqua e degli imbocchi delle gallerie, prevedendo anche il completo rimboscimento delle aree e

delle sistemazioni spondali, ricucendo l'attuale tessuto vegetazionale con impianti boscati dalle caratteristiche simili e in continuità con quelle esistenti, esemplari arborei a pronto effetto, da far attecchire prima del collaudo dell'opera e del disallestimento delle aree di lavoro, nonché garantendo l'attecchimento dei nuovi impianti almeno nei primi 5 anni di coltivazione.

76 Per i nuovi impianti vegetali dovranno essere privilegiate essenze autoctone o in continuità con l'ambiente vegetazionale adiacente o desunti dalle specie presenti nel territorio di inserimento, come prosecuzione dei viali e delle macchie alberate di prossimità, ovvero recuperati dalla tradizione locale, al fine di evitare effetti stranianti del contesto, allacciando l'intervento all'insieme paesaggistico a cui l'area appartiene.

77 Le opere compensative dovranno tenere conto, oltre alla perdita di impianti vegetazionali, anche della perdita di aree a verde, sia nelle aree del tracciato che in quelle del cantiere.

78 Dovranno essere ridotte le pendenze dei riporti nei tratti in trincea, riducendone la verticalità, al fine di favorire le piantumazioni e le restituzioni a verde.

79 Le vasche di laminazione previste dovranno presentare aree di prossimità completamente rinverdite.

80 In prossimità della sede stradale e delle aree intercluse o di snodo, le restituzioni a verde dovranno essere effettuate preferibilmente a verde prativo, arbustivo e a fitta piantumazione a piccolo-medio fusto.

81 Le aree di servizio dovranno essere completamente schermate verso l'esterno da impianti arborei a medio-grande fusto, pronto effetto, garantendo l'attecchimento e le opere manutentive nei primi 5 anni culturali.

82 Per le barriere antirumore dovranno essere sensibilmente incrementate le pannellature trasparenti in modo da garantire la permeabilità visiva; le residue porzioni di pannellature opache dovranno essere mitigate sul lato esterno con inserimenti vegetazionali.

83 Per l'attraversamento delle aree boscate sottoposte a tutela ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. g) del D.Lgs. 42/2004, ad eccezione di quella in prossimità del Torrente Molgora, dovrà essere valutata la possibilità di soluzioni alternative che evitino o minimizzino gli interventi di trasformazione di tali aree boscate.

84 La Greenway dovrà avere pavimentazioni della cromia del laterizio o simili, diversificando cromaticamente le pavimentazioni dei flussi, nei tratti dove non è prevista pavimentazione in calcestr.

85 Al fine di un minor impatto ambientale le illuminazioni pubbliche dovranno avere una tonalità calda, evitando quella bianca, in particolare in prossimità dei complessi edificati e degli abitati.

86 Archeologia - Tutte le opere di scavo, relative al tracciato autostradale, alle infrastrutture connesse, ai campi base e alle opere di compensazione, dovranno essere effettuate con assistenza di archeologi (cfr: art. 9bis del D.Lgs. 42/2004 e DM 244/2019), operanti sotto la direzione scientifica della Soprintendenza (area Archeologia; cfr: art. 88 del D.Lgs. 42/2004), con formale incarico e ad onere del Concessio-



nario. Gli scavi nelle aree caratterizzate da elevato rischio archeologico, preventivamente identificate con la Soprintendenza, dovranno essere effettuati con mezzi meccanici dotati di benna liscia e dovranno essere effettuati sotto assistenza archeologica.

87 Archeologia - Poiché la prassi di effettuare carotaggi profondi tramite trivella per le operazioni di Bonifica Ordigni Bellici (BOB) confligge fortemente con le necessità di tutela archeologica in aree a rischio archeologico ancora da esplorare, la verifica della presenza di ordigni bellici dovrà essere effettuata in più fasi come di seguito indicato: 1) BOB superficiale eseguita con metal detector; in caso di verifiche della causa del segnale con scavi dovrà essere presente un archeologo; per tali scavi il mezzo meccanico dovrà essere dotato di benna liscia; 2) nelle aree ad elevato rischio archeologico lo splateamento dovrà avvenire con la metodologia dello sterro cauto e sotto assistenza archeologica, in modo da consentire l'accertamento della presenza di elementi di interesse archeologico; 3) in caso di rinvenimenti, prima dell'esecuzione della BOB profonda tramite trivella, dovrà essere eseguito lo scavo archeologico manuale con metodo stratigrafico; 4) nelle aree in cui non sia stata evidenziata la presenza di depositi stratigrafici di interesse archeologico e in quelle in cui tali depositi siano stati esauriti con lo scavo archeologico, si potrà procedere con la fase di BOB profonda tramite trivella.

88 Archeologia - In caso di rinvenimenti archeologici dovrà essere effettuato uno scavo archeologico con metodo stratigrafico, secondo le indicazioni che saranno impartite dalla Soprintendenza, e dovrà essere redatta la documentazione secondo lo Standard di consegna adottato dalle Soprintendenze ABAP della Lombardia. Dovrà essere messo a disposizione degli archeologi luogo sicuro in cui ricoverare i reperti rinvenuti fino al trasferimento nei depositi della Soprintendenza. Sarà facoltà della Soprintendenza chiedere ampliamenti e/o approfondimenti dell'area di scavo, per ragioni di miglior documentazione/comprendimento o di tutela di quanto rinvenuto, nonché l'intervento di antropologi per lo scavo di sepolture e di esperti quali ad esempio geologi, geoarcheologi, pedologi, archeobotanici e archeobiologi, in caso sia giudicato opportuno procedere alla raccolta di dati e campioni per la ricostruzione del paleoambiente, nonché di restauratori per il recupero di manufatti di particolare delicatezza. Valutare l'opportunità di redigere apposito accordo relativo alle modalità di valorizzazione e restituzione al pubblico di quanto rinvenuto.

89 Rete stradale provinciale - Prevedere un adeguato importo a titolo compensativo, entro i limiti del quadro economico approvato della Variante, come risultante al termine dei lavori e nel rispetto dei limiti di legge per le compensazioni, a favore della Provincia di Monza e della Brianza che, sentiti i Comuni interessati dalla variante autostradale e previo convenzionamento con il Concessionario APL, disciplini la realizzazione di interventi sulla rete stradale provinciale interessata dalla variante autostradale medesima, anche sulla base delle priorità

90 Svincolo di Vimercate / Bellusco - Il progetto esecutivo dello svincolo di Vimercate / Bellusco dovrà essere sviluppato in coerenza con le soluzioni progettuali individuate, anche ai

fini della localizzazione, nell'allegato grafico alla nota del Presidente di Regione Lombardia di giugno 2025, condiviso in data 28/11/23 tra Provincia di Monza Brianza, il Concedente CAL e il Concessionario APL nell'ambito del procedimento approvativo, eventualmente ottimizzando le dimensioni delle opere nel rispetto dei limiti del quadro economico della Variante e stralciando anche i rami di collegamento dello svincolo presentato. Il progetto dello svincolo dovrà essere ottimizzato al fine di impattare in misura minore sulle aree interessate, di particolare sensibilità paesistica; la nuova viabilità complanare (opera connessa TRMI 14), che assume rilevanza intercomunale, dovrà essere ottimizzata al fine di ridurre l'impronta dello svincolo e la sua invasività, con riguardo al delicato contesto territoriale nel quale si colloca.

91 Raccordo tratte C-D - Al fine di evitare eventuali future problematiche di congestione correlate alla capacità stradale, valutare la possibilità di mantenere la sezione stradale a tre corsie per senso di marcia anche in corrispondenza del tratto di raccordo tra le tratte C e D.

92 Viabilità Cascina Bertagna - Verificare la possibilità di ottimizzare il tracciato previsto per la viabilità interferita di via Cascina Bertagna, in coerenza con le soluzioni progettuali individuate, anche ai fini della localizzazione, nell'allegato grafico alla nota del Presidente di Regione Lombardia di giugno 2025, condiviso in data 28/11/23 tra Provincia di Monza Brianza, il Concedente CAL e il Concessionario APL, al fine di ridurre l'impatto e migliorarne l'inserimento, sia con riferimento all'edificato presente in loco che alla tipologia di viabilità, di tipo locale.

93 Accessi - Dovranno essere verificati e garantiti gli accessi poderali ai fondi interessati dal passaggio dell'infrastruttura.

94 Percorsi ciclabili - In fase di progettazione esecutiva occorre fare riferimento al PRMC vigente per quanto concerne i requisiti individuati per le piste ciclabili di interesse regionale (in particolare cap. 5 e 7) nonché per la segnaletica nelle tratte di sovrapposizione al PCiR 14 e nei punti di interconnessione ad altri PCiR (nello specifico del progetto in esame al PCiR 6 "Villoresi" dove si riconnette superando l'autostrada A4 in corrispondenza di Cavenago); particolare attenzione dovrà essere posta alla coerenza con le previsioni del capitolo 7 del Documento di Piano del PRMC, utilizzando denominazioni (indicazioni di luogo e distanza) e marchi così come individuati nel PRMC (inserendo anche il logo regionale - rosa camuna - con al suo interno l'indicazione del numero 14 "Greenway Pedemontana").

95 Percorsi ciclabili - Nei casi di interferenza o utilizzo di tratti di viabilità ad uso agricolo ai fini dell'itinerario ciclabile, si raccomanda l'individuazione delle necessarie misure di sicurezza per gli itinerari ciclabili con la regolamentazione della velocità e dei passaggi e la valutazione di scelte costruttive adeguate al passaggio di mezzi agricoli, in rapporto alle previsioni di manutenzione del fondo della nuova infrastruttura.

96 Trasporto pubblico locale - Condurre le necessarie verifiche con le Agenzie per il TPL competenti e gli Enti proprietari delle strade in merito alla prova funzionale delle nuove rotatorie, nonché alle possibili rimodulazioni dei percorsi delle linee di TPL, anche durante le fasi di cantiere, con riferimento alla sussistenza delle condizioni di sicurezza ai sensi del DPR 753/80.



97 Acque sotterranee - Relativamente ai vincoli discendenti dai disposti dell'art. 94 del d.lgs. 152/06 e dalla DGR 12693/03, per la presenza di pozzi pubblici ad uso idropotabile e della relativa zona di rispetto, dovranno essere ottemperate le disposizioni ivi contenute anche con riferimento alla dispersione delle acque di dilavamento del piano stradale; inoltre, al fine di evitare lo sversamento e l'infiltrazione di sostanze pericolose nel suolo anche in maniera accidentale, dovranno essere utilizzati idonei accorgimenti anche gestionali per garantire idonee condizioni di sicurezza.

98 Boschi - Per la trasformazione del bosco, sia essa definitiva che temporanea, la relativa autorizzazione eventualmente necessaria dovrà essere fatta mediante apposita domanda all'Ente territorialmente competente, al fine di determinare l'ammontare della compensazione forestale prevista dall'art. 43 della l.r. 31/2008, nei limiti della voce B19 "Compensazioni forestali" prevista nel Quadro Economico approvato della Variante; con la suddetta domanda dovrà, inoltre, essere richiesta l'autorizzazione all'esecuzione dei progetti di riforestazione da eseguirsi quale compensazione forestale o di nuova forestazione da realizzare quale mitigazione, inserimento o compensazione ambientale.

99 Acque - In caso di messa in asciutta di corpi idrici occorrerà effettuare le comunicazioni di cui all'art. 141, comma 5 della l.r. 31/2008.

100 Acque - Con riferimento ai lavori in alveo, non dovrà essere asportato dalla proprietà demaniale alcun materiale litoide, per il quale è consentita la sola movimentazione.

101 Acque - Ai sensi della D.G.R. XI/5714 del 15/12/2021 allegato "E", prima dell'effettivo inizio dei lavori dovrà essere richiesta la relativa concessione regionale, secondo le procedure previste dalla piattaforma regionale on line SIPIUI (Sistema integrato di polizia idraulica e utenze idriche).

102 Terre - Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, le indagini ambientali dovranno essere integrate al fine di delimitare con maggior precisione le aree di scavo i cui materiali avranno limitazioni di riutilizzo off-site o che dovranno essere gestiti come rifiuto.

103 Terre - Le contaminazioni eventualmente rilevate dovranno essere gestite nell'ambito delle procedure di bonifica previste dal Titolo V del D.Lgs. 152/2006.

104 Terre - Tutti i materiali da scavo che non rispettano le condizioni per il riutilizzo come sottoprodotti in sito o in siti diversi da quello di scavo, dovranno essere sottoposti alle disposizioni vigenti in materia di rifiuti, riportate nella Parte IV del D.Lgs. 152/2006. L'eventuale deposito temporaneo di tali materiali e di tutti i rifiuti prodotti dagli scavi per la realizzazione dell'opera dovrà rispettare le condizioni indicate dall'art. 23 del DPR 120/2017. Eventuali materiali di riporto dovranno essere sottoposti a test di cessione, ai sensi del D.M. 05/02/1998. Nel caso di approvvigionamento di materiali provenienti da siti esterni, le eventuali aree di deposito temporaneo dovranno essere chiaramente individuate, fisicamente separate e gestite in modo autonomo rispetto ad altri materiali prodotti nel sito.

105 Terre - Al fine di garantire la piena rintracciabilità dei materiali da scavo, prevedere un sistema di registrazione informatizzato ove riportare quantitativi scavati per data, tipologia del materiale (riporto/soilo), destinazione del materiale, data del conferimento e DDT corrispondenti.

106 Piano di Monitoraggio Ambientale - Il PMA dovrà seguire quanto indicato dalle linee guida di ARPA Lombardia "Criteri per la predisposizione di Piani di Monitoraggio Ambientali (PMA) – Infrastrutture lineari di trasporto", nonché dalle ulteriori Linee guida per specifica componente.

107 Biodiversità - Specificare nelle metodiche e nelle schede di rilevamento riferite alla componente faunistica le condizioni meteorologiche necessarie allo svolgimento delle attività di monitoraggio.

108 Biodiversità - Verificare se gli ambiti Torrente Molgora e area dell'ex vivaio abbandonato siano idonei all'avifauna acquatica e, in caso positivo, aggiungere alle campagne avi-faunistiche 2 campagne per gli svernanti, in corrispondenza dei siti in cui si trovano tali habitat (gennaio/febbraio).

109 Acque superficiali - Per la fase CO2 si richiede l'analisi di tutti i parametri del set analitico, comprensivo di quelli di laboratorio e biologici (macroinvertebrati e diatomee).

110 Acque superficiali - Come da Linee guida, per tutte le stazioni comprese all'interno della Rete di Monitoraggio Regionale si richiede la metodica IQMm. Per le stazioni ricadenti in corpi idrici considerati ad elevato o potenziale pregio ittico, adottare sia la metodica IQMm sia la metodica IFF.

111 Acque superficiali - Per quanto riguarda la conferma delle stazioni di monitoraggio, preliminarmente all'inizio dell'attività di monitoraggio AO, dovrà essere svolta una verifica puntuale sul campo, al fine di poter valutare se le condizioni ambientali presenti al momento della loro identificazione siano rimaste le stesse.

112 Acque superficiali - Dovrà essere verificata la corretta localizzazione delle stazioni di monitoraggio proposte in relazione al tracciato principale dell'opera, alle opere connesse, ai cantieri previsti in prossimità dei corsi d'acqua, ivi incluse le piste di cantiere, nonché agli eventuali scarichi che saranno recapitati in corpo idrico superficiale. In relazione a ciò, si chiede di verificare la corretta ubicazione degli scarichi vasche acque meteoriche (cfr: mappa riportata a pagina 7 del PMA), che sembrerebbero posizionati piuttosto distanti dal tracciato dell'opera, e di conseguenza verificare la localizzazione delle stazioni proposte.

113 Atmosfera - Aggiornare i riferimenti normativi, in particolare per la microlocalizzazione delle stazioni di monitoraggio e per i metodi di misura dei vari inquinanti, per cui la fonte normativa più recente è il D.lgs. 155/2010.

114 Rumore e vibrazioni - Dovrà essere previsto un monitoraggio acustico post operam, finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di rumore, delle condizioni di compatibilità ambientale e della efficacia delle misure di mitigazione acustica. Al termine del monitoraggio acustico post operam, dovrà essere predisposta e trasmessa all'Osservatorio Ambientale una relazione sugli esiti del monitoraggio, riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti di rumore e l'indicazione degli eventuali ulteriori interventi di mitigazione acustica, che a seguito del monitoraggio risultassero necessari, nonché dei tempi della loro attuazione.

115 Rumore e vibrazioni - Considerare tra i riferimenti normativi nazionali anche il D.Lgs. 42/2017, che ha modificato la Legge 447/1995.



116 Rumore e vibrazioni - Aggiornare la metodologia di valutazione da applicare alle misure di CO con il documento del 2012 (Metodo di analisi e valutazione dei dati di monitoraggio – fase di corso d’opera).

117 Rumore e vibrazioni - La frequenza di esecuzione delle misure di tipo LF (rilevamento di rumore indotto dalle lavorazioni effettuate sul fronte di avanzamento lavori) deve essere trimestrale per ogni punto, per il periodo di operatività del Fronte avanzamento lavori in prossimità del ricettore monitorato. È necessario indicare la modalità con cui sarà garantito il presidio della misura di 24h. Per quanto riguarda le misure di CO per i cantieri fissi, per le quali si prevede anche la valutazione del criterio differenziale, è opportuno che venga dettagliata la modalità di esecuzione dei rilievi (ad es. tempi di misura, modalità di valutazione del residuo, modalità di gestione di eventuali problemi di accesso all’ambiente abitativo, ecc.). In merito alle misure di CO per i mezzi di cantiere, per le quali si prevede anche la determinazione dei valori dei SEL dei transiti, si ricorda di restituire anche il LAeq diurno e notturno per soli passaggi dei mezzi. Per quanto riguarda le misure PO, si precisa che il monitoraggio dovrà essere eseguito nel primo anno di esercizio della nuova arteria stradale con traffico a regime.

118 Rumore e vibrazioni - Verificare la localizzazione dei punti di monitoraggio mediante sopralluogo, da effettuare prima dell’avvio dell’AO, tenendo in considerazione i percorsi dei mezzi di cantiere.

119 Rumore e vibrazioni - Specificare ubicazione e strumentazione meteorologica che verrà utilizzata per ciascun punto di misura del rumore.

120 Rumore e vibrazioni - Nelle schede di misura di tutti i punti di monitoraggio del rumore è necessario riportare il dato orario di precipitazione e le informazioni relative alla stazione meteorologica utilizzata come riferimento per i parametri meteo (ubicazione, modello, marca).

121 Rumore e vibrazioni - Adeguare il PMA alla normativa vigente eliminando il vincolo di esecuzione misure connesso alla temperatura.

122 Rumore e vibrazioni - Per la scelta del giorno di riferimento di Ante Operam (cioè, della misura di 24 h), a partire da misure settimanali di AO si chiede di integrare il PMA come di seguito riportato: “Scelta del giorno di riferimento per la valutazione delle anomalie in fase CO a partire dalle misure settimanali di AO: - sono scartati il primo e l’ultimo gg della misura settimanale, qualora i periodi di riferimento (diurno e/o notturno) risultino parziali; - sono scartati i giorni che non garantiscono dati significativi; - tra i rimanenti, sarà preso come riferimento il giorno per cui la somma algebrica Leq diurno + Leq notturno è minima; di questo giorno saranno poi utilizzati di volta in volta il corrispondente Leq diurno o notturno, in base al periodo in cui è stata svolta la misura di CO; - la tabella con i giorni di riferimento dovrà essere trasmessa ad ARPA per la condivisione prima dell’inizio dei lavori”.

123 Rumore e vibrazioni - Adeguare il PMA per la componente “vibrazioni” con le modalità di misura indicata nella norma UNI 9614:2017.

124 Rumore e vibrazioni - La frequenza di esecuzione delle misure di tipo VIC (misure in corrispondenza di ricettori prospicienti al fronte di avanzamento lavori) deve essere trimestrale per ogni punto, per il periodo di operatività del Fronte avanzamento lavori in prossimità del ricettore monitorato.

125 Trasporto pubblico locale (opera connessa TRMI12) - La coppia di fermate in via della Croce (comune di Bernareggio), in prossimità dell’isola ecologica, dovrà essere opportunamente ricollocata, in conformità all’art. 352, comma 6, Regolamento attuazione Cds. Prevedere inoltre un percorso pedonale protetto tra tali fermate e la zona industriale posta a est della SP 3.

126 Trasporto pubblico locale - Qualora la realizzazione delle opere comporti l’interruzione della circolazione veicolare, anche per periodi limitati di tempo, Agenzia TPL dovrà essere avvertita con congruo anticipo, al fine di determinare i percorsi alternativi del trasporto pubblico locale e i relativi oneri, da porre a carico del progetto.

127 Greenway - Prevedere il raccordo fra la Greenway e la ciclabile esistente in adiacenza alla viabilità SP 2, in corrispondenza di via Dei Quadri in comune di Bellusco, consentendo così l’interscambio fra i due itinerari.

128 Greenway - Mantenere fruibile la pista ciclabile adiacente alla viabilità SP 2, in corrispondenza dell’attraversamento autostradale in comune di Vimercate, sia durante la cantierizzazione sia a lavori ultimati.

129 Greenway - In fase di progettazione esecutiva dovranno essere compiutamente definite tutte le opere d’arte necessarie per garantire la continuità del percorso ciclopedonale della Greenway e i relativi attraversamenti delle reti viaria e idraulica.

130 Greenway - In fase di progettazione esecutiva il tracciato della Greenway in comune di Caponago dovrà essere coordinato con l’attraversamento ciclopedonale esistente in viale dell’Industria, in corrispondenza della rotatoria lungo la viabilità SP 215.

131 Greenway - In fase di progettazione esecutiva il tracciato della Greenway in comune di Caponago dovrà essere coordinato con il progetto di rimboschimento già finanziato e denominato “Infrastrutture verdi a rilevanza ecologica e incremento della naturalità”.

132 Aree di servizio - Nel progetto esecutivo dovranno essere minimizzati gli impatti sulle aree di servizio Brianza Nord e Brianza Sud. Il progetto esecutivo dovrà contenere disegni di dettaglio con la ricollocazione degli impianti necessari al funzionamento delle aree di servizio.

133 Aree di servizio - Gli oneri per gli eventuali impatti sui sedimenti delle aree di servizio Brianza Nord e Brianza Sud e per le eventuali limitazioni dei servizi erogati, causati dalle occupazioni e/o dall’esecuzione delle opere, dovranno essere riconosciuti ai sensi di legge.

134 Interconnessione A4-A36-A58 - Al termine dei lavori da effettuare sulle autostrade A4 e A58, dovranno essere rifatti la pavimentazione, la segnaletica, il sistema di raccolta delle acque di piattaforma e gli impianti, per la larghezza integrale della carreggiata o delle rampe interferite, su tutti i tratti delle autostrade A4 e A58 oggetto di lavorazione.



135 Interconnessione A4-A36-A58 - Al termine dei lavori e degli interventi di risoluzione delle interferenze che verranno realizzati da parte degli Enti gestori di servizi e sottoservizi, le superfici di mitigazione o compensazione ambientale realizzate nell'ambito dei lavori dell'autostrada A58, dentro e fuori la recinzione, che dovessero risultare compromesse dai lavori eseguiti, dovranno essere ripristinate secondo i tipologici e gli schemi di impianto prescritti dal Ministero dell'Ambiente/CIPE e/o individuati negli specifici elaborati as built dell'autostrada A58.

136 Interconnessione A4-A36-A58 - Prevedere presso la barriera di esazione di Burago Molgora delle rampe di servizio combinate all'accesso alla viabilità SP 211, per consentire ai mezzi di emergenza provenienti da sud di fare inversione ed accedere tempestivamente al nodo.

137 Interconnessione A4-A36-A58 - Nel progetto esecutivo prevedere la demolizione del cartello con indicatore di velocità di percorrenza lungo la carreggiata nord dell'autostrada A58 e il riposizionamento, eventualmente su nuovo palo, della telecamera TVCC attualmente installata sul medesimo cartello in idonea posizione per monitorare il traffico all'interno dei 2 fornicci della galleria artificiale A4.

138 Interconnessione A4-A36-A58 - Nel progetto esecutivo prevedere l'installazione di un nuovo PMV, posizionato lungo la carreggiata sud della tratta D alla pk 7+900 circa, che dovrà essere ceduto alla competenza e gestione dell'autostrada A58.

RACCOMANDAZIONI

1 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo effettuare le verifiche di funzionalità dell'asse principale ai sensi delle procedure HCM.

2 Incidentalità - A seguito dell'apertura al traffico dell'opera, effettuare una campagna di monitoraggio dei livelli di incidentalità post operam e confronto con i livelli ante operam (sulle autostrade A36 esistente, A4 e A58); qualora dal confronto emergesse una diminuzione dei livelli di sicurezza rispetto allo stato attuale, valutare la possibilità di implementare opportune soluzioni di mitigazione.

3 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo effettuare le verifiche di funzionalità degli svincoli ai sensi delle procedure HCM per le infrastrutture a flusso ininterrotto e per le rotatorie.

4 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo effettuare le verifiche di funzionalità del tronco di scambio tra la Rampa C e la Rampa D ai sensi delle procedure HCM per i tronchi di scambio.

5 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo riportare le verifiche delle curve di transizione per l'asse principale e per le rampe.

6 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo valutare la lunghezza delle code sulle rampe dello svincolo di Vimercate e dell'interconnessione A4-A36-A58.

7 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo effettuare le verifiche di ingombro per veicoli pesanti (18.75 m) per tutte le rotatorie di progetto.

8 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo effettuare la verifica di visibilità da Codice della strada (triangoli) su tutte le rotatorie di progetto.

9 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo verificare la segnaletica adottata, in particolare in corrispondenza degli innesti tra rampe.

10 Progetto stradale - Qualora la successiva fase progettuale fosse inviata per il controllo della sicurezza stradale, ai sensi dell'art. 4 del DLgs 35/2011 di "Attuazione della direttiva 2008/96/96 CE sulla gestione della sicurezza stradale", predisporre elaborati progettuali che consentano una lettura unitaria di tutti gli elementi del tracciato (asse principale ed elementi di svincolo) e la verifica coordinata degli aspetti altimetrici e planimetrici.

11 Espropri - Relativamente alle particelle demaniali previste tra le "aree da occupare temporaneamente" all'interno del piano d'esproprio, trattandosi di aree che sono da intendersi "ramo strade", in fase di progettazione esecutiva si raccomanda di richiedere ad ANAS se i mappali in questione rappresentino un relitto di esproprio mai asservito ai fini pubblici, oppure se si tratti di aree residuali a seguito dello spostamento di un corso stradale. Tali precisazioni e informazioni si rendono necessarie anche al fine di chiarire la competenza circa la regolarizzazione dell'occupazione temporanea richiesta.

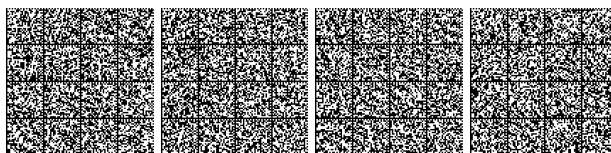
12 Tariffe - Per quanto concerne le tariffe che verranno applicate all'utenza, si raccomanda di valutare, di concerto tra Concessionario, Concedente ed eventuali autorità competenti in materia, l'adozione di specifiche modulazioni tariffarie che permettano, nel rispetto dell'equilibrio economico finanziario della concessione, di aumentare l'attrattività della nuova infrastruttura a pedaggio, evitando e/o limitando in tal modo eventuali fenomeni di congestionamento della rete stradale secondaria.

13 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo evidenziare e rendere facilmente riconoscibili in cartografia le strutture in sotterraneo (fondazioni profonde, gallerie, trincee...), esplicitandone anche la profondità raggiunta e l'eventuale contatto con la falda.

14 Percorsi ciclabili - Valutare l'integrazione dell'attrezzatura delle aree di sosta con l'installazione di stazioni di ricarica per e-bike e con Kit per la riparazione delle biciclette, nel rispetto del quadro economico della Variante come risultante al termine dei lavori, dell'equilibrio del Piano economico finanziario e dei limiti di legge per le compensazioni.

15 Percorsi ciclabili - Valutare la necessità di eventuale installazione di portali illuminati e semaforizzati, previo confronto con l'Ente gestore del tratto viabilistico interessato, nel rispetto del quadro economico della Variante come risultante al termine dei lavori, dell'equilibrio del Piano economico finanziario e dei limiti di legge per le compensazioni, in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili di viabilità ad elevato volume di traffico, quali a titolo esemplificativo gli attraversamenti a raso di: SP 211 (Ornago); Via Trivulzina (Agrate Brianza) - SP n. 121; SP 125 (Omate, Agrate Brianza) via Orti Omate via Don Manoni; Via delle Industrie (Caponago); SP 125 (Caponago) via Battisti.

16 Rumore e vibrazioni - Valutare l'incremento dell'estensione delle barriere acustiche previste nei dintorni della Residenza Sanitaria Assistenziale ubicata nel comune di Vimercate, se normativamente necessario, al fine di garantire il minor impatto acustico per la RSA.



17 Compensazioni - Effettuare l'analisi quali/quantitativa degli impatti indotti sulle aziende agricole interessate dalle opere e valutare la conseguente individuazione di specifiche azioni compensative rivolte alle aziende penalizzate dalla sottrazione/modifica d'uso di suolo agricolo, in riferimento anche ai vincoli pluriennali legati a finanziamenti del Programma di Sviluppo Rurale e/o delle Politiche Agricole Comunitarie.

18 Compensazioni - Per l'effettiva contabilizzazione della perdita delle funzioni ambientali svolte dal suolo che verrà definitivamente sottratto a causa dell'impermeabilizzazione e per valutare che le opere di compensazione proposte possano controbilanciare gli impatti, il Proponente potrà utilizzare il Metodo STRAIN individuando le misure compensative nel rispetto del limite di spesa normativamente previsto per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera. Per le suddette opere compensative, in via prioritaria e per quanto maggiormente possibile, si chiede di individuare interventi di ripristino delle condizioni di fertilità di suoli a oggi impermeabilizzati ricadenti nel territorio dei comuni interessati.

19 Atmosfera - Per una più significativa valutazione degli effetti sulla qualità dell'aria, che tenga conto anche dei dati di fondo, con particolare riferimento alle criticità presenti sul territorio regionale, ovvero in particolare la media annua di NO₂ e PM_{2,5} e il numero di superamenti giornalieri di PM₁₀, in sede di progettazione esecutiva dovrà essere prodotta una valutazione indicativa dei potenziali effetti, con particolare riferimento ai relativi limiti normativi, tenendo conto degli incrementi / diminuzioni di concentrazione (fra scenario di intervento e di riferimento) e dei dati di fondo preesistenti, ottenibili da centraline di monitoraggio ARPA considerabili più rappresentative delle diverse aree analizzate.

20 Atmosfera - In sede di progettazione esecutiva approfondire lo studio sulla qualità dell'aria, verificando l'entità dei potenziali effetti su NO₂, PM_{2,5} e PM₁₀, analizzando anche il contributo degli ossidi di azoto alla formazione di particolato secondario.

21 Greenway - Prevedere la possibilità di raccordare la Greenway con una eventuale ciclabile in adiacenza a via per Ornago, in comune di Vimercate.

22 Greenway - Prevedere la possibilità di raccordare la Greenway con una eventuale ciclabile in adiacenza alla viabilità SP 211, al confine fra i comuni di Burago di Molgora e Ornago.

23 Greenway - Prevedere la possibilità di raccordare la Greenway con una eventuale ciclabile in adiacenza alla viabilità SP 121 (via Trivulzina), al confine fra i comuni di Agrate Brianza e Cavenago di Brianza.

24 Greenway - Prevedere la possibilità di raccordare la Greenway con una eventuale ciclabile in adiacenza alla viabilità SP 215, dall'intersezione con via Battisti e via Cascina Bertagna, verso sud, in comune di Caponago.

25 Interconnessione A36-A51 - In fase di progettazione esecutiva della variante prevedere una soluzione progettuale che garantisca, per quanto possibile, tutte le relazioni trasportistiche tra la A51 e la A36, garantendo nel contempo la permeabilità delle viabilità ordinarie.

26 Percorsi ciclabili - In fase di progettazione esecutiva valutare la possibilità di rendere la pendenza delle rampe del cavalcavia lungo la viabilità SP 211 compatibile con il previsto collegamento ciclopedonale tra i comuni di Burago di Molgora e Ornago.

27 Cantierizzazione - In fase di progettazione esecutiva valutare la possibilità di riconfigurare il cantiere denominato "Cantiere base e operativo nord" e di avvicinarlo all'area industriale situata in comune di Bernareggio, al fine di preservare il più possibile la zona residenziale della frazione Cascina Ca', in comune di Sulbiate.

28 Studio di traffico - Nel progetto esecutivo integrare lo studio di traffico con un'analisi specifica per l'interconnessione A4-A36-A58, indicando per ciascun ramo di svincolo e per ogni rampa i flussi orari (veicoli leggeri e veicoli pesanti) dell'ora di punta del mattino e dell'ora di punta della sera e il Traffico giornaliero medio, per tutti gli orizzonti temporali simulati (2030, 2035).

29 Studio di traffico - Nel progetto esecutivo integrare lo studio di traffico con il confronto tra scenario di progetto e scenario programmatico per tutti i tratti elementari della autostrada A4 tra lo svincolo di Bergamo e l'interconnessione con l'autostrada A8 e per tutti i tratti elementari della autostrada A58 tra l'interconnessione A4-A36-A58 e l'interconnessione con l'autostrada A1, sia in forma grafica sia in forma tabellare, evidenziando per ciascun tratto elementare e senso di marcia i transiti leggeri e pesanti nell'ora di punta simulata, nonché il Traffico giornaliero medio.

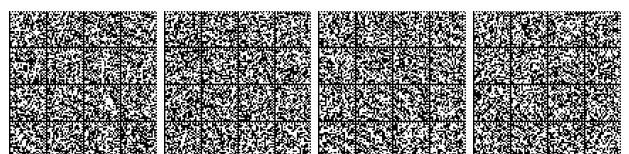
30 Studio di traffico - Vista la complessa articolazione dell'interconnessione A4-A36-A58, nel progetto esecutivo integrare lo studio di traffico con la verifica degli elementi stradali di progetto in uno scenario di lungo termine (ad esempio, 2040 o 2045).

31 Progetto stradale - Nell'elaborato "Verifiche funzionali delle intersezioni" del progetto esecutivo esprimere i Livelli di servizio (LOS) sulla base del parametro densità veicolare, utilizzato per le strade a flusso ininterrotto, e riportare tali LOS in termini numerici e tabellari per i vari scenari analizzati.

32 Progetto stradale - Nell'elaborato "Relazione tecnica stradale" del progetto esecutivo riportare i dati del dimensionamento di tutte le rampe costituenti l'interconnessione A4-A36-A58, unitamente al dimensionamento cinematico funzionale delle corsie specializzate di immissione e diversione, con tabelle e schemi grafici.

33 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo per ogni singola rampa redigere planimetrie di progetto e di tracciamento, profili longitudinali e sezioni correnti, in cui riportare tutte le informazioni della geometria costituente le rampe stesse; per le corsie specializzate di immissione e diversione indicare le quote degli sviluppi dei tratti di cui si compongono (ad esempio, indicare la divisione in tratti delle corsie specializzate: accelerazione-immissione-raccordo).

34 Progetto stradale - Nelle planimetrie stradali di progetto esecutivo riportare la cartografia esistente e la sovrapposizione con lo stato attuale. Definire con chiarezza l'inizio / fine intervento per le rampe che si ricollegano a rampe esistenti, sia planimetricamente che altimetricamente.



35 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo sviluppare sezioni caratteristiche e tipologiche in asse alle autostrade A4 e A58 in corrispondenza dei tratti più significativi di complanarità con le corsie di ingresso/uscita, per entrambe le carreggiate.

36 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo verificare la compatibilità del cavalcavia esistente lungo la viabilità SP 215 con la piattaforma di progetto, anche in termini di spazi disponibili per il corretto funzionamento dei dispositivi di ritenuta.

37 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo dettagliare tutte le fasi di esecuzione dell'interconnessione A4-A36-A58 e coordinare le fasi previste nel progetto stradale con le fasi previste nel progetto di cantierizzazione e nel cronoprogramma.

38 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo redigere una planimetria di tutta l'interconnessione A4-A36-A58 per ogni disciplina specifica (ad esempio, segnaletica orizzontale e verticale, barriere di sicurezza, smaltimento acque, illuminazione).

39 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo del viadotto VI03 considerare 100 anni come tempo di ritorno di riferimento per l'azione del vento.

40 Progetto stradale - In fase di progettazione esecutiva coordinare gli ampliamenti della sede delle autostrade A4 e A58 con i rispettivi concessionari, sia per la modalità di innesto tra il rilevato nuovo e il rilevato esistente, sia per la tipologia dei materiali e le prove da eseguire.

41 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo verificare il numero e la tipologia delle piste di ingresso e di uscita della barriera di esazione sulla base dello studio di traffico aggiornato, al fine di assorbire le punte orarie di traffico previste.

42 Progetto stradale - In fase di progettazione esecutiva coordinare il dimensionamento del sistema di smaltimento acque delle rampe e dei tratti in continuità con la piattaforma delle autostrade A4 e A58 con i rispettivi concessionari, con particolare riferimento a tempo di corrivazione, grado di riempimento dei manufatti di raccolta e convogliamento, verifica della capacità di smaltimento dei singoli scarichi degli elementi di raccolta, tempo di accesso, coefficiente di scabrezza di Strickler.

43 Progetto stradale - Nell'elaborato "Relazione idraulica" del progetto esecutivo verificare la capacità di smaltimento del sistema drenante per le acque meteoriche intercettate dalle scarpate.

44 Progetto stradale - Riguardo alle sovrastrutture delle corsie di immissione e diversione che rimarranno in gestione al concessionario dell'autostrada A4, nel progetto esecutivo verificare con il metodo razionale la sovrastruttura di tipo rigido, avente spessore complessivo di 74 cm (composizione: 4 cm di usura drenante in conglomerato bituminoso modificato hard, 5 cm di binder in conglomerato bituminoso modificato hard, 20 cm di base in conglomerato bituminoso modificato hard, 25 cm di fondazione in misto cementato, 20 cm di fondazione in misto granulare stabilizzato e non legato). Tale sovrastruttura dovrà essere verificata rispetto al traffico di progetto, espresso in assi equivalenti, riportato nella rela-

zione di dimensionamento. Qualora la verifica non dovesse risultare soddisfatta, adeguare la sovrastruttura agendo sullo spessore della base in conglomerato bituminoso, fino al soddisfacimento della verifica. Nel caso in cui tale analisi portasse le corsie di immissione e diversione ad avere una sovrastruttura più portante rispetto a quella dell'asse autostradale, si raccomanda di rivedere il dimensionamento dell'asse autostradale con l'uso del metodo razionale e di adeguare il pacchetto proposto.

45 Progetto stradale - Riguardo alle tratte legate alle rampe di svincolo che rimarranno in gestione al concessionario dell'autostrada A4, nel progetto esecutivo verificare con il metodo razionale la sovrastruttura di tipo semirigido, avente spessore complessivo di 70 cm (composizione: 4 cm di usura chiusa in conglomerato bituminoso modificato hard, 5 cm di binder in conglomerato bituminoso modificato hard, 16 cm di base in conglomerato bituminoso modificato hard, 25 cm di fondazione legata in misto cementato, 20 cm di fondazione in misto granulare stabilizzato e non legato). Tale sovrastruttura dovrà essere verificata ipotizzando un traffico pari al 60% del traffico di progetto, espresso in assi equivalenti, riportato nella relazione di dimensionamento. Qualora la verifica non dovesse risultare soddisfatta, adeguare la sovrastruttura agendo sullo spessore della base in conglomerato bituminoso, fino al soddisfacimento della verifica.

46 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo prevedere uno strato di usura di tipo drenante lungo l'intero sviluppo delle corsie di immissione e diversione e di tipo chiuso non appena la rampa diventa indipendente dal ramo autostradale.

47 Progetto stradale - Riguardo alle porzioni di rampa su impalcato che rimarranno in gestione al concessionario dell'autostrada A4, nel progetto esecutivo prevedere una pavimentazione composta da 4 cm di usura chiusa in conglomerato bituminoso modificato hard e da 5 cm di strato di binder in conglomerato bituminoso modificato hard, sotto al quale predisporre uno strato di materiale impermeabilizzante da 1 cm, per preservare l'impalcato da possibili infiltrazioni d'acqua.

48 Progetto stradale - Nelle sezioni tipologiche del progetto esecutivo integrare i particolari dei pacchetti di pavimentazione utilizzati.

49 Interferenze - Nel progetto esecutivo prevedere la risoluzione anche delle interferenze con gli impianti esistenti a servizio delle autostrade A4 e A58 (ad esempio, cavi e fibre ottiche di proprietà e convenzionati, illuminazione, PMV, TVCC, punti di distribuzione energia elettrica).

50 Interferenze - Nel progetto esecutivo integrare gli elaborati relativi alla risoluzione delle interferenze con la rappresentazione sinottica dello stato di fatto e dello stato di progetto di tutti i cavi e le fibre ottiche a servizio delle autostrade A4 e A58, con le relative derivazioni.

51 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo prevedere i siti e le relative piazzole tecniche per l'installazione dei PMV necessari alle comunicazioni all'utenza delle autostrade A4 e A58.



52 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo prevedere i siti e le relative piazzole tecniche per il posizionamento degli shelter per i collegamenti delle reti delle autostrade A4 e A58.

53 Interconnessione A4-A36-A58 - Nel progetto esecutivo valutare la possibilità di disporre di due corsie o di una carreggiata a sezione maggiorata per la rampa di svincolo percorsa dai veicoli con provenienza dall'autostrada A58 e direzione verso l'autostrada A4 (Torino).

54 Interconnessione A4-A36-A58 - Nel progetto esecutivo valutare la possibilità di disporre di due corsie o di una carreggiata a sezione maggiorata per la rampa di svincolo percorsa dai veicoli con provenienza dall'autostrada A4 (Torino) e direzione verso l'autostrada A58.

55 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo valutare la possibilità di non demolire il tratto pavimentato esistente lungo la rampa percorsa dai veicoli con provenienza dall'autostrada A4 (Torino) e direzione verso l'autostrada A58, il cui tracciato viene spostato, ma di renderlo fruibile come piazzola tecnica ed accessibile con idoneo varco nella barriera di sicurezza della rampa in direzione opposta.

56 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo rappresentare negli elaborati tutti gli elementi delle autostrade A4 e A58 per l'intera lunghezza interessata dall'esecuzione dei lavori.

57 Cantierizzazione - Prima dell'inizio dei lavori provvedere alla stesura degli stati di consistenza dei manufatti interessati dal transito dei mezzi di cantiere (stradali, idraulici, ecc.), per consentire il puntuale ripristino delle aree ed opere di vario genere eventualmente danneggiate.

58 Cantierizzazione - Evitare per quanto possibile l'utilizzo delle autostrade A4 e A58 come percorsi di cantiere.

59 Interconnessione A4-A36-A58 - Dovrà essere avviato il necessario coordinamento con i concessionari delle autostrade A4 e A58, al fine di definire la convenzione di interconnessione, che dovrà essere sottoposta all'approvazione dei rispettivi Concedenti. Il coordinamento e la convenzione dovranno regolare, tra l'altro, gli aspetti patrimoniali e le competenze manutentive e gestionali. La sottoscrizione della Convenzione non condiziona in nessun caso l'avvio dei lavori.

60 Cavalcavia Cascina Bertagna - Al termine dei lavori, redigere apposito verbale di consegna dell'opera al Comune di Caponago e al concessionario dell'autostrada A58, specificando che tutta l'opera sarà in capo al Comune (comprese rampe del cavalcavia e relative pertinenze e tutti gli elementi previsti al di sopra della parte strutturale, quali pavimentazione, segnaletica, barriere di sicurezza, recinzioni, ecc.), ad esclusione della parte strutturale del manufatto di scavalco dell'autostrada A58 (sottofondazioni, fondazioni, elevazioni, spalle, pile, muri d'ala, impalcato, coronamenti, appoggi, ecc.), che rimarrà in capo al concessionario dell'autostrada A58, in ottemperanza all'art. 25 del Codice della Strada.

61 Cantierizzazione - Nel caso di demolizione prevedere la ricostruzione delle scale di servizio che permettono la risalita delle scarpate autostradali lungo l'autostrada A58.

62 Cantierizzazione - Prevedere il ripristino della recinzione rimossa o aggiunta, lungo le autostrade A4 e A58, con le medesime caratteristiche della recinzione presente e il ripristino dei cancelli di accesso alle aree esterne.

63 Progetto stradale - Nel progetto esecutivo verificare la possibilità di realizzare delle rampe di interscambio, da usare in caso di emergenza, nei tratti prima e dopo i CV12 e CV13 dell'interconnessione A4-A36-A58, prevedendo idonei tratti pavimentati, barriere e segnaletica.

64 Segnaletica - Nel progetto esecutivo verificare che i portali segnaletici esistenti lungo le autostrade A4 e A58 siano idonei alle distanze di avvistamento e/o quali cartelli siano da sostituire. Laddove i cartelli installati siano di dimensione maggiore, verificare o riprogettare le strutture di sostegno.

65 Segnaletica - Nel progetto esecutivo prevedere cartelli con ettometrica su tutte le rampe dell'interconnessione A4-A36-A58, riportando anche il codice dell'autostrada competente.

66 Segnaletica - Nel progetto esecutivo prevedere l'installazione di fruste luminose in curva e blitz lampeggiante sopra ogni cuspidine per tutte le rampe di competenza dell'autostrada A58.

67 Segnaletica - Nel progetto esecutivo valutare l'installazione di un nuovo PMV, posizionato lungo la carreggiata nord della tratta D alla pk 7+600 circa, al fine di segnalare eventuali accodamenti alla barriera di Burago di Molgora.

68 Segnaletica - Nel progetto esecutivo sostituire nei cartelli di segnalamento la destinazione "A4 Milano - Torino" con la destinazione "A4-Torino", per mantenere una indicazione coerente ed omogenea con quanto già presente lungo l'autostrada A58.

69 Segnaletica - Nel progetto esecutivo aggiungere nei cartelli di segnalamento la destinazione "Linate" (in campo bianco con scritta nera e specifico pittogramma) alla destinazione "A58 tangenziale esterna", dove indicata.

70 Segnaletica - Nel progetto esecutivo prevedere specifici cartelli per la segnalazione di obbligo di catene / gomme da neve lungo le autostrade A4 e A58, qualora tale obbligo non sia previsto lungo l'autostrada A36.

71 Segnaletica - Nel progetto esecutivo verificare che sui portali di segnaletica verticale ubicati sopra le 3 corsie vi sia coerenza tra la cartellonistica e l'estensione della struttura e che le indicazioni siano poste in corrispondenza della singola corsia di marcia.

72 Cantierizzazione - Riconsegnare alla concessionaria dell'autostrada A58 gli elementi in acciaio in elevazione della barriera fono-assorbente in prossimità di Cascina Turro, di cui è previsto lo spostamento, a meno che tali elementi non debbano essere successivamente reimpiegati.

73 Espropri - Nel progetto esecutivo verificare la coerenza tra gli elaborati progettuali, gli elenchi ditte e i piani particolari di esproprio, anche per le superfici per le quali è prevista l'occupazione temporanea, con particolare riferimento alle aree a patrimonio dei concessionari delle autostrade A4 e A58.

L'amministratore delegato
dott. Gianantonio Arnoldi

TX25ADA11993 (A pagamento).

