



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Indirizzi in Allegato



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2013 - 0027000 del 22/11/2013

Pratica N.:

Ref. Mittente:

OGGETTO: DETERMINA DIRETTORIALE.

[ID_VIP: 2259] Procedura ex art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.- Varianti. Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (BreBeMi). CUP E31B05000390007. Variante al Progetto Definitivo del "Collegamento del Casello di Romano di Lombardia con Camisano".

La Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., con nota prot. CAL-280213-00002 del 28/02/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0006039 del 08/03/2013, ha trasmesso la documentazione inerente al progetto in oggetto indicato ai fini dell'avvio della procedura, ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. - Varianti.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. CTVA-2013-0004062 del 14/11/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0026304 del 15/11/2013, ha trasmesso il proprio parere n.1366 del 08/11/2013 che, allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel citato parere n. 1310 del 26/07/2013, ha valutato che: *"Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006 la variante, costituita dagli interventi sopra descritti, non comporta modifiche sotto l'aspetto localizzativo nè modifiche sostanziali rispetto al progetto definitivo approvato dal CIPE in quanto non modifica lo scopo e la funzionalità dell'opera connessa, nè richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.*

L'esame della documentazione prodotta a corredo della proposta di Variante ha consentito di evidenziare che la soluzione proposta non introduce elementi in contrasto con le valutazioni ambientali contenute nei Decreti CIPE relativi alla Bre.be.mi.. Le soluzioni proposte rispondono alle richieste degli Enti indicate dal Proponente, introducendo elementi migliorativi come su descritti.

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-LO-03_2013-0380.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Dal punto di vista ambientale la soluzione di variante si inserisce in modo coerente al resto del progetto nel contesto ambientale e paesaggistico e non introduce azioni sostanziali aggiuntive sull'impatto globale nell'ambiente, anzi concorre a migliorarne l'inserimento nel territorio attraversato, in alcuni casi riducendo anche l'impatto visivo dell'opera rispetto a quanto già previsto nel P.E. (WBS SVG01). Le modifiche introdotte minimizzano la sottrazione di suolo e le aree di esproprio a salvaguardia del tessuto agricolo locale, preservandone la continuità idraulica, garantendo comunque l'accesso ai fondi agricoli oltre che la realizzazione di attraversamenti in sicurezza destinati alla mobilità dolce”.

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS riportati nel sopra citato parere, si

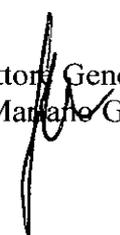
DETERMINA

la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., della proposta di Variante al Progetto Definitivo del “Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (Autostrada BreBeMi). V08-Lotto 0G-Collegamento del Casello di Romano di Lombardia con Camisano”, subordinando quanto sopra al rispetto delle seguenti prescrizioni, da attuarsi ai fini dello svolgimento della fase di Verifica di Attuazione, ex art. 185, commi 6 e 7. del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.:

1. aggiornare conseguentemente l'ultima edizione del PMA sottoposta ad approvazione, in maniera organica, anche ai fini della Verifica di Attuazione;
2. verificare l'Esecutivo di Variante rispetto a tutte le Prescrizioni/Osservazioni impartite dal CIPE, dando dimostrazione preliminare in Verifica di Attuazione;
3. acquisire preventivamente tutti gli eventuali ulteriori pareri necessari per l'approvazione definitiva del progetto, compresi quelli degli Enti Locali competenti (con particolare riguardo agli aspetti di sicurezza idraulica, aspetti archeologici e paesaggistici, etc.). A tal proposito il Responsabile del procedimento dovrà produrre apposita dichiarazione di avvenuto adempimento.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto e/o dalla sua pubblicazione sul sito web di questo Ministero (www.va.minambiente.it).

Il Direttore Generale
(Dott. Mariano Grillo)



Allegati: Parere CTVA n.1366 del 08/11/2013, prot. DVA-2013-~~26304~~ del 15/11/2013

Elenco indirizzi

Società Concessioni Autostradali
Lombarde S.p.A.
calsapa@lamiaptec.it

Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
segreteria.incalza@mit.gov.it

e p.c. Ministero dei Beni e delle Attività
Culturali e del Turismo
Direzione Generale per il Paesaggio,
le Belle Arti, l'Architettura, l'Arte
Contemporanee
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Lombardia
ambiente@pec.regione.lombardia.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
U.prot CTVA - 2013 - 0004062 del 14/11/2013



Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



Pratica N.:

Prof. Mittente:

OGGETTO: I.D. VIP 2259 trasmissione parere n. 1366 CTVA del giorno 8 novembre 2013. Via Speciale Variante ex art. 169 D.Lgs 163/2006 Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (BreBeMi). CUP E31B05000390007, variante al collegamento del Casello Romano di Lombardia con Camisano, proponente Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del giorno 8 novembre 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0360.DOC

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione di Verifica
VIA e VAS

La presente copia fotostatica composta
di n° 10 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 14-11-2013



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 1366 del 08 novembre 2013

Progetto:	VARIANTE ex. Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (BreBeMi). CUP E31B05000390007. Variante al collegamento del Casello Romano di Lombardia con Camisano
Proponente:	Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a date '15' and various initials.

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTA la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*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. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;

VISTA la Delibera. del CIPE del 21 dicembre 2001 n.121 “*Legge obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche*” che contempla tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale - nell'ambito del «*Sistema plurimodale padano*», tra i sistemi stradali ed autostradali - la infrastruttura denominata «*Asse autostradale medio padano Brescia, Bergamo e Milano e Passante di Mestre*» e nell'ambito della macrotipologia “*Corridoi autostradali e stradali*” per la Regione Lombardia l'intervento denominato “*Collegamento autostradale Milano - Brescia (Brebemi)*”; tale intervento viene confermato con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n.130/06 di rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche; figura inoltre incluso nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2009-2013, approvato con delibera CIPE 4 luglio 2008, n. 69 e rientra infine tra gli obiettivi del PRS della VIII legislatura della Regione Lombardia, approvato con delibera della Giunta regionale n. VIII/327 del 20 luglio 2005, e del DPFER 2009-2011, approvato con delibera della Giunta Regionale n. VIII/7505 del 27 giugno 2008.

PRESO ATTO che il *Collegamento autostradale tra le città di Milano e Brescia* rientra tra le opere previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Lombardia, dove viene elencato come “*Asse autostradale medio padano Milano-Brescia*”

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTA la domanda presentata dalla Società CAL S.p.A. in data 28/02/2013 con nota prot. CAL-280213-00002 per l'avvio della procedura di verifica di esclusione, ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., concernente la variante “*V08 -Lotto 0G -Variante del Collegamento del Casello di Romano di Lombardia con Camisano*” al Progetto Definitivo del “*Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (Autostrada BreBeMi)*”; con tale nota la Società CAL S.p.A. rappresenta che sussistano le condizioni per

u

approvare direttamente la proposta di variante in argomento, in conformità a quanto dettato dal comma 3 dell'art. 169 del Dlgs.163/2006;

PRESO ATTO che

- In data 01/03/2005 veniva emesso dalla Commissione Speciale di Valutazione d'Impatto Ambientale Parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni sul progetto preliminare del "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano".
- In data 29/7/2005 veniva emessa la Delibera CIPE n.93, ad approvazione con prescrizioni del progetto stesso, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, perfezionando ad ogni fine urbanistico ed edilizio l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.
- in data 07/05/2007 il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lombardia e le Province di Bergamo, Brescia, Cremona e Lodi, C.A.L. S.p.A., S.d.p. Brebemi S.p.A. e la rappresentanza dei Comuni interessati dall'intervento hanno sottoscritto, ai sensi dell'art.34 del Dlgs. 267/2000 e dell'art.6 della L.R. Lombardia 2/2003, un Accordo di Programma per la realizzazione del Collegamento autostradale, cui ha aderito in data 8/3/2010 anche la Provincia di Milano (*l'Accordo di Programma BreBeMi*);
- In data 21/05/2009 la Commissione CTVIA esprimeva il Parere di Verifica di Ottemperanza n° 288 del progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale di cui alla Delibera CIPE n.93/2005 e Parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni sulle varianti al progetto preliminare "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano" denominate "Variante di Liscate", "Variante al Piano delle Cave"; (Comuni di Caravaggio, Antegnate e Castrezzato), "Variante al collegamento del casello di Casirate alla ex SS11 lotto 01".
- In data 26/06/2009 con Delibera CIPE n.42/2009 inerente "Programma delle Infrastrutture strategiche (legge n.443/2001) - Collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia, Bergamo e Milano. Approvazione Progetto definitivo" è stato approvato il progetto definitivo dell'infrastruttura in questione.
- in data 14/10/2011 con il parere n.777 la CTVIA ha emesso il primo parere relativamente allo svolgimento della Verifica di Attuazione relativa al Progetto Esecutivo - 8° stralcio della BRE.BE.MI.

PRESO ATTO che

- la domanda presentata dalla Società CAL S.p.A. in data 28/02/2013 con nota prot. CAL-280213-00002, è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Direzione) con nota prot.n.DVA-2013-6039 in data 08/03/2013; con tale nota la Direzione ha acquisito la documentazione progettuale relativa alla variante in oggetto - n.1 copia cartacea e n.3 copie in formato digitale- ai fini dell'avvio della procedura di verifica di esclusione ai sensi dell'art. 169, comma 4 del DLgs. 163/2006;
- la Direzione con nota prot. DVA-2013-7029 del 21/03/2013 acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS con prot. n.CTVA-2013-1084 del 21/03/2013 ha trasmesso la documentazione progettuale - n.2 copie in formato digitale - ai fini dell'avvio delle attività istruttorie di competenza;
- La Società CAL S.p.A., con nota prot. Prot. CAL-160513-00022 del 16/05/2013, acquisita dalla Commissione con nota prot. CTVA-2013-1733 del 20/05/2013 comunica che è in corso di predisposizione da parte del Concessionario la documentazione integrativa inerente alla variante in oggetto;
- La Società CAL S.p.A. ha successivamente provveduto ad inviare la suddetta documentazione integrativa, con nota prot. CAL-020713 del 02/07/2013 acquisita al prot. CTVA-2013-2519 del 15/07/2013;
- La Società CAL S.p.A. ha successivamente provveduto ad inviare ulteriore documentazione integrativa, con nota prot. CAL-05113-00002 del 05/11/2013 acquisita al prot. CTVA-2013-1978 del 07/11/2013;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.162/2006 e s.m.i., della variante apportata al progetto definitivo approvato dal CIPE per definire se la variante può essere approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

A
G
A
S
B
M
C
B
S
3

1. Richiami sintetici sull'opera

Il tracciato autostradale della Brebemi ha uno sviluppo di circa 48.9 Km ed attraversa la pianura lombarda con giacitura ovest-est, interessando i seguenti ambiti provinciali:

- Brescia per circa 15.2 Km (31%);
- Bergamo per circa 25.4 Km (52%);
- Milano, per circa 8.3 Km (17%).

Parzialmente, con una rampa dello svincolo d'interconnessione della variante di Liscate con la Tangenziale Est Esterna di Milano, il tracciato interessa anche il territorio della provincia di Lodi.

Sono inoltre previsti interventi sulla rete viabile ordinaria: la realizzazione di 31.5 Km di nuove strade di collegamento e la riqualificazione di 13.7 Km di strade esistenti, per un totale di 45 Km circa di interventi. All'interno di questi ultimi, un'opera interessa parzialmente anche la provincia di Cremona

Nell'attraversamento delle cinque province sopra citate vengono interessati complessivamente 43 territori comunali.

Il Collegamento prende avvio dal futuro Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari, in provincia di Brescia, ed è a circolazione libera per un tratto di circa 6.5 km, fino alla barriera di Castrezzato; il tracciato poi prosegue, in regime di esazione chiuso, per circa 42.5 km, terminando sulla futura Tangenziale est Esterna di Milano, all'altezza del comune di Melzo, in provincia di Milano. Come richiamato nella Delibera CIPE n.93/2005, ai fini della piena funzionalità e fruibilità del collegamento autostradale è necessario che l'arco di Tangenziale Est Esterna venga completato ed aperto al traffico entro la data di entrata in esercizio del collegamento autostradale.

L'infrastruttura è tutta progettata secondo la "Categoria A1 - Autostrade ambito extraurbano" del DM 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", con due carreggiate a 2 corsie più emergenza (con predisposizione per l'ampliamento a 3 corsie più emergenza) nel tratto tra Brescia e Treviglio Est e a 3 corsie più emergenza nel tratto Treviglio Est - Tangenziale Est Esterna di Milano; le caratteristiche geometriche del tracciato sono state progettate per consentire un limite massimo di velocità pari a 130 km/h (velocità massima di progetto 140 km/h).

Lungo il tracciato le connessioni alla viabilità locale sono assicurate da 2 svincoli nel tratto a circolazione libera e, nel tratto restante, da 6 caselli completamente automatizzati (Chiari, Calcio - Antegnate, Fara Olivana - Romano di Lombare, Bariano, Treviglio Est Caravaggio, Treviglio Ovest - Casirate d'Adda).

La relazione della nuova autostrada con l'area metropolitana di Milano avviene principalmente con le viabilità di accesso SP 103 "Cassanese" e SP 14 Rivoltana" attraverso l'arco della futura tangenziale Est Esterna di Milano. L'interconnessione con detta Tangenziale è regolamentata nella Convenzione unica di concessione sottoscritta l'1 agosto 2007.

Per l'area metropolitana di Brescia, la viabilità principale di accesso prevista è il Raccordo alla Tangenziale sud di Brescia, anch'esso da realizzare nell'ambito del progetto BreBeMi.

Partendo da Brescia e procedendo verso Milano si incontra la SP 103 a cavallo tra la provincia di Bergamo e quella di Cremona. Tale variante è di particolare importanza perché costituisce una delle direttrici fondamentali verso Nord individuate dalla Provincia di Cremona, e consentirebbe, perciò, in concomitanza ad altri interventi programmati dall'Amministrazione Provinciale, a chi proviene dalla zona di Crema e di Castelleone di raggiungere agevolmente il raccordo autostradale.

La viabilità, nel suo complesso, si sviluppa ad una quota media di 1.50 - 2.00 mt dal p.c.

2. Oggetto della variante

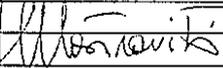
Descrizione del contesto progettuale

Il lotto stradale interessato dalla variante si colloca nell'ambito dei lavori inerenti il collegamento autostradale di connessione tra le città di Brescia e Milano, all'interno del territorio dei comuni di Fara Olivana, Isso, Castel Gabbiano, Camisano, Casale Cremasco e Ricengo, nelle Province di Bergamo e Cremona.

L'intervento prevede la realizzazione della nuova viabilità di collegamento del casello di Fara Olivana-Romano di Lombardia con Camisano.

WBS	DESCRIZIONE	VARIAZIONE
RIG01	Rilevato prog. 0+000 ÷ 2+121	Variazione a seguito soppressione svincolo a diamante
RIG02	Rotatoria Castel Gabbiano	Modifiche legate agli assi interferiti
RIG03	Rilevato prog. 2+167 ÷ 4+269	Eliminazione viabilità arroccamento
RIG04	Rotatoria Vidolasco	Nessuna variazione
RIG05	Rilevato prog. 4+300 ÷ 5+856	Spostamento piazzola direzione Nord (da progr 4+825 a progr 5+175)
RIG06	Rotatoria SP12	Modifica ramo est a causa variazione viabilità di arroccamento a est della RIG07
RIG07	Rilevato prog. 5+903 ÷ 6+708	Inserimento viabilità di arroccamento "Calderara Est e Ovest"
RIG08	Rotatoria Gavazzi	Nessuna variazione
RIG09	Rilevato prog. 6+764 ÷ 8+140	Nessuna variazione
CVG01	Cavalcavia Rotatoria SS11 Nord	Eliminata a seguito ridefinizione viabilità con intersezione a raso di tipo rotatorio
CVG02	Cavalcavia Rotatoria SS11 Sud	Eliminata a seguito ridefinizione viabilità con intersezione a raso di tipo rotatorio
CVG03	Strada comunale Vidolasco	Nessuna variazione
CVG04	Strada comunale Castel Gabbiano	Variazione a seguito richieste Comune C.G.
SVG01	Svincolo SS11 (rampe di accesso svincolo a diamante)	Sostituito con intersezione a raso di tipo rotatorio
VLG01	Complanare C.na Rosa Ovest	Riduzione sviluppo tracciato; variazione pendenza trasversale.
VLG02	Complanare C.na Rosa Est	Variazione pendenza trasversale
FSG01	Finiture/Segnaletica prog. 0+000 ÷ 8+140	Modifiche a seguito variazioni stradali
MAG01	Mitigazioni ambientali prog. 0+000 ÷ 8+140	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG01	Interferenze idrauliche prog. 0+107	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG02	Interferenze idrauliche prog. 0+243	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG03	Interferenze idrauliche prog. 0+558	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG04	Interferenze idrauliche prog. 0+754	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG05	Interferenze idrauliche prog. 0+884	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG06	Interferenze idrauliche prog. 1+291	Nessuna variazione
IDG07	Interferenze idrauliche prog. 1+353	Nessuna variazione
IDG08	Interferenze idrauliche prog. 1+574	Nessuna variazione
IDG09	Interferenze idrauliche prog. 1+587	Nessuna variazione
IDG10	Interferenze idrauliche prog. 1+643	Nessuna variazione
IDG11	Interferenze idrauliche prog. 1+896	Modifiche a seguito riconnessione con pozzo

Società di Progetto
Brehemi SpA
Il Direttore Tecnico



	esistente
IDG12 - Interferenze idrauliche prog. 2+096	Nessuna variazione
IDG13 - Interferenze idrauliche prog. 2+207	Nessuna variazione
IDG14 - Interferenze idrauliche prog. 2+365	Nessuna variazione
IDG15 - Interferenze idrauliche prog. 2+720	Nessuna variazione
IDG16 - Interferenze idrauliche prog. 2+724	Nessuna variazione
IDG17 - Interferenze idrauliche prog. 2+964	Nessuna variazione
IDG18 - Interferenze idrauliche prog. 3+270	Nessuna variazione
IDG19 - Interferenze idrauliche prog. 3+288	Eliminazione tombino
IDG20 - Interferenze idrauliche prog. 3+570	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG21 - Interferenze idrauliche prog. 3+671	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG22 - Interferenze idrauliche prog. 3+987	Nessuna variazione
IDG23 - Interferenze idrauliche prog. 4+207	Nessuna variazione
IDG24 - Interferenze idrauliche prog. 4+222	Eliminazione tombino
IDG25 - Interferenze idrauliche prog. 4+349	Nessuna variazione
IDG26 - Interferenze idrauliche prog. 4+552	Nessuna variazione
IDG27 - Interferenze idrauliche prog. 4+725	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG28 - Interferenze idrauliche prog. 4+885	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG29 - Interferenze idrauliche prog. 5+097	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG30 - Interferenze idrauliche prog. 5+224	Eliminazione tombino
IDG31 - Interferenze idrauliche prog. 5+759	Eliminazione tombino
IDG32 - Interferenze idrauliche prog. 5+764	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG33 - Interferenze idrauliche prog. 5+845	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG34 - Interferenze idrauliche prog. 5+876	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG35 - Interferenze idrauliche prog. 5+934	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG36 - Interferenze idrauliche prog. 6+138	Modifiche a seguito variazioni stradali
IDG37 - Interferenze idrauliche prog. 6+289	Nessuna variazione
IDG38 - Interferenze idrauliche prog. 6+549	Nessuna variazione
IDG39 - Interferenze idrauliche prog. 6+856	Nessuna variazione
IDG40 - Interferenze idrauliche prog. 7+037	Nessuna variazione
IDG41 - Interferenze idrauliche prog. 7+229	Nessuna variazione
IDG42 - Interferenze idrauliche prog. 7+354	Nessuna variazione
IDG43 - Interferenze idrauliche prog. 7+459	Nessuna variazione
IDG44 - Interferenze idrauliche prog. 7+696	Nessuna variazione
IDG45 - Interferenze idrauliche prog. 7+876	Nessuna variazione
IDG46 - Interferenze idrauliche prog. 7+985	Nessuna variazione
IDG47 - Interferenze idrauliche prog. 8+099	Modifiche a seguito variazioni stradali
TAG01 - Trattamento acque prog. 0+000 - 8+158	Modifiche a seguito variazioni stradali
SOGW1- Sottovia Ciclopedonale progr. 0+650	Nuovo sottovia di progetto
SOGW2- Sottovia Ciclopedonale progr. 5+813	Nuovo sottovia di progetto
SOGW3- Sottovia Ciclopedonale progr. 8+100	Nuovo sottovia di progetto
DMG01 - Demolizioni prog. 0+000 - 8+158	Nessuna variazione
PSG01 - Pista di cantiere - prog. 0+000 - 8+158	Nessuna variazione

u

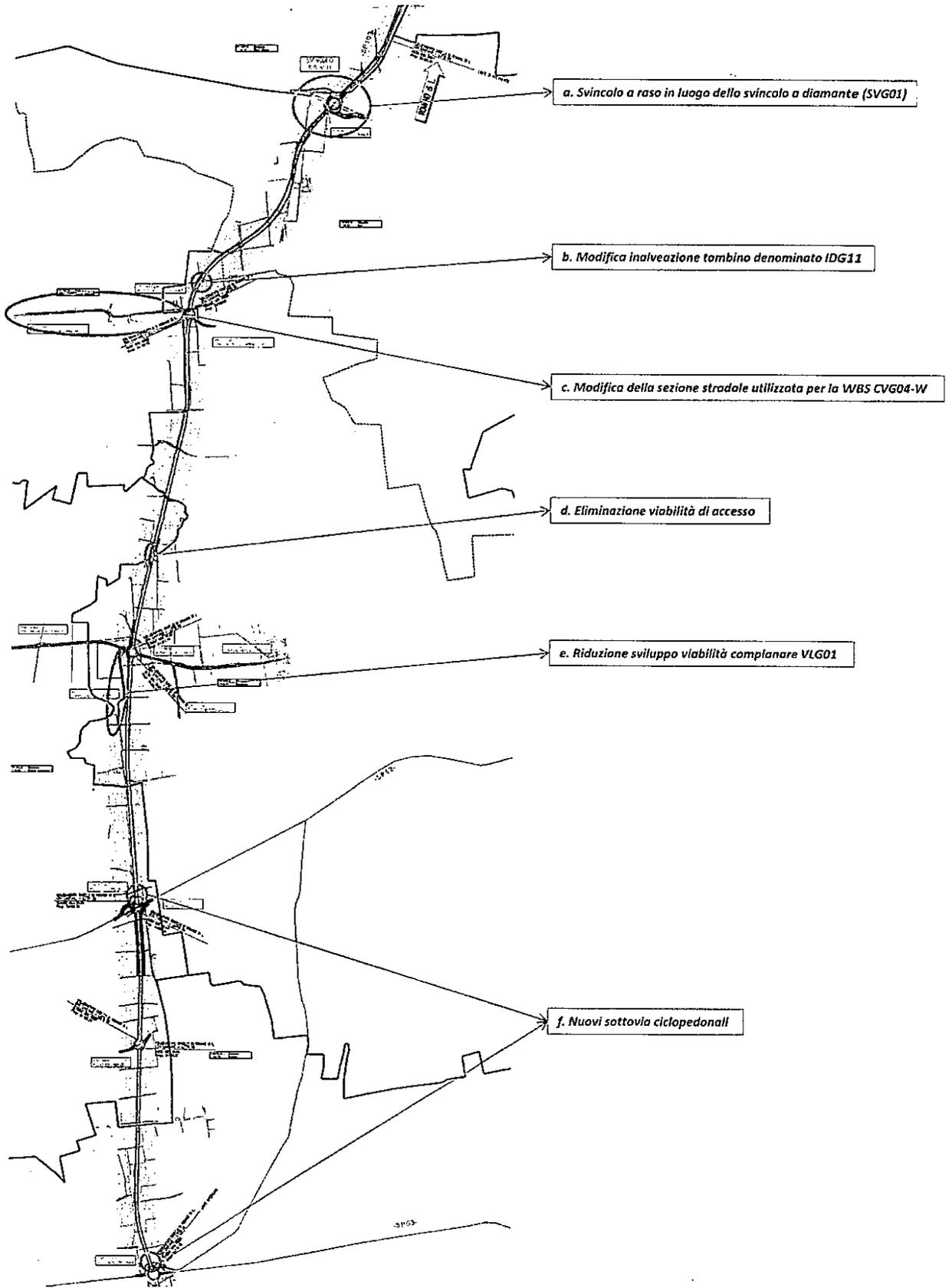
Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and several initials.

A a

Handwritten signatures and initials in the bottom left area.

Handwritten signature in the bottom center area.

Handwritten signatures and initials in the bottom right area, including 'Zelle Ce' and 'MGP'.



Gli interventi oggetto della Variante (elencati in tabella a seguire) costituiscono, limitatamente alle WBS nuove, modificate o eliminate, modifica al progetto definitivo del Collegamento autostradale approvato dal CIPE con Delibera 42/2009, successivamente recepito nel progetto esecutivo 8° Stralcio approvato da CAL in data 02/02/2011.

Intervento oggetto di variante	Soluzione di Progetto Definitivo	Soluzione di Progetto Esecutivo	Soluzione di Progetto Esecutivo di Variante
a. Svincolo a raso in luogo dello svincolo a diamante (SVG01)	Svincolo SVG01 a due livelli	Svincolo SVG01 a due livelli	Svincolo SVG01 a raso
b. Modifica inalveazione tombino denominato IDG11	Tombino IDG11	Modifica inalveazione IDG11 in ottemperanza alla prescrizione CIPE n.251	Modifica inalveazione IDG11 rispetto al Progetto Esecutivo in ottemperanza alla prescrizione CIPE n.251
c. Modifica della sezione stradale utilizzata per la WBS CVG04-W	Viabilità non prevista	Inserita riqualificazione viabilità in ottemperanza alla prescrizione CIPE n.14 e n.198	Modificata la sezione stradale della riqualificazione inserita in Progetto Esecutivo come richiesto dagli Enti Locali e condiviso in ambito di Accordo di Programma
d. Eliminazione viabilità di accesso	Viabilità non prevista	Inserita viabilità di accesso ai fondi in ottemperanza alla prescrizione CIPE n. 62	Eliminata la viabilità di accesso ai fondi prevista in Progetto Esecutivo, in quanto non più necessaria essendo gli accessi già garantiti da altra viabilità
e. Riduzione sviluppo viabilità complanare VLG01	Viabilità non prevista	Inserita viabilità di accesso ai fondi in ottemperanza alla prescrizione CIPE n. 62	La lunghezza della viabilità di accesso ai fondi inserita in Progetto Esecutivo è stata ridotta all'estensione necessaria per garantire l'accessibilità
f. Nuovi sottovia ciclopedonali	Sottovia non previsti	Sottovia non previsti	Inserimento di due nuovi sottovia ciclopedonali come da richiesta degli Enti Locali, condivisa in ambito di Accordo di Programma

Nella tabella seguente sono indicate le quantità significative di lavorazioni e materiali desunti dai computi metrici e dal cronoprogramma di progetto, che prevede di realizzare le opere in 21 mesi circa (come riportati nella "Relazione della Cantierizzazione" - ID 18706).

Movimenti terra		
Preparazione piani di posa e ammassamento	m ²	170.000
Scavi di sbancamento	m ³	225.000
Formazione rilevati	m ³	450000
demolizioni	m ³	5.600
geotessuto	m ²	116.000
geogriaglia	m ²	144.000

A seguire si riporta una descrizione degli interventi previsti:

a) Eliminazione dello svincolo a diamante (SVG01) e ridefinizione dello svincolo

In ambito di Accordo di programma Brebemi è stato richiesto di realizzare una rotatoria a raso, comprensiva di percorsi ciclopedonali, in luogo dello svincolo a livelli sfalsati, previsto nel progetto definitivo e confermato nel progetto esecutivo approvato, all'intersezione fra il Collegamento del Casello di Romano di Lombardia con Camisano (opera connessa al progetto autostradale BreBeMi), la variante alla ex SS11 presso i centri abitati di

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including "En BreBeMi" and various initials.]

Sola e Isso (viabilità extralinea connessa al progetto della linea ferroviaria AV/AC Treviglio-Brescia), e la ex SS11 attuale.

Nel corso del Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma BreBeMi del 04.11.2011 è stato approvato il relativo dossier progettuale.

Nel progetto esecutivo di Variante è stato ridefinito lo svincolo SVG01 prevedendo la realizzazione di una rotatoria a raso in luogo dello svincolo a livelli sfalsati

Tale ridefinizione ha comportato la modifica dell'asse stradale compreso tra il km 0+000 e il km 1+075 e conseguentemente l'eliminazione delle corrispondenti piste di svincolo, permettendo, tra l'altro, di garantire un accesso diretto alla Cascina Farabona, con una corsia di decelerazione dedicata.

È stato quindi eliminato il cavalcavia previsto nello svincolo di progetto ed è stata adattata la rotatoria in modo tale da permettere l'inserimento dei due rami aggiuntivi (facenti parte della WBS RIG01) direttamente sulla medesima rotatoria. È stato inoltre adeguato l'innesto in rotatoria dei rami legati alla S.S.11, compatibilmente con la nuova configurazione di svincolo.

La modifica adottata ha comportato l'abbassamento della livelletta stradale, da una altezza di circa 8 m a 1.5 m circa, ed in conseguenza di ciò è stato revisionato il progetto delle interferenze idrauliche correlate (IDG01, IDG03, IDG04, IDG05).

Nella ridefinizione dell'assetto dell'intersezione è stata inoltre prevista la realizzazione di un nuovo sottovia ciclopedonale, di dimensioni pari a 3,50 m x 2,80 m, posizionato nel ramo sud della RIG01, denominato SOGW1.

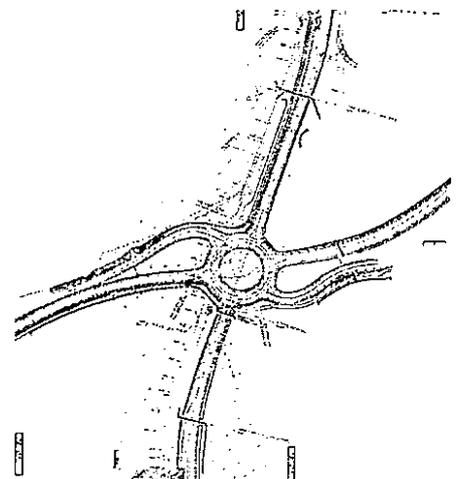
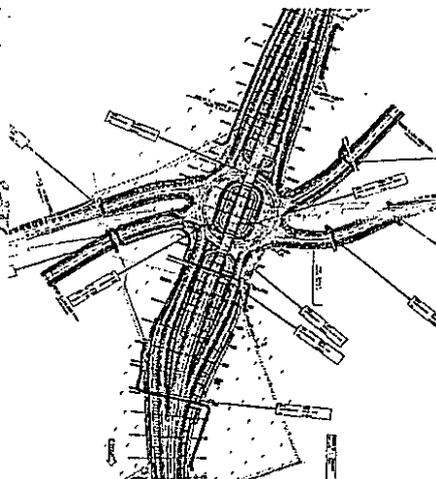
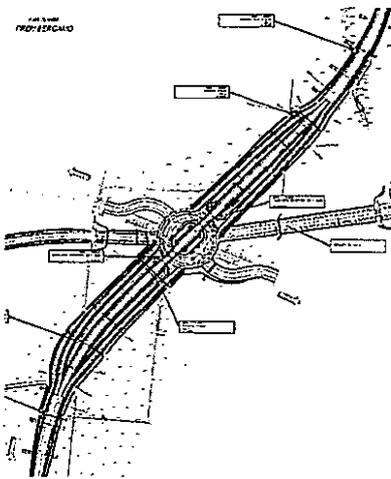
La modifica dello svincolo comporta un miglior inserimento ambientale dell'opera garantendo al contempo la funzionalità trasportistica della soluzione adottata. Tale soluzione permette infatti di migliorare la connessione tra le direttrici principali interessate dall'intersezione (nord-sud ed est-ovest) con minore impatto sul territorio sia in termini di occupazione di suolo che di permeabilità dell'opera con riferimento al territorio attraversato.

L'introduzione del nuovo sottopasso ciclopedonale permette inoltre di realizzare un attraversamento dell'opera in sicurezza destinato alla mobilità dolce.

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTO ESECUTIVO

PE DI VARIANTE



b) Modifica WBS IDG11

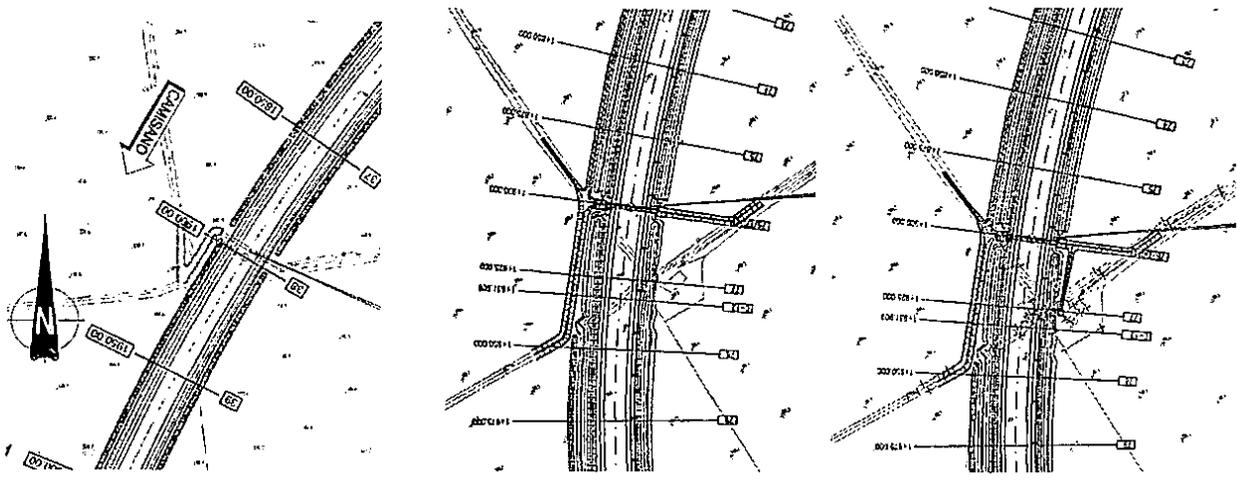
Il progetto esecutivo di variante prevede la modifica dell'inalveazione di monte e di valle del tombino denominato IDG11 rispetto a quanto previsto nel progetto esecutivo approvato, quest'ultimo redatto come da progetto definitivo approvato dal CIPE.

La soluzione di variante adottata permette di garantire la funzionalità del pozzo irriguo esistente, localizzato presso la pk 1+900, come da richiesta del Consorzio Utenti Pozzo Irriguo Caminetti di Sopra, che ha richiesto di lasciare invariato il sistema di irrigazione esistente.

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTO ESECUTIVO

PE DI VARIANTE



c) Modifica viabilità di cucitura CVG04-W

Il progetto esecutivo di variante prevede la modifica della sezione stradale utilizzata per la WBS CVG04-W rispetto alla sezione prevista nel progetto esecutivo approvato.

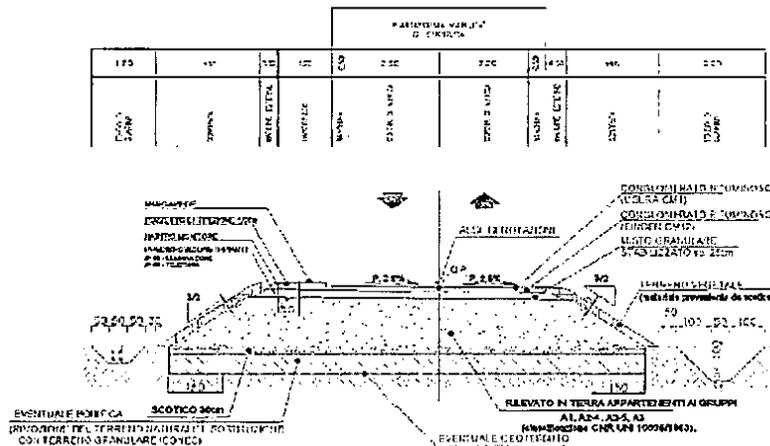
L'intervento di riqualifica della strada esistente è stato inserito in progetto esecutivo in ottemperanza alle prescrizioni del CIPE sul progetto definitivo [n. 14 e n. 198].

Il Comune di Castel Gabbiano ha richiesto che venisse utilizzata per l'intervento una sezione stradale composta da due corsie da 2.50 m, banchina da 0.50 m e marciapiede sul lato nord da 1.50 m.

In particolare nel progetto di variante è stata adottata una sezione stradale composta da due corsie da 2.50 m, banchina da 0.50 m, pendenza trasversale unica, con l'inserimento lungo l'intero sviluppo della viabilità di un marciapiede sul lato nord, di larghezza pari a 1,50m (ad eccezione del tratto iniziale) di raccordo con l'esistente in luogo di una sezione composta da due corsie da 2.50 m, banchina da 0.50 m, pendenza a schiena d'asino, senza marciapiede, prevista in progetto esecutivo. È stata inoltre prevista la predisposizione degli impianti, di illuminazione e telefonia, lungo il tracciato, in corrispondenza del marciapiede di progetto.

Le modifiche alla parte terminale della viabilità di cucitura CVG04-W hanno portato alla modifica locale della rotonda RIG02, per quel che concerne il ramo interferente.

La modifica adottata permette di migliorare l'inserimento dell'opera sul territorio e la connessione della viabilità in progetto con la viabilità esistente garantendo sia un agevole transito del flusso veicolare da e per l'abitato di Castel Gabbiano sia un percorso in sicurezza destinato alla mobilità pedonale.



d) Eliminazione viabilità di accesso alla progressiva 3+650

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number '11'.

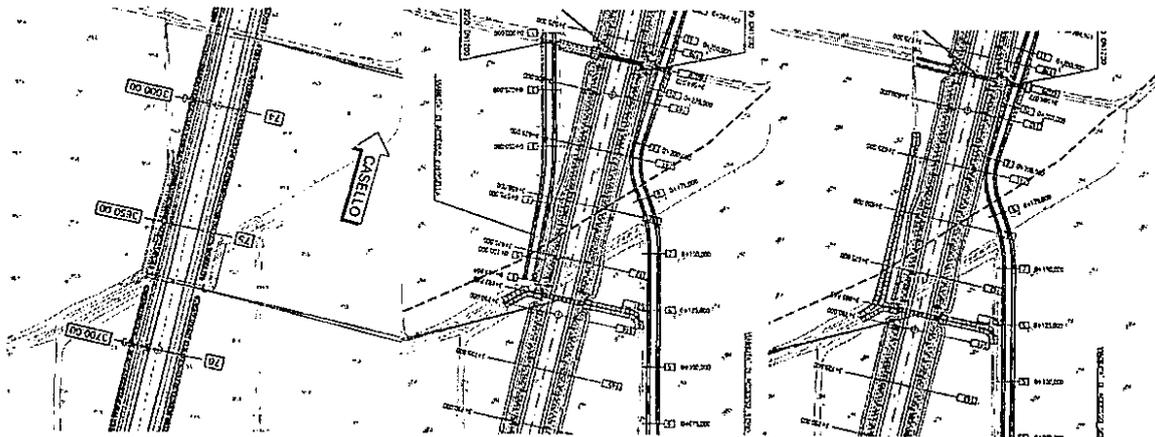
Il progetto esecutivo di variante prevede l'eliminazione della viabilità di accesso denominata "Chiosella", inserita nel progetto esecutivo al fine di garantire l'accessibilità ai fondi agricoli in ottemperanza a quanto prescritto dal CIPE in sede di approvazione del progetto definitivo [prescrizione CIPE n. 62].

La variante accoglie la richiesta della proprietà Vezzoli (Foglio 2, mappale 29) di eliminazione della viabilità di accesso "Chiosella" alla pk 3+650 al fine di limitare le superfici di esproprio a vantaggio delle aree agricole disponibili per l'irrigazione, senza penalizzare l'accesso ai fondi che risulta già garantito dalla viabilità esistente. La modifica adottata permette di ridurre le superfici di esproprio, garantendo comunque l'accesso ai fondi agricoli dalla viabilità esistente. La continuità idraulica dell'area risulta preservata.

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTO ESECUTIVO

PE DI VARIANTE



e) Riduzione sviluppo viabilità complanare VLG01 e spostamento piazzola di sosta

Nel progetto esecutivo di variante è stato ridotto lo sviluppo del tracciato della viabilità complanare C.na Rosa Ovest – WBS VLG01- ed è stata spostata la piazzola di sosta in carreggiata nord dalla progressiva 5+050 alla 5+200, su richiesta del Comune di Camisano (Nota del Comune di Camisano prot. U12 del 03.01.2012 e prot. U3262 del 10.08.2012). Tale viabilità era stata inserita nel progetto esecutivo al fine di garantire l'accessibilità ai fondi agricoli in ottemperanza a quanto prescritto dal CIPE in sede di approvazione del progetto definitivo [prescrizione CIPE n. 62].

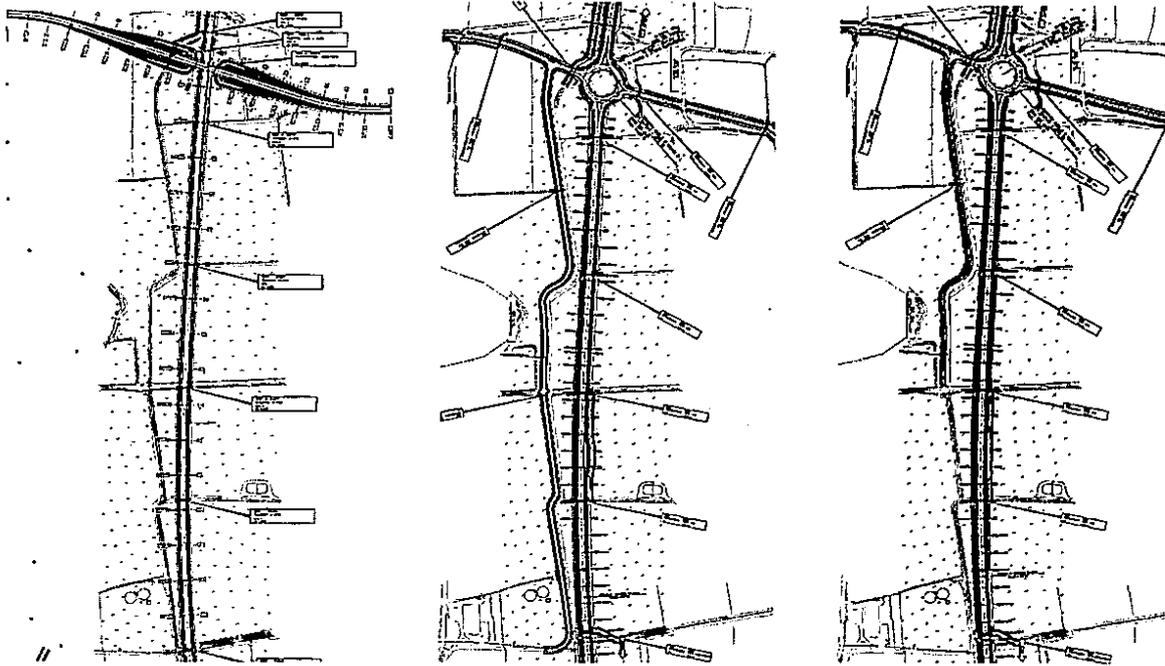
La modifica adottata migliora l'inserimento dell'opera nel territorio attraversato, garantendone la funzionalità prevista e minimizzando nel contempo le aree di esproprio a salvaguardia del tessuto agricolo locale.

Con riferimento agli stralci planimetrici sotto riportati, il Proponente precisa che nel progetto esecutivo, in ottemperanza alle prescrizioni CIPE sul progetto definitivo [prescrizione CIPE n. 14], è stata introdotta una rotatoria (Rotatoria Vidolasco) in luogo del cavalcavia CVG03 al fine di garantire la connessione dell'opera con la viabilità secondaria interferita.

Per tale intervento specifico, non oggetto di variante, è stata confermata la soluzione di progetto esecutivo.

PROGETTO DEFINITIVO PROGETTO ESECUTIVO

PE DI VARIANTE



con 9

V
A
P

3
3
3

2
2
2

f) Nuovi sottovia ciclopedonali e opere correlate

In ambito di Accordo di Programma Brebemi la Provincia di Cremona ed i Comuni di Camisano, Casale Cremasco Vidolasco e Ricengo hanno chiesto di valutare l'inserimento di due sottovia ciclopedonali in corrispondenza di due viabilità locali che vengono interferite dall'opera, ed in particolare:

- un sottovia ciclopedonale in corrispondenza della rotonda prevista sulla SP12 fra i Comuni di Camisano e Casale Cremasco Vidolasco;
- un sottovia ciclopedonale in corrispondenza della rotonda prevista sulla SP64 in Comune di Ricengo.

In data 10.02.2012 il Collegio di Vigilanza ha approvato il relativo dossier progettuale.

Nel progetto esecutivo di variante sono stati inseriti due nuovi sottovia ciclopedonali rispetto a quanto previsto nel progetto esecutivo, redatto in conformità con il progetto definitivo.

Al km 5+813, a nord del RIG05, è stato inserito un nuovo sottovia ciclopedonale di dimensioni pari a 3,00 m x 3,50 m (WBS SOGW2) e conseguentemente sono stati modificati i tombini idraulici IDG34, IDG33.

Alla progressiva 8+100 è stato inserito un nuovo sottovia ciclopedonale di dimensioni pari a 3,00 m x 3,50 m (WBS SOGW3).

Al fine di garantire la continuità veicolare agricola sono state inoltre inserite due viabilità di arroccamento, denominate "Calderara" a est ed ovest della WBS RIG05; in particolare la viabilità "Calderara est" è stata connessa al ramo est della rotonda prevista in progetto.

L'introduzione dei nuovi sottopassi e delle viabilità di arroccamento permette di migliorare l'inserimento dell'opera sul territorio, garantendo la realizzazione di attraversamenti in sicurezza destinati alla mobilità dolce oltre che la continuità, mediante strade di arroccamento dedicate, dei percorsi destinati alle attività agricole.

Con riferimento agli stralci planimetrici sotto riportati, si precisa che nel progetto esecutivo, redatto in ottemperanza alle prescrizioni CIPE sul progetto definitivo [prescrizione CIPE n. 14], è stato inserito un ramo nella rotonda RIG06 al fine di consentire l'inserimento della viabilità afferente alla futura zona industriale nel quadrante sud-ovest.

Per tale intervento, non oggetto di variante, è stata confermata la soluzione di progetto esecutivo.

RIG06

Tale Ce

FM

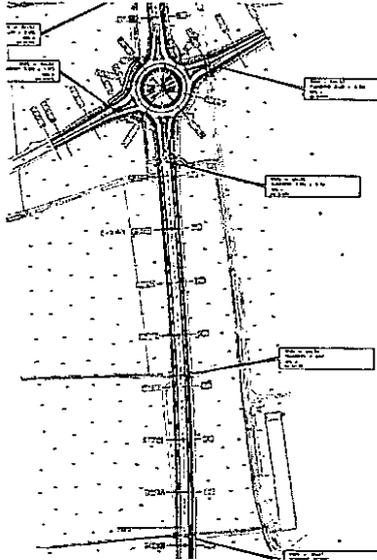
13

A

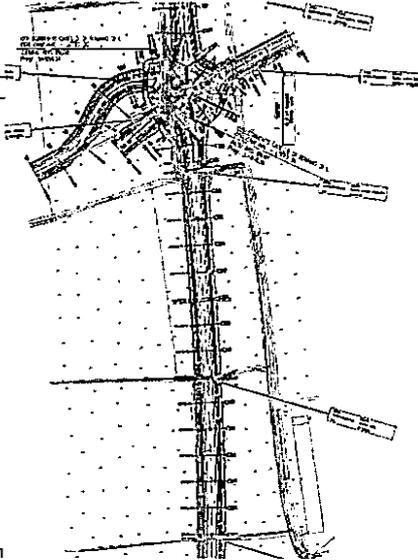
15

M
B
S
D

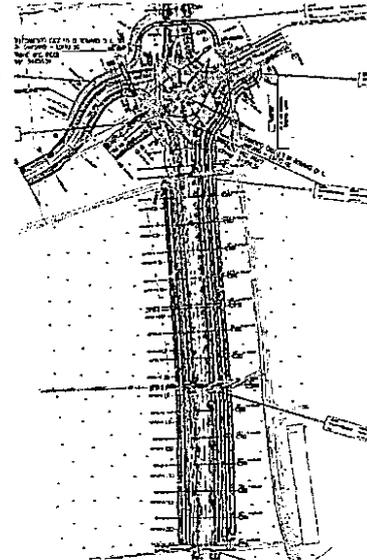
PROGETTO DEFINITIVO



PROGETTO ESECUTIVO

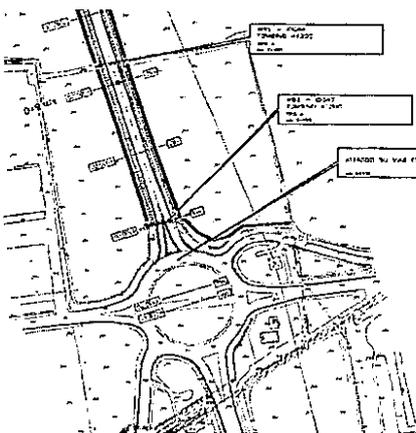


PE DI VARIANTE

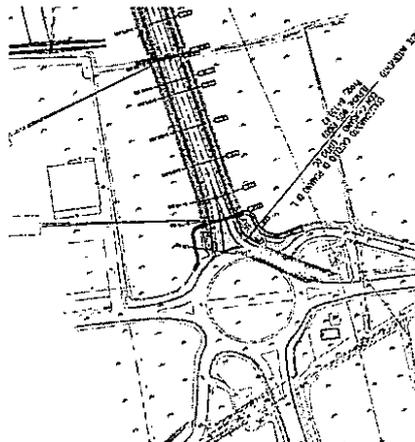


RIG09

PROGETTO DEFINITIVO



PROGETTO ESECUTIVO



PE DI VARIANTE



Con riferimento e ad integrazione di quanto sopra, il Proponente precisa che in progetto esecutivo, in ottemperanza alle prescrizioni CIPE sul progetto definitivo [prescrizione CIPE n. 14], il cavalcavia in corrispondenza della Cascina Gavazzi (CVG04) è stato eliminato ed è stata inserita una rotonda, che, assieme alla rotonda Vidolasco - di cui al precedente punto e) - ha permesso di garantire la ricucitura con la viabilità esistente.

Per tali interventi, non oggetto di variante, è stata confermata la soluzione di progetto esecutivo.

Interventi di mitigazione ambientale

Fra i lavori inclusi nel progetto esecutivo si annoverano anche le opere a verde di mitigazione ambientale, per le quali si è riconfermato in buona sostanza quanto già previsto nel progetto definitivo.

Considerata la semplicità dell'intervento progettuale, gli interventi di mitigazione ambientale consistono nell'inverdimento delle scarpate e nella messa a dimora di specie arboree ed arbustive.

Più in dettaglio, gli interventi previsti sono:

- F1 = filare monospecifico: consiste nella messa a dimora di specie arboree secondo filari ad unica varietà vegetazionale, con esemplari posti ad interasse di 6 metri circa;
- F2 = filare polispecifico: consiste nella messa a dimora di specie arboree secondo filari di diverse varietà vegetazionali (tiglio selvatico, frassino, carpino bianco etc.), con esemplari posti ad interasse di 6 metri circa.

Inquadramento normativo della proposta di variante

Il Proponente afferma che "la variante in oggetto:

- costituisce, limitatamente alle WBS interessate, variante al progetto definitivo del Collegamento autostradale approvato dal CIPE;
- non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre modifiche sostanziali rispetto al progetto definitivo approvato
- è finalizzata al miglioramento dell'opera dal punto di vista ambientale senza modificarne la funzionalità trasportistica;
- deriva da richieste formulate dalle Pubbliche Amministrazioni interessate dall'infrastruttura e dai privati coinvolti, successivamente alla approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE e del PE da parte di CAL;
- la variante è in diminuzione;
- trova copertura nella somma stanziata per l'esecuzione dell'opera

Alla luce di quanto esposto, si rileva che l'intervento oggetto della presente relazione costituisce variante al progetto definitivo ai sensi dell'art. 169, c. 3, e risulta altresì giustificata ai sensi dell'art. 132, comma 3, 2° periodo, del D. Lgs. 163/2006.

In ogni caso, si evidenzia che la variante determina una riduzione del costo dell'opera rispetto alla soluzione di cui al Progetto Esecutivo approvato dal Concedente, che recepisce il Progetto Definitivo.

Infine, si rappresenta la piena compatibilità della variante ai termini di realizzazione delle opere come da cronoprogramma.

La variante comporta modificazioni del piano di esproprio. In relazione a dette modificazioni (nuovi piani particellari 34977-00000-A00, 34999-00000-A00, 35000-00000-A00, 35001-00000-A00, 35002-00000-A00, 35003-00000-A00, 35004-00000-A00, 35005-00000-A00, 35006-00000-A00 e relazione perizia indennità 38381-0000-A00), si procederà ai sensi dell'articolo 169, c. 6, del D.Lgs. 163/2006".

Autorizzazioni e verifiche

Per la Variante in oggetto il Proponente dichiara di aver acquisito tutte le autorizzazioni necessarie per la realizzazione delle opere.

In particolare sono stati acquisiti i seguenti nulla osta:

- Deliberazione della G.C. del Comune di Castel Gabbiano n. 16 del 12.04.2012 di approvazione dello stralcio di progetto esecutivo "opera CVG04 viabilità di accesso a Castel Gabbiano" acquisito agli atti in data 29.03.2012 prot. 918.

Al fine di garantire la coerenza progettuale di tutti gli elementi del progetto, il progetto è poi stato verificato in linea generale sia sotto il profilo idraulico, che per quel che concerne le aree di cantiere e le mitigazioni ambientali.

Per quanto riguarda l'aspetto idraulico, sono state sviluppate le attività di progettazione per la risoluzione delle interferenze idrauliche della viabilità di progetto.

Lo sviluppo del progetto esecutivo ha tenuto anche conto, per quanto riguarda le interferenze idrauliche, delle prescrizioni e delle raccomandazioni del CIPE al progetto definitivo approvato.

Nella "Relazione idrologica e idraulica" -ID 26218 vengono riportate tutte le interferenze individuate e risolte per il lotto in esame, indicando per ciascun intervento la progressiva di riferimento, il nome del corso d'acqua interferito, l'ente gestore del canale e la sua funzione idraulica.

3. In conclusione

Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006 la variante, costituita dagli interventi sopra descritti, non comporta modifiche sotto l'aspetto localizzativo né modifiche sostanziali rispetto al progetto definitivo approvato dal CIPE in quanto non modifica lo scopo e la funzionalità dell'opera connessa, né richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.

L'esame della documentazione prodotta a corredo della proposta di Variante ha consentito di evidenziare che la soluzione proposta non introduce elementi in contrasto con le valutazioni ambientali contenute nei Decreti CIPE relativi alla Brebemi. Le soluzioni proposte rispondono alle richieste degli Enti indicate dal Proponente, introducendo elementi migliorativi come su descritti.

Dal punto di vista ambientale la soluzione di variante si inserisce in modo coerente al resto del progetto nel contesto ambientale e paesaggistico e non introduce azioni sostanziali aggiuntive sull'impatto globale nell'ambiente, anzi concorre a migliorarne l'inserimento nel territorio attraversato, in alcuni casi riducendo anche l'impatto visivo dell'opera rispetto a quanto già previsto nel P.E. (WBS SVG01). Le modifiche introdotte minimizzano la sottrazione di suolo e le aree di esproprio a salvaguardia del tessuto agricolo locale, preservandone la continuità idraulica, garantendo comunque l'accesso ai fondi agricoli oltre che la realizzazione di attraversamenti in sicurezza destinati alla mobilità dolce.

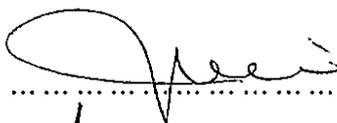
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO LA COMMISSIONE

ESPRIME IL PARERE AI SENSI DELL'ART. 169, COMMA 4 DEL D.LGS. 163/2006 CHE PER QUANTO RIGUARDA GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA:

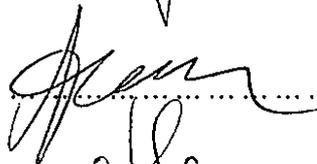
Sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché la variante al Progetto definitivo del "Collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano (Autostrada BreBeMi)" "V08-Lotto 0G-Collegamento del Casello di Romano di Lombardia con Camisano", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, con le seguenti prescrizioni:

1. aggiornare conseguentemente l'ultima edizione del PMA sottoposta ad approvazione, in maniera organica, anche ai fini della Verifica di Attuazione;
2. verificare l'Esecutivo di Variante rispetto a tutte le Prescrizioni/Osservazioni impartite dal CIPE, dando dimostrazione preliminare in Verifica di Attuazione;
3. acquisire preventivamente tutti gli eventuali ulteriori pareri necessari per l'approvazione definitiva del progetto, compresi quelli degli Enti Locali competenti (con particolare riguardo agli aspetti di sicurezza idraulica, aspetti archeologici e paesaggistici, etc.). A tal proposito il Responsabile del procedimento dovrà produrre apposita dichiarazione di avvenuto adempimento.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



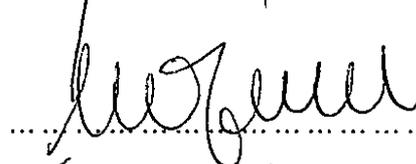
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



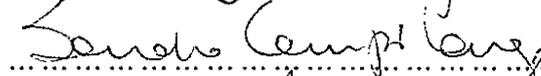
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



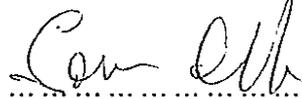
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

[Handwritten signature]

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

[Handwritten signature]

Dott. Andrea Borgia

[Handwritten signature: Andrea Borgia]

Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

[Handwritten signature]

Ing. Antonio Castelgrande

[Handwritten signature]

Arch. Giuseppe Chiriatti

[Handwritten signature]

Arch. Laura Cobello

[Handwritten signature]

Prof. Carlo Collivignarelli

[Handwritten signature]

Dott. Siro Corezzi

[Handwritten signature]

Dott. Federico Crescenzi

[Handwritten signature]

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

[Handwritten signature]

Cons. Marco De Giorgi

[Handwritten signature]

Ing. Chiara Di Mambro

[Handwritten signature]

Ing. Francesco Di Mino

[Handwritten signature]

Avv. Luca Di Raimondo

[Handwritten signature]

[Large handwritten notes and signatures at the bottom of the page]

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

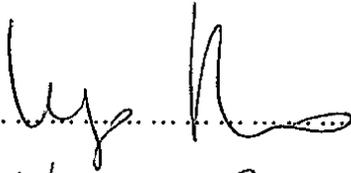
Cons. Roberto Proietti

A series of handwritten signatures in black ink, each corresponding to a name on the left. The signatures are written on a set of horizontal dotted lines. The signatures vary in style, from cursive to more stylized or blocky forms.

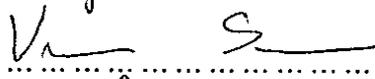
ASSENTE

A series of handwritten signatures in black ink, each corresponding to a name on the left. The signatures are written on a set of horizontal dotted lines. The signature for Avv. Michele Mauceri is crossed out with a horizontal line. The signature for Cons. Roberto Proietti is written in a very stylized, almost illegible cursive.

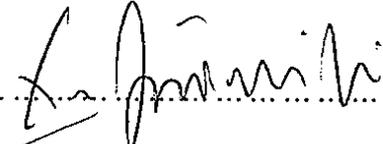
Dott. Vincenzo Ruggiero


.....

Dott. Vincenzo Sacco


.....

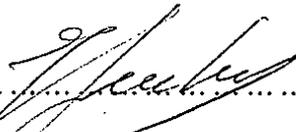
Avv. Xavier Santiapichi


.....

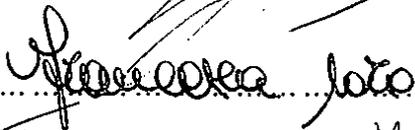
Dott. Paolo Saraceno


.....

Dott. Franco Secchieri


.....

Arch. Francesca Soro


.....

Dott. Francesco Carmelo Vazzana


.....

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

.....