

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
RIQUALIFICA VIABILITA' EX S.S. 415 " PAULLESE "
POTENZIAMENTO DELLA TRATTA PESCHIERA BORROMEO – SPINA D'ADDA
(ESCLUSO PONTE SULL'ADDA)

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

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, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 2 include, tra i

“corridoi autostradali e stradali” della regione Lombardia, la “Riqualifica S.S. 415 Paullese”, ai soli fini procedurali;

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

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l’altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull’esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

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

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003, con la quale la Corte Costituzionale, nell’esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all’imprescindibilità dell’intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell’attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l’intesa possa anche essere successiva ad un’individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che l’attività posta in essere non vincola la Regione fino a quando l’intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all’opera sono da considerare inefficaci finché l’intesa stessa non si perfezioni;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell’interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dai decreti 8 giugno 2004 e 24 giugno 2005, con il quale – in relazione al disposto dell’art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l’alta sorveglianza delle grandi opere;

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

VISTA la nota 18 novembre 2005, n. 540, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l’altro, la relazione istruttoria sul progetto definitivo della “Riqualifica viabilità ex S.S. 415 Paullese – Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spina d’Adda (escluso ponte sull’Adda)”, proponendone l’approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, ai soli fini procedurali;

CONSIDERATO che l’intervento “Riqualifica viabilità ex S.S. 415 Paullese” di cui sopra è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l’11 aprile 2003, alla voce “Interventi infrastrutturali – Corridoi autostradali e stradali”;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

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

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che l'intervento sottoposto a questo Comitato mira a ovviare allo stato di rilevante congestione che caratterizza attualmente la strada "Paullese" che, unitamente alla S.P. 14 "Rivoltana" e alla S.P. 103 "Cassanese", rappresenta il pettine delle penetrazioni a Milano dal quadrante est della Provincia;
- che tra dette tre arterie la "Paullese" è quella da considerare più importante in relazione alla dimensione dei centri abitati serviti e soprattutto in funzione del ruolo assunto nella rete lombarda, posto che assicura i collegamenti Milano-Crema-Cremona;
- che il progetto definitivo di riqualificazione e potenziamento della strada statale n. 415 "Paullese" riguarda dunque l'ammodernamento, in sede, dell'attuale tracciato e l'eliminazione degli incroci a raso, con realizzazione di due carreggiate separate per i due sensi di marcia e spartitraffico centrale, in conformità alla sezione tipo B "Extraurbane principali" del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001;
- che la sezione trasversale adottata presenta una larghezza pavimentata complessiva di m 22,00 (2 corsie di m 3,75 per carreggiata, affiancate all'esterno da una banchina laterale di m 1,75, e con spartitraffico da m 3,50), con velocità di progetto Vp compresa tra i 70 e i 120 km/h;
- che il progetto è articolato in due lotti, da Peschiera Borromeo allo svincolo con la S.P. n. 39 "Cerca" e da quest'ultima a Spina d'Adda, per complessivi 5,377 km e prevede la realizzazione dei seguenti 3 svincoli:
 - n. 1: in comune di Peschiera Borromeo in corrispondenza della zona industriale;
 - n. 2: nei comuni di Mediglia e Pantigliate per il collegamento della statale, della provinciale "ex Paullese" e della viabilità minore del comune di Pantigliate;
 - n. 3: in comune di Mediglia tra la statale "Paullese" e la provinciale n. 39 "Cerca";
- che il progetto definitivo ed il relativo Studio di impatto ambientale (SIA) è stato trasmesso dalla Provincia di Milano, nella qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 4 marzo 2003, n. 0048666/2246/97-GPA/tv, al Ministero delle infrastrutture

e dei trasporti ed è stato poi inviato alle altre Amministrazioni competenti e alla Regione Lombardia - Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità;

- che il Soggetto aggiudicatore ha provveduto a pubblicare in data 11 e 13 agosto 2003, su quotidiani nazionali, l'avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità e l'avviso di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, con evidenza del deposito del citato progetto definitivo e del SIA presso la Regione;
 - che, ai sensi degli artt. 4 e 16 del decreto legislativo n. 190/2002, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato apposita Conferenza di servizi, svoltasi in due sedute – rispettivamente – in data 9 maggio 2003 e 28 luglio 2003;
 - che la Regione Lombardia, con delibera 25 luglio 2003, n. VII/13822, ha espresso parere favorevole in merito all'opera in parola, subordinato al recepimento di prescrizioni;
 - che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 28 luglio 2003, prot. n. ST/407/26125, ha espresso parere favorevole sull'opera, subordinato al recepimento di prescrizioni;
 - che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 26 agosto 2005, prot. n. GAB/2005/7150/B05, ha espresso parere favorevole sull'opera in parola, subordinato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore, come esposto, è la Provincia di Milano;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che l'importo complessivo dell'opera, (I e II lotto), quale risultante dal progetto originario, era pari a 144.100.000,00 euro, di cui 73.630.000,00 riferiti al 1° lotto e 70.470.000,00 al 2° lotto;
 - che, a seguito di adeguamenti di alcune voci delle "somme a disposizione" e dell'inserimento di oneri economici aggiuntivi, operato in fase istruttoria, il costo dell'opera è aumentato ed è pari a 162.800.000,00 euro così articolati:

(euro)

Lotto	Lavori a base d'asta	Somme a disposizione	Totale
1° lotto	49.590.000	32.710.000	82.300.000
2° lotto	48.220.000	32.280.000	80.500.000
Totale	97.810.000	64.990.000	162.800.000

- che il Ministero istruttore specifica espressamente che le prescrizioni e le raccomandazioni di cui propone l'accoglimento non comportano ulteriori aggravii di costo, rispetto al totale complessivo dell'opera, come sopra esposto, in quanto l'onere relativo è incluso nei nuovi quadri economici relativi ai 2 lotti di cui si compone l'intervento;
- che la copertura finanziaria dell'intervento è assicurata dalla Regione Lombardia e dalla Provincia di Milano per l'importo di 131.329.000,00 euro, come risulta dalla Delibera di Giunta Regionale n. VII/20830 del 16 febbraio 2005, mentre per l'importo residuo pari a 31.471.000,00 euro i medesimi Enti hanno sottoscritto, in data 17 novembre 2005, una dichiarazione congiunta di assunzione a proprio carico dell'onere relativo ;

D E L I B E R A

1. *Approvazione progetto definitivo*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti degli artt. 4 e 16 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi del combinato disposto degli artt. 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato – con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, nonché della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, il progetto definitivo "Riqualifica viabilità ex S.S. 415 Paulese – Potenziamento della tratta Peschiera Borromeo – Spina d'Adda (escluso ponte sull'Adda)".

E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra lo Stato e la Regione interessata sulla localizzazione dell'opera.

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

L'efficacia della suddetta approvazione resta subordinata all'impegno congiunto, con atto formale, della Regione Lombardia e della Provincia di Milano ad assumere a proprio carico il residuo importo di 31,471 Meuro riportato all'ultimo punto della "presa d'atto".

- 1.2 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nella parte 1^a dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^a del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

- 1.3 E' altresì approvato il programma di risoluzione delle interferenze, predisposto, ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 190/2002, dal soggetto aggiudicatore in relazione alle esigenze rappresentate dai relativi Enti gestori.
- 1.4 Gli immobili di cui è prevista l'espropriazione sono indicati negli elaborati del progetto definitivo riportati nell'allegato 2 della presente delibera;

2. *Assegnazione CUP*

- 2.1 Il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere il CUP (codice unico di progetto) entro 30 giorni dall'approvazione della gara per l'affidamento dell'opera.
- 2.2 Il CUP assegnato andrà evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera approvata, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse.

3. *Clausole finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato con la presente delibera.
- 3.2 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 3.3 In relazione alle linee guida espresse nella nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere citata nelle premesse, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che – fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

Roma, 2 dicembre 2005

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Daniele MOLGORA

IL PRESIDENTE DELEGATO
Giulio TREMONTI

**PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

Prescrizioni di carattere progettuale	pag. 1
Prescrizioni di carattere ambientale	pag. 3
Cantierizzazione	pag. 10
Esercizio	pag. 11

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

pag. 12

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

PRESCRIZIONI DI CARATTERE PROGETTUALE

Elementi di carattere generale

- Con riguardo al collegamento con il tratto Spino d'Adda Crema che verrà realizzato dalla Provincia di Cremona si dovrà:
 - garantire la coincidenza tra la fine dell'intervento in progetto con l'inizio dell'intervento della Provincia di Cremona (tratta Spino d'Adda-Crema);
 - sviluppare, nel progetto esecutivo, particolari planimetrici ed altimetrici che evidenzino la congruità tra il lotto 2 della Provincia di Milano con quello della Provincia di Cremona;
 - predisporre elaborati progettuali esecutivi per raccordo con l'attuale Paullese (non ancora riqualificata) in quanto l'intervento in argomento potrebbe essere realizzato prima di quello in capo alla Provincia di Cremona (Spino d'Adda-Crema);
 - fare riferimento all'effettiva ubicazione del nuovo ponte sull'Adda e pertanto perfezionare gli elaborati progettuali esecutivi in funzione di tale scelta;
 - individuare, nel progetto esecutivo, un caposaldo di riferimento in prossimità della progressiva 17.480 affinché possa costituire anche il caposaldo per il lotto che verrà realizzato dalla Provincia di Cremona.
- In sede di redazione del programma di cantierizzazione dei lavori (progetto esecutivo) dovrà essere verificata l'opportunità di realizzare per prime le sistemazioni degli incroci.

Elementi di carattere puntuale

- Si dovranno adottare, in fase di progettazione esecutiva le opportune soluzioni per consentire il corretto funzionamento del pozzo in Comune di Settala interferito dalla viabilità della strada in progetto in prossimità dello svincolo.
- Dovrà essere previsto l'ampliamento del progettato sottopasso ciclopedonale dalla strada per Bisnate in Comune di Zelo Buon Persico, rendendolo agibile agli autocarri ed ai mezzi agricoli, per assicurare l'accesso alle zone agricole site lungo il fiume Adda, come da soluzione di cui alle tavole 10 allegate, trasmesse dalla Provincia di Milano in data 15 novembre 2005.

- Dovrà essere garantita la modifica del tracciato della strada di collegamento tra lo svincolo "Viadotto Zelo" e la viabilità comunale di via Dante per renderlo conforme alle previsioni di P.R.G. e non interferire con gli interventi P.I.P. e P.d.Z. in corso di realizzazione.
- Dovrà essere previsto lo spostamento dello svincolo Bettola in direzione Spino d'Adda per non interferire con la cascina limitrofa, come da tavole 1,1a e 1b allegate trasmesse dalla Provincia di Milano in data 15 novembre 2005.
- Nell'ambito di tale spostamento, dovrà essere prevista la predisposizione per l'attraversamento ciclabile compatibile con lo svincolo stesso.
- Si prescrive un'attenta valutazione in merito alla previsione di recapito dello svincolo della Tangenziale Est Esterna sulla S.P. ex S.S. 415 `Paullese" in corrispondenza della rotatoria che verrà realizzata all'altezza della strada per Conterico. Infatti tale rotatoria risulta adeguatamente dimensionata per il traffico attuale dal progetto definitivo in istruttoria e un suo eventuale potenziamento, indispensabile per permettere il recapito di nuovi e consistenti flussi di traffico, è di estrema difficoltà realizzativa a causa dell'andamento piano altimetrico del tracciato (stretta relazione con la rotatoria a due livelli di Settala) e del vincolo fisico determinato dalla presenza del canale della Muzza.

Opere connesse e misure compensative

- Si richiedono soluzioni che consentano di rendere permeabili ai flussi pedonali e ciclabili le due fasce di territorio separate dalla sede stradale. In particolare si ravvisano alcuni punti critici per i quali è necessario un approfondimento per l'individuazione di soluzioni:
 - occorre dettagliare la definizione della rotatoria all'imbocco della galleria artificiale Vigliano e del progetto del parcheggio scambiatore nel Comune di Mediglia, che interferiscono con il nucleo storico di Vigliano Vecchia, prevedendo la continuità di un percorso pedonale e ciclabile che confermi e riprenda la viabilità storica paesaggistica che dal comune di Pantigliate si dirige verso San Martino Olearo;
 - va garantita la connessione pedonale e ciclabile tra il territorio di Pantigliate e Mediglia e le aree urbane a carattere più propriamente commerciale collocate all'altezza del nucleo rurale di Cassinazza sul fronte opposto della Paullese;
 - vanno studiati approfonditamente possibili miglioramenti alla viabilità di accesso alla cascina esistente, finalizzati a confermare l'assialità del complesso secondo la direttrice nord-sud nonché un orientamento poderale consolidato paesisticamente;
 - va approfondita la possibilità di creare una connessione pedonale e ciclabile tra il territorio di Settala e quello di Mediglia e Pantigliate, nonché con le aree commerciali poste di fronte al nucleo rurale di Cassinazza;

- dovranno essere migliorati gli attraversamenti pedonali e ciclabili sul Canale Muzza, come da soluzione di cui alle tavole 7 e 7a allegate, trasmesse dalla Provincia di Milano in data 15 novembre 2005;
 - va realizzato un nuovo sottopasso di attraversamento pedonale e ciclabile in prossimità della roggia Codogna (Paullo), come da soluzione riportata nelle tavole 11 e 11a allegate trasmesse dalla Provincia di Milano in data 15 novembre 2005.
- Si dovrà prevedere un sottopasso alla ex S.S. 415 alla progr. 17.205 (Spino d'Adda) e una controstrada a nord della stessa fra le progressive 17.205 e 17.480, come da soluzione di cui alle tavole 12 e 12a allegate, trasmesse dalla Provincia di Milano in data 15 novembre 2005.
 - Si dovrà garantire l'accesso alla zona parcheggi della nuova area commerciale prevista dal PRG del Comune di Settala e definire i criteri di entrata e uscita della strada in prossimità dell'esistente attività di florovivaista in Comune di Settala, come da soluzione di cui alle tavole 2, 2a, 3, 3a, 4, 4a, 5, 5a, 6 e 6a allegate, trasmesse dalla Provincia di Milano in data 15 novembre 2005.
 - Si dovrà garantire l'accesso a tutti i fondi posti a monte della scarpata nell'area a sud della Paullese, in prossimità dello svincolo di Bisnate, in comune di Zelo Buon Persico, mediante costruzione di strada poderale da realizzarsi sulla proprietà del frontista che ne resterà proprietario e dovrà provvedere alla sua manutenzione, come da soluzione di cui alle tavole 9 e 9a allegate, trasmesse dalla Provincia di Milano in data 15 novembre 2005.
 - Dovrà essere prevista l'asfaltatura della strada poderale prevista in fregio nord, tra lo svincolo di Bisnate e la S.P. 201 per Merlino Comune di Zelo Buon Persico, come indicato nelle tavole 8, 8a, 9, 9a allegate, trasmesse dalla Provincia di Milano in data 15 novembre 2005.
 - Si dovrà garantire l'adeguamento della S.P. 181, che si connette al nuovo svincolo 6 di Zelo Buon Persico alle normative vigenti per consentirne la connessione della zona artigianale contigua.

PRESCRIZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE

Elementi di carattere generale

- Dovranno essere inserite nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.

- Si dovrà predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMA S (Regolamento CEE 761/2001).
- Gli elaborati dovranno essere redatti in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.
- Le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto dovranno essere sviluppate applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento:
 - "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997, e altri manuali qualificati quali, ad esempio:
 - "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000;
 - "Manuale di ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001 e 2003;
 - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'A PAT, 2002.
- Al progetto esecutivo dovranno essere allegate schede tecniche di dettaglio delle cave individuate con la caratterizzazione progettuale e ambientale, in relazione al loro potenziale utilizzo nelle fasi di costruzione del tracciato di progetto.
- Dovrà essere compreso un progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA e inserirne il relativo costo nel quadro economico generale.
- Riguardo il tratto di infrastruttura prossima allo svincolo di Vigliano, ferma restando la soluzione di progetto in galleria, si prescrive l'adozione di tutte le misure idonee per ridurre e contenere l'impatto ambientale, nonché l'adozione di tutte le opportune opere di mitigazione e compensazione.

Atmosfera

- Dovrà essere condotto, sia ante operam che in fase di esercizio della strada nella nuova configurazione, un monitoraggio degli inquinanti, concordandone il piano, la tipologia e le caratteristiche della strumentazione da utilizzare, i manuali di gestione e tutte le procedure da adottare, con i competenti Dipartimenti dell'ARPA Lombardia, cui dovranno essere trasmessi i dati rilevati per la loro validazione.
- Si dovrà verificare, sul piano progettuale, che le zone di svincolo siano tali da consentire una velocità di percorrenza idonea a ridurre il più possibile la produzione di inquinanti derivanti dallo stazionamento di veicoli con motori accesi.

Paesaggio

- Dovrà essere approfondita l'analisi dell'inserimento paesaggistico dell'opera nei tratti più sensibili con particolare riferimento agli svincoli e alle zone di maggiore sensibilità ambientale.
- Gli interventi d'inserimento paesistico per rilevati e viadotti dovranno essere eseguiti, ove possibile, mediante macchie arboree a margine del tracciato anziché semplici filari.
- Riguardo ai tratti del tracciato in rilevato, il rimodellamento delle scarpate, da eseguirsi con materiale vegetale, dovrà essere eseguito preferibilmente ricorrendo a pendenze limitate, con raccordi che consentano una migliore e più dolce congiunzione con il piano di campagna, laddove ciò non comporti impatti rilevanti legati al maggior consumo di suolo, in particolare in zone agricole.
- In fase di redazione del progetto esecutivo, dovrà essere dedicata una specifica attenzione anche all'affinamento delle opere di mitigazione e di salvaguardia delle preesistenze, sia per quanto riguarda i "tracciati guida paesistici" (l'alzaia del Canale Muzza e il sentiero naturalistico dell'Adda), gli ambiti di rilevanza regionale (il Parco Adda Sud) e lo stesso Canale Muzza, che alcuni elementi puntuali quali:
 - "insediamenti rurali di rilevanza paesistica": Cascina Giberta di Peschiera Borromeo, Vigiano Vecchia di Mediglia, Cascina Cassinazza di Pantigliate, Cascina Barchetta di Paullo, anche attraverso ulteriore schermatura arborea e arbustiva compatibilmente alla disponibilità delle aree da parte dei proprietari
 - "nuclei di antica formazione" quali Bisnate di Zelo Buon Persico e Canali di Spino d'Adda;
 - "percorsi di interesse storico-paesistico".

Si dovranno fra l'altro prevedere ulteriori schermature arboree e arbustive, compatibilmente alla disponibilità delle aree da parte dei proprietari:

- *in corrispondenza della Cascina Giberta sita in Comune di Peschiera Borromeo* – la schermatura arborea prevista dovrà essere estesa fino a coprire le rampe di connessione alla viabilità locale in corrispondenza del viadotto "Bettola";
- *in località Vigiano Vecchia (Comune di Mediglia)* – in corrispondenza della prevista barriera fonoassorbente, dovrà essere realizzata, in aggiunta, una fitta macchia arborea in grado di creare un filtro tra il nucleo storico e la strada statale;
- *in corrispondenza della Cascina Cassinazza* – dovrà essere prestata particolare attenzione alla realizzazione delle opere di mitigazione della sede stradale, che dovranno prevedere fasce boschive nelle due aree attigue all'insediamento.

Inoltre:

- *in corrispondenza delle aree residenziali lungo tutto il tracciato stradale* – dovrà essere prevista una mitigazione a verde, in affiancamento alle barriere antirumore di progetto (a sud di Pantigliate, in prossimità della Cascina Barchetta, dal viadotto "Paullo" sino alla fine del tracciato in progetto);
 - *nel tratto compreso tra il viadotto Bettola" e l'imbocco della galleria artificiale Vigliano"* – la frammentazione della schermatura arborea nel lato nord dovrà essere risolta mediante la messa a dimora di un filare continuo.
- Dovrà essere incrementato il sistema delle protezioni arboree di schermo in corrispondenza dell'area protetta dell'Addetta, a condizione che vi sia disponibilità delle aree.
 - Dovrà essere prevista la sistemazione a verde delle aree occupate dai cantieri dismessi, delle scarpate e dei suoli comunque denudati nel corso dei lavori.
 - Il progetto dovrà contenere un'analisi dell'intervisibilità degli svincoli in viadotto, corredata di opportuna cartografia e fotosimulazioni, che evidenzino le aree potenzialmente esposte ad impatto visivo.

Acque superficiali e sotterranee

- Si dovranno approfondire, anche attraverso opportune indagini idrogeologiche di dettaglio, gli effetti determinati dalla realizzazione dell'opera sulla circolazione idrogeologica, soprattutto nelle aree dove la falda è superficiale o affiorante, descrivendone le caratteristiche e prevedendo – nel caso si accerti una elevata vulnerabilità degli acquiferi – tutti gli interventi tecnici atti a garantirne la tutela.
- Nelle successive fasi di progettazione si dovranno sviluppare, come previsto dallo SIA, indagini idrogeologiche di dettaglio per la verifica della compatibilità delle opere in progetto con l'utilizzo potabile delle acque, con eventuale ripermimetrazione delle zone di rispetto dei punti di captazione intercettati.
- In caso di presenza di aree esondabili, dovrà essere sviluppato lo studio per la valutazione della compatibilità idraulica delle opere, secondo i criteri e le metodologie contenuti nel PAI (Direttiva contenente i "criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B" – Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11 maggio 1999).
- Dovrà ulteriormente essere approfondito il sistema di raccolta delle acque di piattaforma e verificare la realizzabilità di bacini di fitodepurazione per il trattamento delle acque di piattaforma
 Riguardo al sistema di raccolta – ferma restando la necessità di curare con attenzione il dimensionamento nel progetto esecutivo – è opportuno approfondire in sede di progettazione esecutiva:
 - l'opportunità di introdurre filtri terminali a coalescenza, in grado di separare

eventuali emulsioni;

- l'eventuale previsione, per le situazioni di emergenza, di valvole di intercettazione rapida atte a bloccare il materiale raccolto e impedirne la trascinazione in attesa dell'intervento di recupero.

Suolo e sottosuolo

- In fase di redazione del progetto esecutivo si dovranno estendere le indagini geotecniche all'intero tracciato, allo scopo di definire in dettaglio, in conformità alle disposizioni di cui all'art. 16.4 della L. 109/1994 e del D.M. 11.03.1998, le caratteristiche geotecniche dei terreni di fondazione.

Rumore e vibrazioni

- Il progetto esecutivo dovrà contenere le indicazioni di cui al D.P.R. n. 142/2004 relativo all'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare.
- Dovranno essere effettuate rilevazioni fonometriche post operam, finalizzate alla verifica del conseguimento del rispetto dei limiti di rumore, alla verifica della efficacia delle soluzioni mitigative adottate e, ove necessario, al dimensionamento e progettazione di eventuali ulteriori mitigazioni che si dovessero rendere necessarie per conseguire il rispetto dei limiti stessi.
Le azioni di monitoraggio acustico dovranno essere svolte sulla base di specifico piano operativo da verificare e approvare da parte della Regione, sentita l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (ARPA).
Si dovranno indagare in particolare quei punti in cui i livelli previsti si avvicinano a meno di 1,5 dB(A) dai limiti, o li superano.
- Per i casi in cui non vi è alternativa tecnicamente ed economicamente sostenibile alla mitigazione con opere di fonoisolamento al recettore, si dovrà comunque assicurare all'interno dell'ambiente abitativo livelli di rumore compatibili con la sua fruizione, nonché un adeguato ricambio d'aria.
- Riguardo agli specifici casi di criticità relativa ai livelli acustici, segnalati dallo SIA e dallo studio di ARPA di Lodi, Cremona e Città di Milano/Melegnano, prot. n. 97/03 del 30.05.2003, in sede di progettazione esecutiva si dovranno verificare i risultati delle simulazioni previsionali, ed eventualmente ridimensionare le opere di mitigazione.
- Si dovrà prevedere che le barriere fonoassorbenti siano realizzate con tecniche e materiali che garantiscano un buon inserimento paesaggistico, impiegando, per quanto possibile, le tecniche di ingegneria naturalistica, compresa la fase di cantiere e adottando di preferenza, ove previste, negli attraversamenti dei centri abitati e nei tratti prospicienti attività commerciali – in particolare nel territorio del Comune di Zelo

Buon Persico – barriere antirumore trasparenti, purché le stesse consentano l'abbattimento dell'inquinamento acustico entro i limiti previsti dalla vigente normativa.

Flora e fauna

- E' necessario approfondire la conoscenza dei corridoi potenziali delle diverse specie faunistiche, per meglio adattare la tipologia costruttiva dei sottopassi per la fauna. Occorre verificare l'eventuale effettiva interferenza dell'opera con specie "protette" (appartenenza a "Liste Rosse" o alle norme comunitarie di difesa della biodiversità), delle quali peraltro nello stesso SIA è segnalata la possibile presenza, ed attuare i necessari interventi di mitigazione, compensazione e di monitoraggio. Dovranno essere tenuti in debita considerazione i possibili impatti – soprattutto riguardo alla componente avifauna – sui SIC prossimi all'opera. Una prima azione mitigativa per ridurre l'impatto sull'avifauna consiste nell'effettuare i lavori, in prossimità del fiume Adda, nel periodo di svernamento dell'avifauna stessa (15 settembre - 1 maggio), per impedire un impoverimento di tali popolazioni.
- Dovrà essere attuato un programma di monitoraggio, ante e post operam, degli ecosistemi e delle specie, in particolare faunistiche, sensibili e autoctone, con particolare attenzione al corridoio fluviale dell'Adda, per valutare e verificare, in termini di qualità ambientale complessiva, l'adeguatezza e l'esito degli interventi di mitigazione e compensazione.
- Gli interventi sui corsi d'acqua dovranno essere condotti in modo da salvaguardarne la biodiversità e le funzioni di corridoi ecologici, risolvendo tutte le interferenze con le risorgive e i numerosi corsi d'acqua (rogge e canali d'irrigazione) intersecati, garantendo ovunque possibile manufatti idraulici che consentano il passaggio della fauna presente sul territorio (rettili, canidi, mustelidi, ecc.).
- Si prescrive di realizzare n. 2 attraversamenti faunistici in corrispondenza delle aree agricole del Comune di Mediglia in prossimità della roggia Serbellona e del Comune di Paullo in prossimità della Muzza.
- Laddove la realizzazione del tracciato comporti l'inevitabile abbattimento di vegetazione naturale preesistente, dovranno essere necessariamente previste misure compensative del danno determinato.

Mitigazioni e compensazioni ambientali

- Gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione – così come proposti nello Studio d'impatto Ambientale e sue integrazioni – andranno sviluppati e completati alla luce delle presenti prescrizioni e raccomandazioni, redigendo insieme all'esecutivo un

progetto, da concordare con la Regione Lombardia, i Consorzi dei Parchi regionali attraversati e con i comuni interessati, che ne dettagli la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione. Scopo principale degli interventi è la riconnessione ecologica e il miglioramento funzionale degli ecosistemi, al fine di incrementare la funzione ecologica e la biodiversità dei corridoi fluviali e la connettività ecologica diffusa della rete idrica maggiore e minore. Una tale adeguata progettazione deve necessariamente prendere inizio dalla sostituzione delle specie vegetali alloctone con specie autoctone dell'area, e fare riferimento alla rete ecologica della Provincia di Milano, anche con la previsione di interventi di compensazione degli impatti residui. Per la realizzazione di tali opere occorre il reperimento e la rinaturalizzazione di significative superfici nell'intorno della strada Paullese. Le aree andranno reperite, (indicativamente tra le residuali o comunque di scarso valore agricolo) in accordo e su indicazione del Parco Agricolo Sud Milano e del Parco Adda Sud, mediante accordi con i proprietari dei terreni e/o acquisizioni nell'ambito dell'area di studio.

- Si prescrive di approfondire l'individuazione degli attraversamenti e delle interferenze con la rete idrica maggiore e minore e con gli altri elementi della rete ecologica, seguita dalla progettazione di dettaglio degli interventi di riqualificazione ambientale, dando priorità agli elementi già segnalati nel PTCP della Provincia di Milano e tenendo come riferimento lo specifico Abaco allegato al PTCP stesso.
- Il progetto delle opere di mitigazione e compensazione naturalistiche dovrà essere corredato da uno specifico piano per la manutenzione delle opere a verde e di ingegneria naturalistica.

Indicazioni a rischio di incidente rilevante

- Dovrà essere effettuata in sede di progetto esecutivo, specifica e dettagliata verifica in merito alla presenza, lungo il tracciato di progetto, di aziende a rischio d'incidente rilevante ricadenti nel campo di applicazione del D.lgs. n. 334/1999, anche in relazione agli adempimenti previsti dal D.Lgs. stesso (v. in particolare l'art. 14) e dal D.M. LL.PP. 9.05.2001.

Tutela beni architettonici, paesaggistici ed archeologici

- Il progetto esecutivo, nell'attraversamento del Canale della Muzza, corredato dalle opportune simulazioni di fotoinserimento e dalla indicazione dei materiali previsti, dovrà essere trasmesso per conoscenza alla Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio di Milano.
- Si dovranno individuare soluzioni architettoniche di pregio per le opere d'arte quali sovrappassi, ponti e viadotti ricercando anche, ove possibile, un'omogeneità nelle tipologie strutturali e nelle lunghezze delle campate di ponti e viadotti.

Altre prescrizioni

- Sono necessari approfondimenti, da sviluppare in sede di progetto esecutivo:
 - di tipo qualitativo e quantitativo sull'utilizzo di materiali inerti, al fine di poter valutare più dettagliatamente sia il fabbisogno che le effettive possibilità di riutilizzo dei volumi di scavo;
 - sull'ubicazione dei siti e sulle modalità di approvvigionamento e di conferimento dei materiali di risulta.

CANTIERIZZAZIONE

- In sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un piano della cantierizzazione che definisca l'approntamento, la gestione [rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera, impatti sugli ecosistemi all'intorno] e la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso e il cronoprogramma dei lavori.
- Si dovrà tener conto dei seguenti elementi:
 1. Circa l'ubicazione e sistemazione delle aree di cantiere (per le quali in linea generale è prevista l'utilizzazione delle zone degli svincoli):
 - l'eventuale localizzazione in zone di rispetto di pozzi per uso potabile è subordinata ad una verifica della compatibilità dell'intervento con lo stato di vulnerabilità delle risorse idriche sotterranee; è da escludere la collocazione di cantieri e depositi nelle zone di tutela assoluta (v. art. 21 del D.lgs. n. 152/1999); si dovrà porre, in ogni caso, la massima attenzione nello smaltimento delle acque provenienti da lavorazioni, lavaggio di materiali inerti prodotti negli impianti di frantumazione e selezione, lavaggio di automezzi;
 - al fine di garantire la tutela del suolo e sottosuolo, al termine dei lavori dovrà essere verificata l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e – se necessario – si dovrà procedere a tempestiva bonifica, prima dell'accurata sistemazione finale.
 2. Durante le fasi di costruzione dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti e le cautele necessarie a garantire la massima protezione della falda.
 3. Al fine della tutela della salute dei lavoratori e della popolazione, dovrà essere condotta un'analisi puntuale delle caratteristiche dei siti di cantiere, con l'indicazione: dei tempi e delle modalità di esecuzione dei lavori, delle emissioni previste in termini di rumore, vibrazioni, polveri e gas di scarico, delle conseguenti misure di mitigazione e protezione attive e passive, delle possibili sovrapposizioni degli effetti di altri cantieri eventualmente operativi in contemporanea.

4. Nella documentazione di appalto dovranno essere inseriti impegni a:
- limitare l'attraversamento da parte dei mezzi pesanti di aree secche e polverose, mantenere queste ultime a regime umido, coprire i materiali trasportati, lavare le ruote degli autocarri;
 - contenere le immissioni di rumore e vibrazioni, anche con la realizzazione di specifiche barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri qualora necessario;
 - attivare tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti di sostanze inquinanti sul suolo e/o nel sottosuolo e disciplinare l'emungimento e lo scarico delle acque provenienti dalla falda subsuperficiale, qualora ne sia previsto l'aggotamento.
5. Si dovrà porre attenzione al carico generato sulla viabilità locale, e quindi alla minimizzazione degli impatti, soprattutto mediante una opportuna scelta e verifica – in accordo con i Comuni – degli itinerari dei mezzi d'opera.
- Le aree di cantiere dovranno essere rigorosamente delimitate per proteggere l'ambiente esterno dalla dispersione di polveri e rumori, strettamente limitate allo spazio e al tempo strettamente necessario alle lavorazioni, e prontamente ripristinate allo stato ante operam.

ESERCIZIO

- Il piano di manutenzione dell'opera dovrà prevedere che sia evitato, in fase di esercizio, l'uso di fitofarmaci per limitare lo sviluppo vegetativo delle aree di pertinenza stradale, effettuando un controllo costante delle essenze infestanti ed, eventualmente, prevedendo un programma di eradicazione.
- Il gestore dell'infrastruttura dovrà curare la manutenzione delle opere di mitigazione, provvedendo a sostituire le parti deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'efficacia dell'azione mitigante.

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

- In sede di progetto esecutivo si dovrà verificare, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione, la possibilità di ampliamento e bipartizione della corsia di accelerazione della direttrice per Crema (per superare le difficoltà di accesso alla zona nord dell'abitato ed alle attività commerciali ubicate in adiacenza all'attuale incrocio con la S.P. 201 (di cui il progetto prevede la chiusura), consentendo il solo ingresso alla via Cavour dalla rotonda sottostante il "Viadotto Zelo".
- Nel programma lavori dovrà essere anticipata, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.
- Dovranno essere introdotti, per quanto possibile, adeguamenti progettuali per l'effettiva fruibilità del Parco Adda Sud nel periodo tardo serale, soprattutto per il contenimento dei livelli di immissione sonora entro i limiti di legge.
- Si prescrive di assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda, o acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE n. 761/2001 (EMAS).
- Si dovrà tenere nel dovuto conto l'efficacia dell'illuminazione artificiale nel rispetto delle norme di limitazione dell'inquinamento luminoso.

**RIQUALIFICA VIABILITA' EX S.S. 415 " PAULLESE "POTENZIAMENTO DELLA TRATTA
PESCHIERA BORROMEO – SPINA D'ADDA (ESCLUSO PONTE SULL'ADDA)**

Elenco elaborati di esproprio

Lotto 1.

Piano particellare di esproprio

C112-PD-IE00201/1

C112-PD-IE00201/2

C112-PD-IE00201/3

C112-PD-IE00201/4

C112-PD-IE00201/5

Lotto 2.

Piano particellare di esproprio

C112-PD-IE00201/1

C112-PD-IE00201/2

C112-PD-IE00201/3

C112-PD-IE00201/4

C112-PD-IE00201/5

Integrazioni agli Espropri conseguenti alle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente

Tav. 1a – 1b – 2a – 3a – 4a – 5a – 7a – 8a – 9a – 10a – 11a – 12a

ALLEGATO 3
(Delibera 149/2005)

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso articolo 10, mentre l'articolo 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come successivamente modificato e integrato, pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

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

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 18 della legge n. 55/1990 preveda che:

- 1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'articolo 18 della legge, n. 55/1990 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi del menzionato art. 18 della legge n. 55/1990, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto

reperimento fino all'importo di 50 mila euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

- 2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione fortettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;
- 3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;
- 3) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:
 - a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;
 - b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.