



*Ministero dell' Ambiente e  
della Tutela del Territorio*

**Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale**

**Parere**

espresso ai sensi dell'art. 20 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:

**“RIQUALIFICA VIABILITÀ EX S.S. N.415 “PAULLESE”, POTENZIAMENTO DELLA TRATTA DA PESCHIERA BORROMEO A SPINO D’ADDA (ESCLUSO IL PONTE SULL’ADDA)”.**

**“RIQUALIFICA VIABILITÀ EX S.S. N.415 “PAULLESE”, POTENZIAMENTO DELLA TRATTA DA PESCHIERA BORROMEO A SPINO D’ADDA: PONTE SULL’ADDA”**

**Proponente:**

**Provincia di Milano, Direzione Centrale Trasporti e Viabilità, Settore Sistema Viabilità**

**La Commissione**

**visto** l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

**visto** l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121 che contempla, nell'allegato 2, tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, la “*Riqualifica SS 415 Paullese*”;

**visti** gli artt. 17 e ss. del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 che regolano la procedura per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere;

**visto** l'art. 18, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale, avvalendosi della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale ;

**visti** in particolare l'art. 18 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 19 dello stesso decreto che individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale nonché l'art. 20 secondo il quale alla Commissione spetta di svolgere l'istruttoria tecnica e di esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione dell'impatto ambientale;

**visto** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 dicembre 2003 di istituzione della nuova Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale;

**vista** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto preliminare "Riquifica viabilità ex S.S.n.415 "Paulllese", Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull'Adda" presentata dalla Provincia di Milano, Direzione Centrale Trasporti e Viabilità, Settore Sistema Viabilità, con nota prot.n.4866/2246/97/GPA/tv del 4 marzo 2003, assunta al prot.n.2372/VIA/A.O.13.G. del 10/03/2003 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale, a corredo della quale il Proponente ha trasmesso copia degli elaborati progettuali e dello studio di impatto ambientale e copia degli avvisi al pubblico;

**vista** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto definitivo "Riquifica viabilità ex S.S.n.415 "Paulllese", Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso il ponte sull'Adda)" presentata dalla Provincia di Milano, Direzione Centrale Trasporti e Viabilità, Settore Sistema Viabilità, con nota prot.n.48666/2246/97/GPA/tv del 4 marzo 2003, assunta al prot.n.2373/VIA/A.O.13.G. del 10/03/2003 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale, a corredo della quale il Proponente ha trasmesso copia degli elaborati progettuali e dello studio di impatto ambientale e copia degli avvisi al pubblico;

**vista** la nota prot.n.9545/VIA/2003 del 11/08/2003, acquisita alla Commissione Speciale VIA con prot.n.CSVIA/535 in data 12/08/2003, con la quale la Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale ha trasmesso alla Commissione Speciale VIA la documentazione relativa al progetto definitivo "Riquifica viabilità ex S.S.n.415 "Paulllese", Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso il ponte sull'Adda)", attestandone la completezza;

**vista** la nota prot.n.VIA/2003/11687 del 13/10/2003, acquisita alla Commissione Speciale VIA con prot.n.CSVIA/764 in data 14/10/2003, con la quale la Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale ha trasmesso alla Commissione Speciale VIA la documentazione relativa al progetto preliminare "Riquifica viabilità ex S.S.n.415 "Paulllese", Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda : Ponte sull'Adda", attestandone la completezza;

**considerato** che la corrispondenza al vero degli allegati relativi allo Studio di Impatto Ambientale è attestata da apposite dichiarazioni giurate rese ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

**vista** la comunicazione di apertura del procedimento, relativamente a entrambi i progetti, effettuata il 26 marzo 2004 con nota prot.n.CSVIA/2004/411 dal Presidente della Commissione Speciale VIA ai sensi dell'art. 2 del D.P.C.M.16/12/2003;

**vista** la richiesta di integrazioni formulata dal Presidente della Commissione Speciale VIA, ai sensi dell'art. 20, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, con nota del 23/04/2004, prot.n.CSVIA/2004/595;

**vista** la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota assunta dalla Commissione Speciale VIA al prot.n.CSVIA/1317 del 6 settembre 2004;

**esaminata**, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal Proponente in relazione agli effetti ambientali;

**espletata** l'istruttoria di cui all'art. 19, comma 1, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n.190, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria", e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

**considerata** la Relazione Istruttoria che costituisce parte integrante del presente parere;

**visti** i pareri espressi dalla Regione Lombardia con :

1. Deliberazione della Giunta Regionale n. VII/13822 del 25/07/2003, acquisita dalla Commissione Speciale VIA al prot.n.CSVIA/771 in data 15/10/2004;
2. Deliberazione della Giunta Regionale n. VII/14095 del 08/08/2003, acquisita dalla Commissione Speciale VIA al prot.n.CSVIA/774 in data 16/10/2004.

**ESPRIME LE SEGUENTI  
VALUTAZIONI IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA**

## 1. Aspetti programmatici

### 1.1. Coerenza tra i piani ed i programmi

Lo studio di impatto ambientale riguarda il progetto definitivo della riqualificazione e del potenziamento della strada Paullese da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (Lotti 1 e 2) ed il progetto preliminare del ponte sul fiume Adda.

La trattazione degli argomenti risulta essere esauriente e sono ben esplicitati i rapporti esistenti, in termini di verifica di coerenza, tra l'opera in progetto e gli atti pianificatori ai vari livelli, in particolare con quelli settoriali.

E' verificata la coerenza del progetto con il PAI del Po.

Per quanto riguarda la pianificazione del settore estrattivo a livello provinciale (province di Milano, Lodi e Cremona) è necessario un approfondimento sulla scelta dei siti.

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni.

### 1.2. Motivazioni dell'opera

Le motivazioni per l'opera possono quindi essere sintetizzate:

- necessità di adeguamento ai carichi di traffico esistenti della rete infrastrutturale dell'hinterland milanese;
- soluzione dell'elevata criticità rappresentata dal nodo viabilistico costituito dal tratto di Paullese oggetto del presente studio.

## 2. Aspetti progettuali

### 2.1. Descrizione sintetica dell'opera

Il progetto definitivo di riqualificazione e potenziamento della Strada Statale n.° 415 "Paullese" consiste nell'ammodernamento in sede dell'attuale tracciato e nell'eliminazione degli incroci a raso. Si prevede il raddoppio della carreggiata dell'esistente infrastruttura, con adeguamento della sezione tipo alle nuove "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", entrate in vigore nel gennaio del 2002 secondo la tipologia "B" Extraurbane Principali. Tale impostazione prevede una sezione caratterizzata da due carreggiate separate per i due sensi di marcia da uno spartitraffico centrale, in conformità alla sezione tipo B del DM LL.PP. 01.06.2001. Tale sezione è costituita, per ogni senso di marcia, da 2 corsie da 3.75 m, una banchina in destra da 1.75 m e banchina in sinistra da 0.50 m, oltre allo spartitraffico da 2.50 m, per una larghezza pavimentata complessiva di m 22.00. La sede attuale della strada presenta larghezza di 10,50 m pavimentati e necessita di un consistente allargamento per dare luogo alla sezione di progetto. La statale 415 è sottoposta ad elevati flussi di traffico e pertanto la scelta del posizionamento del nuovo asse di tracciato ha dovuto prioritariamente tener conto della coesistenza del traffico nel corso dei lavori, cercando, ove possibile, di limitare gli interventi ad un solo lato della statale. Il progetto nel suo sviluppo complessivo è stato affrontato in due lotti funzionali così suddivisi:

- Lotto 1: da Peschiera Borromeo allo svincolo con la Strada Provinciale n.° 39 "Cerca"

- Lotto 2: dallo svincolo con la Strada Provinciale n.° 39 "Cerca" a Spino d'Adda (allacciato al progetto definitivo analogo in sponda sinistra Adda redatto dalla Provincia di Cremona).

Per il tracciamento dell'asse di progetto si è fatto riferimento alle normative vigenti, assumendo la velocità di progetto nell'intervallo 70–120 km/h per tutte le curve planimetriche e garantendo la velocità di progetto di 90 km/h nei raccordi altimetrici. Le scelte attuate derivano dalle limitazioni imposte dall'ammodernamento in sede con un'arteria che deve restare sempre in esercizio durante i lavori e che va a raccordarsi a opere già eseguite (carreggiata del viadotto Cerca ) o che si presenta vincolata dalle preesistenze.

## 2.2 Alternative progettuali

L'analisi delle alternative è relativa al solo ponte sul fiume Adda, mentre sono assenti alternative relative al tracciato (di corridoio o locali) ed, in particolare, relative allo svincolo 2 di Vigliano, dove è prevista la galleria artificiale.

Per quanto riguarda la valutazione delle alternative per l'attraversamento del fiume Adda, il modo di procedere appare corretto, poiché sono individuate più possibili alternative (compresa l'opzione zero di non intervento), tra loro differenti anche in modo significativo. Per ogni alternativa viene effettuata un'analisi relativamente ad alcuni parametri.

Sulla base di quanto sopra si è generata apposita prescrizione.

La procedura adottata per l'analisi dell'attraversamento del fiume Adda andrebbe replicata (nella forma estesa, con valutazione quantitativa) almeno per la tratta svincolo 2, dove è prevista la galleria artificiale.

Su richiesta della Commissione CSVIA è stato richiesto uno studio per:

- valutare la possibilità di spostare lo svincolo Bettola in direzione Spino d'Adda per non interferire con la cascina limitrofa.
- valutare la possibilità di spostare verso sud l'allargamento della Pauledese dopo lo svincolo Bettola per conservare il filare arboreo esistente a *Salix alba*, *Populus nigra* e *Ulmus minor*.

Il Proponente con un'integrazione ha risposto accogliendo le richieste.

Sulla base di quanto sopra si è generata apposita prescrizione .

- Valutare alternative all'attraversamento in galleria dello svincolo di Vigliano.

Il Proponente richiama esclusivamente la soluzione prevista dal progetto preliminare e non introduce ulteriori possibili soluzioni corredate da analisi quali-quantitative.

Tale opera, infatti, è critica, innanzi tutto per l'impatto ambientale e, poi, per i costi collegati e per il fatto che potrebbe essere evitata, o ridotta in estensione, attraverso, ad esempio, una parziale o totale rilocalizzazione di alcune attività antropiche; tali alternative andrebbero quindi valutate attraverso una tecnica quantitativa.

Sulla base di quanto sopra si è generata apposita prescrizione.

- verificare la capacità portante del ponte ad archi di Bisnate alla luce dei dissesti statici in atto, valutando l'ipotesi di una sua riqualificazione per la fruizione nel contesto del parco.

Il Proponente rimanda alle successive fasi della progettazione e afferma che un'analisi con prove richiede notevoli risorse finanziarie. Resta fermo il parere che un'analisi preliminare nella fase di progettazione definitiva debba essere fatta, tenendo conto sia di tutte le competenze in materia (a

puro titolo esemplificativo Sovrintendenza Beni Architettonici Culturali Ambientali) sia delle implicazioni a livello di tutela della pubblica incolumità (a puro titolo esemplificativo ipotesi di crollo della struttura in coincidenza con il regime di piena dell'Adda).

Sulla base di quanto sopra si è generata apposita prescrizione.

### 2.3 Fase di realizzazione dell'opera

Il cronoprogramma riporta la durata delle singole attività espressa in settimane per i due tratti corrispondenti ai lotti 1 e 2. Le lavorazioni del lotto 1 prevedono una durata di 142 settimane (994 giorni naturali consecutivi) mentre per la realizzazione degli interventi sul lotto 2 sono previste 114 settimane (798 giorni naturali consecutivi).

La durata complessiva dei lavori è comunque di 142 settimane.

### 2.4. Mitigazioni e compensazioni

Il Proponente individua gli interventi di mitigazione in relazione alle componenti atmosfera, ambiente idrico e suolo e sottosuolo, vegetazione ed ecosistemi e paesaggio, inquinamento acustico.

#### Atmosfera

Sono descritti gli interventi in fase di cantierizzazione.

Vengono individuati accorgimenti da adottarsi relativamente alle aree di cantiere, ai materiali ed ai mezzi di cantiere.

#### Ambiente idrico e suolo e sottosuolo

Sono descritti gli interventi sia in fase di cantierizzazione sia in fase di esercizio.

Gli interventi in fase di esercizio sono riconducibili a:

- Opere per il drenaggio della piattaforma stradale
- Opere per la tutela della qualità delle acque con vasche di prima pioggia, disposte a intervalli di 200-750 m., dimensionate secondo quanto previsto dalla legge regionale n.6/85
- interventi di sistemazione della rete idrografica esistente.

#### Vegetazione, ecosistemi e paesaggio

Tali opere riguardano prevalentemente gli interventi a verde. Sono stati localizzati in prossimità dei ricettori sensibili, in qualità di quinte vegetali schermanti, e, con altre tipologie, nelle aree intercluse. In corrispondenza delle sponde del fiume Adda è previsto un intervento di ripristino ambientale.

Le tipologie di opere a verde previste sono riferibili a:

- Inerbimento ;
- Schermatura arborea e/o arbustiva
- Piantagione di alberi ed arbusti
- Sistemazione svincoli con viadotto sovrastante

- Piantagione di talee.

Inoltre, il Proponente dichiara la restituzione agli usi agricoli o l'utilizzo per l'impianto di specie arboree delle aree di cantiere ed individua le relative attività da eseguire.

### Inquinamento acustico

Si prevede:

- l'inserimento di 10.155 m. di barriere
- la stesura di pavimentazione drenante fonoassorbente sull'intera viabilità di progetto
- la sostituzione degli infissi esistenti con apposti infissi fonoisolanti ai piani alti di alcuni edifici residenziali.

### Misure di Compensazione

Il Proponente non ha ritenuto necessari interventi di compensazione, che avrebbero ulteriormente sottratto territorio agricolo. Un discorso a parte merita l'attraversamento del fiume Adda, per il quale sarà invece necessario individuare aree di compensazione ecosistemica, che verranno stabilite e dettagliate con gli Enti preposti nelle successive fasi di progettazione.

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni.

### 3. Aspetti ambientali: effetti diretti ed indiretti del progetto.

#### 3.1. Atmosfera

Il confronto tra i valori di inquinamento atmosferico determinati in capisaldi di comparazione e le configurazioni immissive descritte con modelli, evidenzia che tra la situazione attuale e quella post-operam non esistono variazioni significative, se non un lieve aumento dell'ampiezza delle fasce di influenza delle ricadute.

Il Proponente presenta elementi finalizzati a dimostrare un contributo trascurabile dell'opera al peggioramento della qualità dell'aria e conduce una valutazione circa il beneficio introdotto dall'opera in quanto l'aumento delle concentrazioni non è proporzionale all'aumento del traffico (+10%), per l'incremento delle velocità medie dei veicoli.

Non si propongono approfondimenti per valutare le condizioni di ricambio delle masse d'aria nel tratto in trincea e galleria di Vigliano

#### 3.2. Ambiente idrico

Nell'ambito del SIA la componente è trattata in modo sufficiente. Le interferenze tra corsi d'acqua e opera in progetto non sono descritte in maniera adeguata.

Nel SIA si fa specifico riferimento all'attraversamento del Fiume Adda in località Bisnate. E' stata redatta una relazione idraulica in merito e sono state fornite le indicazioni idrogeomorfologiche dell'asta dell'Adda secondo quanto riportato nella relazione del PAI (AdB Po); mancano, tuttavia, rilievi di dettaglio del tratto di interesse, sia di tipo morfologico ed evolutivo d'alveo, sia relativamente alle dinamiche fluviali.

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni.

### 3.3 Suolo e sottosuolo

Gli aspetti geologici e geomorfologici nel SIA sono ben caratterizzati e le informazioni geolitologiche presenti sono da ritenersi sufficienti.

Per quanto riguarda le possibili interazioni dei punti di captazione con il tracciato in esame non risulta chiaro se la fascia di rispetto del pozzo potabile in comune di Settala sia o meno interferita dal progetto.

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni.

### 3.4 Vegetazione, flora e fauna - ecosistemi

#### *Vegetazione e flora*

Lo stato della vegetazione attuale è definito ad alto grado di artificializzazione in quanto il territorio interessato dal tracciato è in prevalenza coltivato.

Su base bibliografica, il Proponente esclude la presenza nell'area di interesse di specie floristiche incluse nella categoria "Minacciate" (Libro Rosso delle Piante d'Italia - WWF/Min.Amb., 1992) e nella "Lista Rossa" (ANPA, 2001).

Per quanto riguarda la componente sono state individuate unità territoriali omogenee a ciascuna delle quali è stato attribuito un valore di sensibilità crescente. Le aree maggiormente sensibili sono state individuate nel fiume Adda, nelle rogge e nelle fasce di territorio adiacenti.

#### *Fauna*

Sulla base di dati bibliografici vengono elencate le specie potenzialmente presenti nell'area vasta nella quale s'inserisce quella in esame, considerando in particolare: pesci, rettili, uccelli, mammiferi.

Il Proponente afferma che la presenza di specie sensibili nell'area di progetto è limitata da condizioni ambientali idonee alla presenza di specie adattate a alti livelli di antropizzazione. Le formazioni vegetali risultano alquanto impoverite in termini di diversità strutturale e di composizione floristica.

I possibili impatti sulla componente faunistica sono affrontati in modo sistematico, con considerazioni di tipo qualitativo.

Il Proponente afferma che, trattandosi di adeguamento di un'opera già esistente, non vi sarà un sostanziale peggioramento della qualità ambientale attuale, se non temporaneamente, in fase di cantiere.

#### *Ecosistemi*

Di particolare importanza per l'area in esame sono il Parco Regionale Adda Sud e il Parco Agricolo Sud Milano. Non si citano ZPS che interessano l'ambito del comprensorio in esame.

I pSIC più vicini al corridoio in esame, ma non contigui con l'infrastruttura, sono i seguenti:

- Sorgenti della Muzzetta (codice IT2050009)
- Boschi e Lanca di Comazzo (codice IT2090002)
- Bosco del Mortone e Garzaia del Mortone (codici IT2090003 e IT2090004).

### Reti Ecologiche

Il carattere di adeguamento dell'opera già esistente porta il Proponente ad affermare che l'adeguamento del tracciato esistente non aggrava, in termini sostanziali, le attuali condizioni di frammentazione delle reti ecologiche sul territorio.

Ai fini di un miglioramento della permeabilità faunistica dell'attuale infrastruttura viaria, si individuano le caratteristiche ed i punti di inserimento di nuovi sottopassi faunistici, di dimensioni variabili e muniti di aree di vegetazione ad invito.

### 3.5. Salute pubblica

La salute pubblica viene trattata con il rimandare alle singole componenti (atmosfera, suolo e sottosuolo, rumore; vibrazioni) studiate nel SIA.

### 3.6 Rumore

La stima del clima acustico dimostra la potenziale capacità di mitigare le situazioni critiche. Per quanto riguarda la fase di cantiere il Proponente dichiara che il disturbo dovuto al rumore sarà reso marginale con scelte di percorso alternative.

Va previsto il monitoraggio del rumore in prossimità dei ricettori più esposti, con particolare riferimento all'edificio scolastico di Zelo Buon Persico.

Resta, inoltre, da verificare che il parco Adda Sud non presenti una reale fruibilità, nel periodo tardo serale (oltre le ore 22) con conseguente adeguamento dei livelli di immissione entro i limiti di legge.

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni.

### 3.7 Paesaggio

Il tracciato attuale, ormai inserito nel paesaggio da 40 anni, secondo il Proponente non si contrappone a componenti naturali di pregio e l'ampliamento non può aggravare ulteriormente il segno sul territorio.

L'analisi delle interazioni dell'opera con il paesaggio è formulata dal Proponente positivamente sulla base della migliore fruizione che la popolazione residente potrà avere dell'infrastruttura stradale.

Vanno comunque effettuati approfondimenti per gli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica con particolare riferimento alle aree degli svincoli.

Sulla base di quanto sopra si sono generate apposite prescrizioni.

**In merito al progetto in esame, non sono pervenute osservazioni del pubblico.**

## LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI

1. il progetto su cui viene espresso il parere di compatibilità ambientale riguarda l'ampliamento di una infrastruttura esistente e che tratta, più specificatamente, dell'ampliamento di un tratto stradale a due corsie ordinarie di marcia;
2. è di immediata evidenza che l'ampliamento non può essere localizzato che in affiancamento alla infrastruttura esistente;
3. il presente parere viene formulato in seguito alla unione di due distinti progetti di cui uno è qualificato come "definitivo" e l'altro è qualificato come "preliminare".

## CIO' PREMESSO

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMessa,**

## PARERE POSITIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto qualificato come "definitivo" **"Riquifica e potenziamento della S.S. 415 "Paulese": Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso il ponte sull'Adda)"** e del progetto qualificato come "preliminare" **"Riquifica e potenziamento della S.S. 415 "Paulese": Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda - Ponte sull'Adda"**, salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è tuttavia condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate. Le prescrizioni riferibili al progetto "definitivo": **"Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso il ponte sull'Adda)"** andranno recepite nell'aggiornamento del medesimo prima che questo venga sottoposto alla Conferenza di Servizi di cui all'art.4 del D.Lg. 190/2002.

*Prescrizioni di carattere comune ai due progetti:*

1. Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, e completarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici. Inoltre deve destinare almeno il 3% dell'importo complessivo dei lavori alla realizzazione di interventi di compensazione ambientale, da definire e concordare con i Comuni interessati dall'opera.

2. Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.
3. Corredare il progetto delle opere di mitigazione e compensazione naturalistiche con uno specifico piano per la manutenzione delle opere a verde e di ingegneria naturalistica.
4. Inserire 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.
5. 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 EMAS (Regolamento CE 761/2001).
6. Redigere gli elaborati in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.
7. Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, 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
  - *"Manuali di Ingegneria naturalistica"* della Regione Lazio, 2001 e 2003
  - *"Atlante delle opere di sistemazione dei versanti"* dell'APAT, 2002.
8. Comprendere un progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA e inserirne il relativo costo nel quadro economico generale.
9. Analizzare la fase di cantierizzazione in modo completo, precisando tutti gli effetti ambientali ed i possibili interventi di mitigazione; stimare gli effetti dei movimenti dei mezzi di cantiere sul traffico;
10. Prevedere che gli interventi sui corsi d'acqua siano condotti in modo da salvaguardarne la biodiversità e la funzione di corridoi ecologici.
11. Approfondire le modalità e l'ubicazione dei siti di approvvigionamento e di conferimento dei materiali di risulta.
12. Contenere le indicazioni di cui al DPR n.142/2004 relativo all'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare.

**Prescrizioni relative al progetto definitivo "Riqualfica e potenziamento della S.S. 415 "Paulese": Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso il ponte sull'Adda":**

13. Individuare soluzioni architettoniche di pregio per le opere d'arte quali sovrappassi, ponti e viadotti.
14. Contenere 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.
15. Adottare le soluzioni progettuali presentate nelle integrazioni che prevedono di spostare lo svincolo Bettola in direzione Spino d'Adda per non interferire con la cascina limitrofa e di spostare verso sud l'allargamento della ex SS. 415 Paullese dopo lo svincolo Bettola per conservare il filare arboreo esistente a *Salix alba*, *Populus nigra* e *Ulmus minor*.
16. Prevedere la realizzazione del tratto dell'infrastruttura prossimo allo svincolo di Vigliano a raso e non in galleria con adeguate mitigazioni e compensazioni nei confronti degli edifici adiacenti all'infrastruttura.
17. Evitare di interferire con la fascia di rispetto del pozzo potabile del comune di Settana.
18. Contenere un'analisi dell'intervisibilità degli svincoli in viadotto, corredata di opportuna cartografia e fotosimulazioni, che evidenzino le aree potenzialmente esposte ad impatto visivo.
19. Prevedere il monitoraggio del rumore in prossimità dei ricettori più esposti, con particolare riferimento all'edificio scolastico di Zelo Buon Persico.
20. Contenere gli adeguamenti progettuali in conseguenza della verifica sull'effettiva fruibilità del parco Adda Sud nel periodo tardo serale, soprattutto per garantire i livelli di immissione sonora entro i limiti di legge.
21. Approfondire gli effetti determinati dalla realizzazione dell'opera sulla circolazione idrogeologica, soprattutto nelle aree dove la falda è superficiale o affiorante.
22. 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.
23. Approfondire l'analisi dell'inserimento paesaggistico dell'opera nei tratti più sensibili con particolare riferimento agli svincoli e alle zone di maggiore sensibilità ambientale.

**Prescrizioni relative al progetto preliminare "Riqualifica e potenziamento della S.S. 415 "Paullese": Potenziamento della tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda -Ponte sull'Adda"**

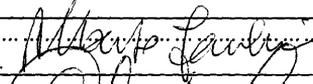
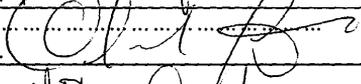
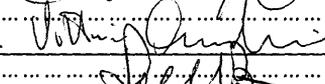
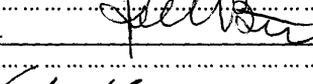
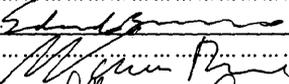
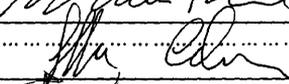
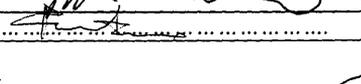
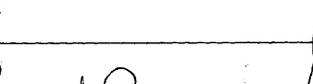
24. Prevedere gli interventi di sistemazione idraulica e ambientale delle sponde del fiume Adda tenuto anche conto del nuovo regime idraulico che il progetto determina, utilizzando per quanto possibile, le tecniche di ingegneria naturalistica.

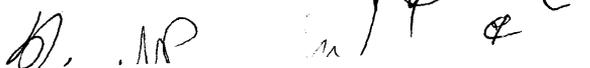
25. Analizzare la fase di cantierizzazione in modo completo, precisando tutti gli effetti ambientali ed i possibili interventi di mitigazione; stimare gli effetti dei movimenti dei mezzi di cantiere sul traffico; precisare le modalità di cantierizzazione del ponte sul fiume Adda e indicare le possibili misure di mitigazione.
26. Prevedere la realizzazione del ponte sul fiume Adda in modo da conseguire un'opera di attraversamento di alto valore tecnico architettonico sia in se stessa che nel contesto paesaggistico nel quale dovrà inserirsi, con una soluzione tecnica che preveda un nuovo ponte in affiancamento totale dell'impalcato a quello esistente in esercizio curando, inoltre, la riduzione della criticità idraulica.
27. Adottare per il ponte storico di Bisnate la soluzione di adeguamento strutturale più consona al suo mantenimento e conservazione storico - architettonica, anche come opera funzionale al Parco dell'Adda.

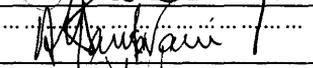
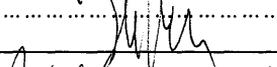
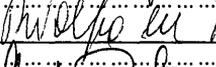
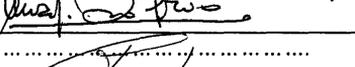
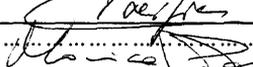
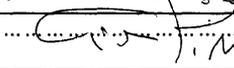
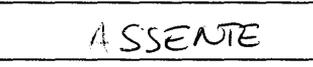
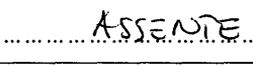
Si esprimono inoltre le seguenti raccomandazioni di carattere comune ai due progetti:

- a) Assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, 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 761/2001 (EMAS).
- b) Tenere nel dovuto conto l'efficacia e l'efficienza dell'illuminazione artificiale nel rispetto delle norme di limitazione dell'inquinamento luminoso.

Roma, li 8 febbraio 2005

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)	..... ASSENTE.....
Prof. Ing. Alberto FANTINI	
Ing. Claudio LAMBERTI	
Dott. Vittorio AMADIO	
Ing. Pietro BERNA	
Arch. Eduardo BRUNO	
Dott. Massimo BUONERBA	
Ing. Giuseppe CARLINO	
Avv. Flavio FASANO	



Arch. Franco LUCCICHENTI	
Dott. Giuseppe MANDAGLIO	
Prof. Antonio MANTOVANI	
Avv. Stefano MARGIOTTA	
Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI	
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO	
Ing. Alberto PACIFICO	
Prof. Ing. Monica PASCA	
Ing. Giovanni PIZZO	
Ing. Mario Rossetti	ASSENTE
Ing. Pier Lodovico RUPI	ASSENTE

~~Ing. Giovanni PIZZO~~