



Regione Lombardia

VERBALE COLLEGIO DI VIGILANZA

ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DEL SISTEMA VIABILISTICO PEDEMONTANO LOMBARDO

Oggi **27 aprile 2012** si riunisce il Collegio di Vigilanza per l'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo.

Sono presenti:

Regione Lombardia: Assessore a Infrastrutture e Mobilità, Raffaele Cattaneo

Ministero delle Infrastrutture: Provveditore regionale OO.PP. Lombardia e Liguria, Pietro Baratono

Provincia di Bergamo: Assessore al Bilancio e Personale, Mario Gandolfi

Provincia di Como: Presidente, Leonardo Carioni

Provincia di Milano: Assessore alle Infrastrutture, Viabilità e trasporti, Mobilità ciclabile, Opere pubbliche stradali, Giovanni De Nicola

Provincia di Monza e della Brianza: Assessore alle Opere Pubbliche, Viabilità e Trasporti, Francesco Giordano

Provincia di Varese: Assessore al Territorio e Grandi Opere, Piero Galparoli

CAL S.p.A./IL S.p.A.: Antonio Rognoni

Autostrada Pedemontana Lombarda: Giuliano Lorenzi

Rappresentanti dei Comuni:

Massimo Zonca – Sindaco del Comune di Filago (BG)

Monica Luraschi – Sindaco del Comune di Grandate (CO)

Giacinto Mariani – Sindaco del Comune di Seregno (MB)

Corrado Boccoli – Assessore del Comune di Vimercate (MB)

Cristina Bertuletti – Sindaco del Comune di Gazzada Schianno (VA)

Pietro Zappamiglio – Assessore del Comune di Gorla Maggiore (VA)

Altri soggetti invitati ai sensi dell'art. 7 dell'Accordo:

Angelo Bonetti – Sindaco del Comune di Brembate (BG)

Maurizio Bedendo – Assessore del Comune di Arcore (MB)

Anna Maria Frontini – Sindaco del Comune di Barlassina (MB)

Donatella Cera – Vice Commissario Prefettizio del Comune di Cesano Maderno (MB)

Massimo Sasso – Sindaco del Comune di Lentate sul Seveso (MB)

Flavio Tremolada – Assessore del Comune di Lesmo (MB)

Luca Santambrogio – Sindaco del Comune di Meda (MB)

Massimo Donati – Sindaco del Comune di Seveso (MB)

Nunzia Tavella – Segretario del Comune di Sulbiate (MB)

L'allegato foglio presenze riporta i nominativi degli altri presenti.

È approvato il verbale della seduta precedente del Collegio di Vigilanza del 13 dicembre 2011.

Il Collegio prende atto che, a seguito delle recenti riorganizzazioni avvenute all'interno della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione, viene nominata Presidente dell'Osservatorio Ambientale la dott.ssa Elisabetta Confalonieri, in sostituzione dell'ing. Marco Burburan, a decorrere dall'1 marzo u.s.

I lavori del Collegio proseguono nella discussione dei punti all'Ordine del Giorno.

Tratta A e primi lotti delle Tangenziali di Como e Varese (Lotto 1)

L'avanzamento dei lavori contabilizzati è pari al 16,6%, mentre l'importo dei lavori già effettuati è pari al 20%.

Per quanto riguarda la Tratta A, sono attive le lavorazioni lungo tutto il tracciato. In particolare si registrano rilevanti avanzamenti per la galleria naturale di Solbiate Olona e per quelle artificiali di Solbiate Olona e Gorla. Sono inoltre in esecuzione i rilevati e le trincee fino a Cislago, mentre sono già state realizzate le fondazioni delle pile e le spalle del viadotto sull'Olona.

Per il tratto compreso fra Cislago e Turate è stata predisposta la perizia di variante, in coerenza con il dossier avallato dal Collegio di Vigilanza dell'11 ottobre scorso, e sarà consegnata a CAL nei prossimi giorni.

In relazione alle aree del demanio militare di pertinenza della caserma "Ugo Mara" in Comune di Solbiate Olona, APL informa che l'Agenzia del Demanio, preso atto di un deposito di rifiuti presso le aree relative al previsto villaggio di pertinenza della Caserma, e presso una porzione marginale di aree necessarie per la realizzazione dell'infrastruttura autostradale, non può procedere alla presa in consegna delle aree e alla stipula dell'atto di concessione con APL fino a quando non saranno completate le necessarie verifiche in corso da parte del Comando militare per quanto riguarda i suddetti rifiuti. È calendarizzato per il prossimo 7 maggio un incontro con la partecipazione, oltre che di APL, dell'Agenzia del Demanio, del Comando militare e di Pedelombarda, al fine di pervenire alla consegna delle aree. APL ha dato la propria disponibilità per un eventuale smaltimento dei rifiuti ed avere così la possibilità di accesso immediato alle aree per i lavori autostradali, al fine di ridurre al minimo le tempistiche necessarie.

Per quanto riguarda il primo Lotto della Tangenziale di Varese, sono attive le lavorazioni lungo tutto il tracciato, in particolare per gli imbocchi della galleria Morazzone, sia in lato Gazzada Schianno che in lato Lozza. È altresì in corso la realizzazione delle pile del viadotto di Vedano Olona.

Per quanto riguarda il primo Lotto della Tangenziale di Como, è in corso la realizzazione delle paratie della galleria artificiale di Grandate e della relativa trincea, con un avanzamento del 50%. È stato impostato lo scavo della galleria naturale Grandate e sono in corso i consolidamenti. Sono state inoltre realizzate le fondazioni del viadotto previsto in zona Acquanegra, sovrappassante la piazzola Econord, e sono stati predisposti i manufatti per i sovrappassi alle linee ferroviarie interferite.

Sono stati approvati oltre il 50% dei progetti esecutivi previsti per la risoluzione delle interferenze.

APL richiama l'attenzione sul tema relativo alla convenzione con ASPI, necessaria per avviare i lavori dello svincolo di Grandate. Sottolinea in particolare che si rende necessario definirne i contenuti e dividerne il relativo progetto; segnala infine che, essendo necessaria la demolizione del posto di manutenzione esistente, occorrerà coinvolgere anche la competente direzione nazionale di ASPI. Chiede pertanto al Collegio di prestare particolare attenzione al tema.

L'Assessore Cattaneo riferisce che il tema è stato discusso in diverse occasioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS e ASPI, che si sono impegnati ad una pronta risoluzione di tutte le tematiche ancora aperte relativamente ai convenzionamenti per i lavori degli svincoli della Pedemontana.

Non ravvisando pertanto criticità al riguardo, non si rilevano possibili azioni da intraprendersi da parte del Collegio di Vigilanza. APL proseguirà nelle attività di propria competenza e riporterà al Collegio aggiornamenti in merito.

È stato calendarizzato il varo delle travi dello svincolo di Cassano Magnago in scavalco all'autostrada A8, a seguito dell'autorizzazione rilasciata da ANAS. Il varo si svolgerà nelle notti fra il 2 e 3 maggio e fra il 3 e 4 maggio prossimo. È già in corso la spinta dei manufatti idraulici dei torrenti Tenore e Rile sotto l'autostrada A8.

L'Assessore Cattaneo informa il Collegio è stato programmato un evento per il varo delle travi del viadotto, nella notte tra il 2 e il 3 maggio a partire dalle ore 24.00 e fino alle ore 2.00 circa. Sottolinea l'importanza di tale evento perché rappresenta un segnale, anche mediatico, dell'avanzamento dei lavori della Pedemontana e dell'attività che ferve nei cantieri. Invita pertanto i membri del Collegio che volessero, a partecipare a questo momento.

L'Assessore chiede inoltre ad APL se è possibile prevedere di anticipare l'orario di ritrovo non oltre le 23.00, al fine di agevolare la partecipazione all'evento e poter eventualmente prevedere anche un sopralluogo ai cantieri limitrofi.

APL riporta che le operazioni di varo sono organizzate in maniera molto puntuale e che, anche in funzione delle operazioni preliminari che si rendono necessarie, non è possibile prevedere una loro anticipazione. In ogni caso dà la propria disponibilità a valutare una anticipazione dell'orario di ritrovo, valutando la possibilità di effettuare un sopralluogo presso i cantieri limitrofi.

Il Comune di Grandate chiede ad APL di garantire la propria disponibilità per l'approfondimento dei temi relativi all'occupazione di alcune aree di pertinenza della scuola la cui realizzazione è prevista nel proprio Comune. Chiede inoltre chiarimenti riguardo la possibile eliminazione del passaggio a livello in corrispondenza della linea ferroviaria FN Saronno – Como, precisando che la strada in oggetto funge da collegamento verso la piazzola ecologica del Comune di Grandate e da accesso ad un impianto di vagliatura inerti.

Richiama infine l'attenzione di APL sulla comunicazione ai cittadini dell'avanzamento dei lavori.

Per quanto riguarda le aree di pertinenza della scuola, APL conferma la propria disponibilità, già offerta in diversi incontri specifici svoltisi sull'argomento, a valutare una ottimizzazione al progetto locale di compensazione ambientale, ma essa potrà essere sottoposta all'approvazione del concedente solo dopo che sarà ultimato il relativo progetto esecutivo. L'ottimizzazione progettuale non dovrebbe richiedere nuove approvazioni da parte del CIPE e potrà essere studiata in modo da non interferire con il progetto della scuola.

Riguardo il passaggio a livello in corrispondenza della linea ferroviaria FN Saronno – Como, APL riporta che si sono svolti diversi incontri sul tema, anche con la partecipazione di FNM, CAL e della Regione. Si è condiviso in tali sedi che si provvederà alla realizzazione di un apposito scavalco, che non sarà tuttavia a carico di APL in quanto non espressamente previsto dalle prescrizioni del CIPE. Il passaggio a livello potrà rimanere operativo fino a quando non sarà realizzato lo scavalco, che garantirà una maggiore sicurezza alla linea ferroviaria. Saranno a breve definiti con FNM i dettagli operativi.

Il Collegio demanda alla Segreteria tecnica l'approfondimento di tali tematiche.

Svincolo di Gazzada Schianno

Il progetto definitivo dello svincolo di Gazzada Schianno, redatto da APL in ottemperanza a quanto prescritto dal CIPE, è stato presentato al Comune nel corso di uno specifico incontro lo scorso 4 aprile. Tale progetto, formalmente consegnato a CAL lo scorso 9 marzo e approvato dallo stesso concedente lo scorso 28 marzo, dovrà essere ora approvato dal CIPE con procedura approvativa ai sensi dell'art. 166 del D. Lgs. 163/2006.

Il Comune di Gazzada Schianno nei mesi scorsi ha tuttavia richiesto di approfondire una differente ipotesi progettuale che, rispetto al progetto definitivo elaborato da APL, si differenzia per la previsione di sottopassare la ferrovia con le rampe di collegamento fra la SP57 e la SP341.

APL ha pertanto effettuato, al riguardo, degli specifici approfondimenti al fine di valutare la fattibilità tecnica ed economica di tale proposta. Riporta in particolare che il sottopasso è da ritenersi tecnicamente fattibile, in quanto le verifiche condotte circa gli aspetti idraulici e gli aspetti tecnici legati alla realizzazione del manufatto a spinta sotto la linea ferroviaria hanno mostrato esiti positivi. Si riscontra tuttavia un problema di carattere economico, essendo stato stimato un extracosto di circa 4 mln € rispetto alla attuale conformazione delle rampe in sovrappasso; occorrerà pertanto valutare la possibilità di copertura effettiva di tali extracosti, effettuando parallelamente le ottimizzazioni che consentano, per quanto possibile, un loro contenimento. APL riferisce di poter destinare a tale intervento, con la preventiva autorizzazione di CAL, le eventuali economie che dovessero risultare da altri ambiti del progetto.

Al riguardo l'Assessore Cattaneo considera il tema della copertura del sovraccosto dirimente per poter eventualmente convergere sulla proposta avanzata dal Comune; chiede pertanto ad APL se esistano delle ipotesi di soluzione.

Il Comune di Gazzada Schianno riferisce che l'ipotesi proposta per le rampe in sottopasso incontra il favore dei cittadini e chiede, pertanto, che nell'ambito della Conferenza di Servizi sia recepita come prescrizione al nuovo progetto dello svincolo.

La Provincia di Varese, sottolineando l'importanza di garantire il collegamento fra la SP57 e la SP341, appoggia l'ipotesi proposta per le rampe in sottopasso, qualora essa venga giudicata economicamente sostenibile.

Il Collegio di Vigilanza, alla luce della discussione intervenuta, prende atto della fattibilità tecnica dell'ipotesi progettuale proposta dal Comune di Gazzada Schianno, che prevede le rampe in sottopasso alla linea ferroviaria e dell'assenza, al momento, della copertura finanziaria. Considerata l'importanza di garantire adeguata contestualità fra le opere dello svincolo e quelle della Tangenziale di Varese, il Collegio condivide di dare comunque avvio all'iter approvativo del progetto, ai sensi dell'art. 166 del D. Lgs. 163/2006, onde evitare uno scollamento temporale troppo ampio.

Il Comune di Gazzada Schianno ribadisce di non essere favorevole al progetto definitivo così come elaborato da APL e comprensivo di rampe in sovrappasso.

Il Collegio di Vigilanza al riguardo ricorda che rimane comunque ferma la possibilità, per ogni Ente, di formulare il proprio parere sul progetto definitivo nell'ambito della prevista Conferenza di Servizi. Dà inoltre mandato alla Segreteria Tecnica di completare gli approfondimenti circa l'ipotesi progettuale che prevede le rampe in sottopasso, con riferimento ai temi che rimangono aperti, che riguardano in particolare: la stima dettagliata dei costi, la copertura economica, le tempistiche di realizzazione delle opere e il consenso degli Enti interessati.

A seguito di tali approfondimenti il tema sarà nuovamente sottoposto al Collegio per l'avallo formale dell'ipotesi progettuale proposta. L'ipotesi progettuale, qualora condivisa da tutti i soggetti interessati, potrebbe essere proposta nel corso dell'iter approvativo del progetto definitivo dello svincolo.

Tratte B1, B2, C e D (Lotto 2)

Lo scorso 17 febbraio è stato sottoscritto il contratto fra APL e l'ATI guidata dall'impresa austriaca Stabag AG (con Grandi Lavori Fincosit S.p.A., Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro S.p.A., Adanti S.p.A.) per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere relative alle Tratte B1, B2, C e D e opere di compensazione, compresa l'opera connessa TRVA13-14 "variante alla Varesina" e la Greenway.

Lo scorso 24 febbraio è stato consegnato l'ordine di inizio delle attività, per l'avvio della progettazione esecutiva e delle attività tecnico-amministrative relative agli espropri ed alla risoluzione delle interferenze propedeutiche all'avvio dei lavori. APL ha consegnato ai progettisti il materiale di riferimento (progetto definitivo revisionato e dossier) affinché nel progetto esecutivo

siano recepite le ottimizzazioni condivise nell'ambito del lavoro di concertazione sin ora condotto con gli Enti Locali.

Il Collegio prende atto che sono previste le seguenti tempistiche:

- 180 giorni per la progettazione esecutiva (consegna entro il 21 agosto 2012);
- 30 giorni per l'approvazione del progetto esecutivo da parte di APL;
- 30 giorni per l'approvazione del progetto esecutivo da parte di CAL;
- l'avvio dei lavori subito dopo l'approvazione del progetto esecutivo da parte di CAL (ottobre 2012).

Nell'ambito della realizzazione delle opere sarà data priorità allo svincolo di Lomazzo, per dare continuità alla Tratta A mediante interconnessione con l'autostrada A9 e consentire così la funzionalità di tale Tratta entro la fine del 2013.

Per lo svincolo di Lomazzo si prevede quindi:

- entro il 14 giugno prossimo la consegna del progetto esecutivo;
- 395 giorni per l'esecuzione dei lavori.

APL, considerando che sono previsti 860 giorni per l'esecuzione delle opere, e non ravvisando al riguardo particolari criticità, conferma il termine dei lavori del Lotto 2 per il 27 febbraio 2015, in tempo per l'evento EXPO2015.

CAL conferma le tempistiche riportate da APL.

APL riferisce che, se si avrà la disponibilità di tutte le risorse economiche in tempo utile, si darà avvio a tutti i lavori; in caso contrario, la consegna dei lavori sarà effettuata per stralci, a seconda della disponibilità finanziaria. Informa infine che nella giornata odierna si è avuta la completa disponibilità del prestito ponte.

L'Assessore Cattaneo manifesta la propria preoccupazione per l'eventualità di una consegna dei lavori per stralci, e ricorda che l'ottenimento della disponibilità economica è compito del concessionario. Prende comunque atto del prestito ponte ottenuto e auspica che non si verifichino criticità dal punto di vista finanziario, potendosi così garantire l'esercizio dell'infrastruttura entro l'evento EXPO2015.

Il Collegio di Vigilanza prende favorevolmente atto delle tempistiche riportate.

Per quanto concerne il contenzioso mosso dalla seconda classificata avverso all'aggiudicazione della gara, si informa che, a seguito della pronuncia del Consiglio di Stato, si passerà ora alla fase di merito. Ciò non interferirà comunque con le successive fasi di progettazione esecutiva e realizzazione delle opere, che procederanno regolarmente.

Collegamento fra l'opera connessa TRMI10 e la SS36

La Provincia di Monza e della Brianza in Segreteria tecnica ha sollevato il tema relativo agli impatti della cantierizzazione della Pedemontana, con specifico riferimento al coordinamento con i lavori di realizzazione del tunnel sottopassante Viale Boito di collegamento verso la SS36. Tale opera rappresenta infatti la naturale prosecuzione dell'opera connessa TRMI10 verso sud e verso la viabilità ordinaria, collegamento che la Provincia ritiene indispensabile, ma che non è previsto dal progetto approvato, né ricompreso nella convenzione di concessione in essere.

La Provincia di Monza e della Brianza precisa infatti che la progettazione dell'opera era stata condotta dalla Provincia di Milano ed il relativo procedimento è stato trasferito alla Provincia di Monza e della Brianza solo nel dicembre 2011. Occorrerebbe pertanto un aggiornamento del progetto, sia per quanto riguarda gli aspetti tecnici (rispondenza alle vigenti normative in materia stradale) che quelli economici. Si renderebbe inoltre necessario un rifacimento di parte delle opere realizzate per il primo lotto dell'opera, ormai ammalorate. Per quanto riguarda la copertura economica, la Provincia riferisce che non sono al momento stanziati risorse nel proprio bilancio. Sono invece stanziati alcuni fondi a bilancio della Provincia di Milano (che ammontano a circa 7.650.000 €), che potrebbe trasferirli alla Provincia di Monza e della Brianza in funzione degli stati d'avanzamento lavori; tali risorse, però, non garantirebbero la completa copertura economica. La

Provincia non ha ritenuto invece percorribile l'ipotesi di utilizzo dei fondi POR a causa delle tempistiche ristrette che sono richieste (necessità di collaudo dell'opera entro la fine del 2014). La Provincia di Monza e della Brianza chiede pertanto di valutare l'istituzione di un apposito tavolo istituzionale sull'argomento, al fine di approfondire la possibilità che APL realizzi tale intervento, considerato quale opera complementare a Pedemontana, in tempi coerenti con l'opera connessa TRMI10. Per la copertura economica, la Provincia propone invece di valutare l'ipotesi di finanziamento da parte di altri Enti ed eventualmente la possibilità di un contributo economico da parte di APL tramite possibili economie derivanti da altri ambiti del progetto.

APL rimarca che l'opera non è ricompresa nel progetto della Pedemontana, e pertanto non è possibile prevedere l'appostamento di eventuali risorse economiche nel proprio Piano Economico; in ogni caso, per l'utilizzo di eventuali economie che dovessero ingenerarsi nell'ambito del progetto Pedemontana, è sempre necessaria l'autorizzazione da parte del concedente CAL.

APL rimarca altresì che l'opera avrebbe un grande impatto sul proprio Piano Economico, stimabile in circa 8 mln € in luogo dei 4 stimati invece dalla Provincia di Monza e della Brianza.

APL manifesta inoltre le proprie perplessità circa la praticabilità del percorso proposto non ritenendo che la stessa si possa configurare come opera complementare.

L'Assessore Cattaneo, pur condividendo la funzionalità dell'opera, condivide le perplessità espresse da APL circa la praticabilità del percorso proposto dalla Provincia di Monza e della Brianza: rileva infatti che l'opera di collegamento verso la SS36 non fa parte del progetto definitivo di Pedemontana. L'opera in questione, indipendentemente dal rilevante impatto sul Piano Economico di Pedemontana, è oggetto di una ulteriore e differente procedura e appare dunque difficile identificare un presupposto giuridico che ne supporti la realizzazione da parte di APL.

Anche CAL condivide le preoccupazioni espresse riguardo la praticabilità del percorso proposto per l'attuazione dell'opera: ricorda infatti che, per definire un'opera come complementare, essa deve essere divenuta necessaria a seguito di una circostanza imprevista. Non essendo questo il caso, non appare possibile individuare un percorso giuridico che consenta la realizzazione dell'opera da parte del concessionario autostradale.

Il Collegio di Vigilanza, in base alla considerazioni emerse, non ritiene pertanto possibile accogliere la proposta della Provincia di Monza e della Brianza relativa alla realizzazione dell'opera di collegamento verso la SS36 da parte di APL, rilevando la non sussistenza di presupposti giuridici per configurare un possibile percorso in tal senso.

Le esigenze manifestate dalla Provincia circa il collegamento verso la SS36 vengono comunque registrate e potranno essere eventualmente approfondite in altre sedi.

Tratta B2: ottimizzazioni progettuali

A seguito della ripartizione delle risorse economiche derivanti dalla prescrizione del CIPE n. 51 approvata nel Collegio di Vigilanza dello scorso 11 ottobre, nel corso di successive riunioni tecniche sono stati condivisi definitivamente gli interventi di ottimizzazione al progetto della Pedemontana. Tali ottimizzazioni, che vengono condivise dalla Provincia di Monza e della Brianza e dai Comuni di Lentate sul Seveso, Barlassina, Meda, Seveso e Cesano Maderno, sono elencate nella tabella allegata al presente verbale e faranno parte integrante del progetto esecutivo della Tratta B2 che svilupperà Strabag.

Si prende atto che i costi delle opere indicati in tabella sono parametrici e pertanto la quantificazione esatta verrà effettuata nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo; eventuali extracosti o risparmi che dovessero verificarsi rispetto a quanto preventivato andranno rispettivamente a sottrarsi o sommarsi alla quota di risorse "rimanenti", calcolata per ciascun Comune. A valle della progettazione esecutiva sarà calendarizzato un incontro specifico, per una più dettagliata verifica dei costi delle ottimizzazioni.

Vengono riportati degli aggiornamenti riguardo gli altri aspetti discussi, ma non ancora compiutamente definiti:

- opere del Piano Intercomunale della Viabilità.
Non si è ancora deciso chi potrà svolgere la funzione di stazione appaltante. La Provincia di Monza-Brianza è ritenuto dai Comuni il soggetto più idoneo a svolgere questo compito, anche in relazione alla non soggiacenza ai vincoli del patto di Stabilità, ma, per la carenza del proprio organico, la stessa non ritiene possibile svolgere questo ruolo in relazione alle carenze attuali dell'organico. Dà invece la propria disponibilità a svolgere funzioni di coordinamento e supervisione.
Alcune prime ipotesi alternative, da verificare, potrebbero essere di costituire un consorzio fra Comuni per portare avanti la progettazione, demandando poi la successiva realizzazione al singolo Comune, oppure di avvalersi della Stazione Appaltante Unica a livello provinciale, per la quale si stanno perfezionando gli accordi fra i Comuni e la Prefettura di Monza e della Brianza.
Il Comune di Lentate sul Seveso si propone come Comune capofila per svolgere tale ruolo, qualora la propria amministrazione venga confermata a seguito delle prossime elezioni amministrative.
- tempistiche di effettiva disponibilità delle risorse spettanti ai Comuni.
Si è chiarito che tali risorse non potranno essere immediatamente disponibili. Tale aspetto andrà verificato a valle della progettazione esecutiva, in relazione alla disponibilità che si avrà delle risorse economiche per l'intera opera, quando sarà definito il closing finanziario.
Il Comune di Barlassina chiede di valutare la possibilità di rendere disponibili le risorse "rimanenti" per singolo Comune prima di pervenire alla definizione del closing finanziario, al fine di poter attuare dei singoli interventi a livello comunale che potrebbero essere utili anche per smaltire il traffico nella fase di cantierizzazione delle opere di Pedemontana.
Al riguardo APL ricorda che le risorse potranno essere erogate solo a seguito del closing, in quanto solo in quella fase si avrà la certezza del finanziamento complessivo dell'opera; le risorse disponibili prima del closing finanziario sono infatti destinate alla copertura delle spese per l'opera principale.
I Comuni di Lentate sul Seveso e di Barlassina propongono di valutare ipotesi alternative, quali ad esempio: la possibilità di erogazione delle risorse "rimanenti" per step successivi, secondo un criterio di proporzionalità rispetto alle risorse che si renderanno necessarie per l'intero progetto, oppure la possibilità di anticipazione delle risorse da parte dei Comuni, con rimborso successivo da parte di APL.
In ogni caso il Comune di Lentate sul Seveso ritiene importante definire un ordine di priorità dell'erogazione delle risorse in funzione della tipologia di opere da realizzare, garantendo precedenza per quei casi dove gli interventi sono già stati definiti e condivisi.
APL effettuerà al riguardo degli approfondimenti. Riporta che, in ogni caso, le decisioni riguardo la destinazione delle risorse economiche sono di competenza del proprio Consiglio di Amministrazione, che si insedierà a breve ed entro la prossima settimana acquisirà i propri pieni poteri; in seguito a ciò si potranno effettuare più approfondite valutazioni su tale argomento. Tali aspetti potranno essere meglio declinati nelle necessarie convenzioni da stipularsi.
- Definizione delle modalità di erogazione delle risorse ai Comuni.
Tale aspetto andrà approfondito anche in relazione ai vincoli imposti dal Patto di Stabilità per i Comuni; si può comunque ipotizzare che le risorse verranno erogate sulla base dello stato di avanzamento lavori. In ogni caso si renderà necessaria una convenzione tra APL e singoli Comuni (ovvero due convenzioni distinte, una per la progettazione, l'altra per l'esecuzione delle opere). APL ritiene possibile anticipare le somme necessarie per la progettazione, stimabili in una quota pari al 5-6% circa dell'importo delle opere.
Il Comune di Barlassina sottolinea la necessità di arrivare quanto prima alla condivisione della convenzione.
APL, anche alla luce del prestito ponte di recente ottenuto, dà la propria disponibilità a valutare il testo della convenzione.

Alla luce della discussione intervenuta, il Collegio di Vigilanza condivide l'elenco di opere di ottimizzazione elencate nella tabella, allegata al presente verbale.

Dà inoltre mandato alla Segreteria Tecnica di proseguire nell'approfondimento degli altri temi non ancora completamente definiti, che riguardano in particolare:

- i contenuti della convenzione da sottoscrivere tra APL e Comuni;
- l'individuazione del soggetto che dovrà svolgere il ruolo di stazione appaltante, tenendo conto della disponibilità del Comune di Lentate sul Seveso, e vagliando anche altre ulteriori ipotesi che dovessero emergere sul territorio;
- le tempistiche di realizzazione delle opere, valutando la possibilità di un eventuale anticipo di parte delle quote delle risorse destinate ai singoli Comuni (risorse per opere del piano sovracomunale del traffico e risorse rimanenti), fermo restando che l'erogazione dell'intera quota potrà avvenire solo a seguito del closing finanziario;
- l'integrazione e il raccordo fra l'opera principale e le opere di competenza dei singoli Comuni, prevedendo eventualmente diverse tempistiche di realizzazione per le opere in funzione del coordinamento fra le fasi di cantierizzazione, anche con finalità di risparmio complessivo e funzionalità degli interventi.

Il tema sarà nuovamente sottoposto al Collegio di Vigilanza, a seguito degli approfondimenti di cui sopra.

Bosco delle Querce: ottimizzazioni progettuali

Per cercare di rispondere, per quanto possibile, alle esigenze manifestate dal territorio, sono stati condotti degli approfondimenti finalizzati a ridurre al minimo le interferenze del progetto Pedemontana con l'ambito relativo al Parco Bosco delle Querce. Si rende oggi necessario pervenire ad una decisione definitiva al riguardo, poiché la progettazione esecutiva è già in fase avanzata ed occorre dare un mandato definitivo a Strabag.

Occorre precisare che le prescrizioni del CIPE non chiedono di evitare l'occupazione del Parco, né vietano che in esso si possano effettuare scavi, seppur con le dovute precauzioni. È richiesto, invece, di apportare modifiche al progetto prevedendo una nuova copertura, la minimizzazione della portata delle interferenze dell'infrastruttura viaria con il Parco, l'effettuazione di indagini integrative.

APL, riconoscendo la valenza del Parco Bosco delle Querce, che giustificerebbe pertanto tutti gli sforzi ed i rischi anche procedurali di una eventuale modifica progettuale in questa fase, ha elaborato alcune nuove soluzioni progettuali, illustrate in uno specifico dossier (*Tratta B2 – Variante progetto definitivo revisionato – svincolo di Meda – novembre 2011*).

Come riportato anche nel corso dell'ultima seduta della Segreteria Tecnica, vengono illustrate le diverse soluzioni progettuali, riportate nel dossier, relative alle diverse fasi di approfondimento progettuale sin ora intercorse:

- A. La soluzione progettuale che è stata posta a base di gara e messa a disposizione dell'appaltatore per il suo sviluppo a livello esecutivo è quella prevista nel progetto definitivo revisionato (tavola 3 del dossier). Tale soluzione, in coerenza con quanto prescritto dal CIPE, prevede la realizzazione di una galleria ed il mantenimento di alcune delle rampe dello svincolo di Meda in corrispondenza del sedime esistente, con innesto a T su Via Vignazzola. Tale soluzione prevede un'occupazione di aree a Parco per circa 7.63 Ha.**
- B. APL ha poi elaborato una nuova soluzione progettuale (tavola 5 del dossier), nell'ottica di tutelare al massimo il Bosco delle Querce e minimizzare gli impatti**

generati dall'infrastruttura. La soluzione è stata discussa nel Tavolo Territoriale d'ambito della Provincia di Monza e della Brianza dello scorso 22 marzo e in uno specifico incontro con gli Enti del sistema regionale allargato (Direzioni Generali interessate, ARPA, ERSAF) lo scorso 4 aprile. In questa soluzione progettuale si prevede di mantenere il sedime esistente sia per quanto riguarda la carreggiata principale che lo svincolo, apportando delle minime ottimizzazioni alla configurazione stradale esistente, al fine di realizzare l'allargamento dello spartitraffico fra le carreggiate, l'allargamento in curva per la visibilità e l'inserimento delle corsie di emergenza. Questo assetto progettuale permetterebbe di intervenire, nell'ambito del Bosco, solo sulle scarpate stradali già esistenti per una loro scarifica e pulizia.

APL sta completando le verifiche necessarie per valutare le eventuali ripercussioni che si potrebbero avere relativamente alla sicurezza dell'autostrada; i preliminari esiti rassicurano dal punto di vista tecnico circa la sostenibilità della soluzione.

Su tale nuova soluzione la D.G. Sistemi Verdi e Paesaggio della Regione ha segnalato la necessità di individuare puntualmente le mitigazioni per ridurre l'impatto ambientale, naturalistico e paesistico delle opere, individuando eventuali compensazioni per il Parco.

L'ingombro delle aree del Bosco delle Querce potrebbe così essere ridotto al minimo, prevedendo un'occupazione di aree a Parco per circa 1.98 Ha.

- C. È stata poi proposta una ulteriore ottimizzazione della suddetta soluzione, al fine di venire incontro alle osservazioni mosse dal Comune di Meda, a seguito del citato Tavolo Territoriale, circa l'aumento del traffico nel proprio centro abitato, a causa del mancato adeguamento dello svincolo di Meda. La soluzione ottimizzata, presentata nel corso della Segreteria tecnica del 19 aprile, prevede l'inserimento di una corsia complanare, esterna alla carreggiata autostradale, per agevolare il deflusso dei veicoli in uscita dall'autostrada in direzione Meda e in direzione dello svincolo. Inoltre, la nuova rotatoria su Via della Roggia, con sbinamento della corsia complanare, consentirebbe il collegamento diretto su Via Vignazzola, ripristinando, di fatto, le medesime condizioni di distribuzione dei flussi di traffico previste nel progetto definitivo.

Successivamente, APL ha mostrato che tale soluzione è ulteriormente ottimizzabile, consentendo un risparmio in termini di occupazione di aree del Comune di Seveso. Si potrebbe infatti prevedere uno spostamento e un ridisegno della vasca di raccolta delle acque meteoriche nonché della duna prevista in adiacenza a Via della Roggia.

Dal punto di vista procedurale, come già precisato nelle precedenti occasioni, l'Assessore Cattaneo rimarca che solo a seguito della condivisione formale da parte del Collegio di Vigilanza di una delle soluzioni proposte, si potrà dare mandato a Strabag per la progettazione esecutiva; in caso contrario si dovrà procedere con lo sviluppo del progetto definitivo revisionato.

Si ricorda inoltre che, con l'approvazione CIPE, è già stata dichiarata la compatibilità ambientale dell'opera. Se fosse avallata la nuova soluzione, CAL procederebbe a condividerla con la Commissione Speciale VIA, che in fase di istruttoria sul progetto definitivo pubblicato aveva formulato le prescrizioni recepite dal CIPE nella propria delibera n. 97/2009. Tale confronto sarebbe utile ad avere conferma, da parte della Commissione, che l'assetto progettuale risponde alla ratio di maggiore tutela nei confronti del Bosco delle Querce, che si considera essere alla base delle suddette prescrizioni, ma che solo la Commissione può confermare. L'esame del progetto da parte della Commissione VIA comprenderà anche opportuni approfondimenti riguardo gli impatti ambientali dell'opera.

L'Assessore Cattaneo sottolinea la necessità di pervenire oggi ad una decisione definitiva in merito alla soluzione progettuale da attuare, al fine di scongiurare possibili ritardi sul cronoprogramma realizzativo dell'opera. Ricordando che sono state elaborate e valutate già numerose differenti soluzioni progettuali, rileva che la soluzione progettuale da progetto definitivo (precedente punto A) e la nuova soluzione ottimizzata (precedente punto C) sono le uniche tecnicamente accettabili. Pur ritenendo doveroso dare ascolto alle esigenze manifestate dal territorio di maggiore tutela del Bosco delle Querce, ma rilevando anche che il CIPE non vieta completamente l'occupazione di aree del Bosco, prescrivendo solo di adottare particolari precauzioni, invita i membri del Collegio a scegliere la soluzione che coniughi le diverse esigenze di tutela del Bosco e funzionalità stradale e che quindi sia trasportisticamente efficiente, ma anche meno impattante.

La Provincia di Monza e della Brianza constata che la nuova soluzione ottimizzata (precedente punto C) comporta, rispetto all'assetto del progetto definitivo revisionato, un peggioramento dal punto di vista funzionale e trasportistico sebbene accettabile. Rimarca che la nuova soluzione ottimizzata dà risposta ad altri importanti input provenienti dal territorio, quali la minore occupazione di territorio del Parco del Bosco delle Querce e maggiore sicurezza in fase di cantierizzazione. Condivide quindi la nuova soluzione ottimizzata (precedente punto C), ritenendo che essa costituisca il migliore compromesso possibile fra le diverse esigenze.

Il Comune di Seveso si dichiara ampiamente favorevole alla nuova soluzione proposta (precedente punto B), che prevede il mantenimento della sede stradale esistente, anche comprendendo le difficoltà che si possono riscontrare nel recepimento della prescrizione n. 2 del CIPE in senso letterale. Raccomanda di mantenere particolare attenzione circa la rotatoria prevista su Via Vignazzola a ovest del tracciato autostradale, chiedendo di cercare, per quanto possibile, di mantenerne la posizione sul sedime stradale esistente.

Riguardo le ottimizzazioni proposte alla nuova soluzione (precedente punto C), il Comune di Seveso ritiene necessari ulteriori approfondimenti, al fine di valutare il traffico che potrebbe essere indotto nel proprio centro abitato. Ritiene inoltre necessario approfondire il tema delle possibili compensazioni a favore del proprio Comune, in virtù dei risparmi che si otterranno con l'attuazione della nuova soluzione progettuale.

Riporta infatti che la propria Giunta, con parere espresso lo scorso 26 aprile 2012, si è espressa favorevolmente all'allargamento in sulla sede attuale al fine di ridurre al massimo l'occupazione delle aree del Bosco delle Querce e la movimentazione del terreno. Ritiene però che la nuova uscita diretta dall'autostrada sulla viabilità di Seveso, già gravata nello studio sugli effetti di Pedemontana sul traffico intercomunale di un incremento del 5.35%, potrebbe aggravare pesantemente la situazione; richiede pertanto uno studio accurato e compensazioni sostanziali per il territorio da quantificare prima di ogni decisione.

Propone pertanto di condividere la nuova soluzione proposta (precedente punto B), che prevede il mantenimento della sede stradale esistente, e rinviare la trattazione delle possibili ottimizzazioni (precedente punto C) ad una seduta successiva, dopo opportuni approfondimenti in merito.

Il Comune di Meda sottolinea che il mancato adeguamento dello svincolo di Meda induce maggiori flussi di traffico nel proprio centro abitato e ritiene, pertanto, che la soluzione ottimizzata (precedente punto C) dia adeguate soluzioni a tale criticità, ripristinando una distribuzione di flussi di traffico paragonabile a quella che si aveva nel progetto definitivo revisionato. Esprime quindi la propria condivisione per la nuova soluzione ottimizzata (precedente punto C), che consente di avere impatti sul Bosco

notevolmente ridotti e ridurre la movimentazione di terra, soprattutto nelle aree in cui si ha alta concentrazione di inquinanti, permettendo inoltre di contenere gli impatti sulle viabilità locali, condizione fondamentale per il proprio Comune. Segnala inoltre che occorrerà valutare gli eventuali interventi che si renderanno necessari sulle parti strutturali dell'attuale svincolo di Meda (es. impalcati che hanno limitazioni di carico o guard rail che potrebbero essere ormai ammalorati).

APL ritiene che la nuova soluzione ottimizzata (precedente punto C) sia quella che risponde meglio a tutte le diverse esigenze, in quanto garantisce la tutela del Bosco, anche grazie alle lavorazioni meno impegnative che essa comporta, e garantisce anche un adeguato livello di sicurezza per l'autostrada, pur se con velocità di percorrenza ridotta rispetto a quella di progetto, come verificato tramite gli specifici approfondimenti condotti al riguardo. APL invita inoltre a notare che la soluzione ottimizzata dà una buona efficienza per quanto riguarda la gestione del traffico locale, anche grazie agli sforzi tecnici effettuati per venire incontro alle esigenze manifestate dal Comune di Meda.

CAL condivide le considerazioni effettuate da APL, ritenendo che la nuova soluzione ottimizzata (precedente punto C) sia quella che risponde meglio alle diverse esigenze.

L'Assessore Cattaneo ricorda che, in coerenza con il metodo sempre adottato dal Collegio di Vigilanza, l'eventuale soluzione progettuale dovrà essere condivisa dal Collegio all'unanimità. In mancanza del consenso unanime sulla nuova soluzione, questa non sarebbe attuabile e APL dovrebbe procedere con lo sviluppo del progetto definitivo revisionato. D'altro canto, prendendo atto dell'avanzare della progettazione esecutiva e quindi delle strette tempistiche a disposizione, non si ravvisa la possibilità di un rinvio della discussione ad altra seduta del Collegio.

Propone pertanto di procedere con l'avallo della nuova soluzione ottimizzata (precedente punto C) e valutare in base ad essa, in una fase successiva, la possibilità di eventuali compensazioni a favore del Comune di Seveso.

La Provincia di Monza e della Brianza, al fine di agevolare la mediazione, dà la propria disponibilità a rivedere il riparto delle risorse ex prescrizione n. 51 a favore dei Comuni della Tratta B2 per quanto concerne le sole quote dei Comuni di Meda e Seveso, nel caso in cui il Collegio condividesse la nuova soluzione ottimizzata, lasciando invece invariato ciò che riguarda gli altri Comuni della Tratta B2. La Provincia ricorda infatti che la ripartizione delle suddette risorse era stata effettuata sulla base dell'assetto del progetto definitivo revisionato e, con la soluzione C, si potrebbe ritenere opportuno incrementare la quota destinata a Seveso.

Il Comune di Meda non condivide l'opportunità di rivedere le quote di risorse derivanti dalla prescrizione n. 51, anche considerato che la suddetta ripartizione si era basata sui chilometri di autostrada relativi al singolo territorio, escludendo gli svincoli. I flussi di traffico, invece, per il proprio Comune rimangono invariati fra le due soluzioni.

Il Comune di Seveso ritiene invece necessaria una quantificazione dei risparmi derivanti dall'attuazione della nuova soluzione progettuale, che dovranno rimanere sul territorio sul quale verranno effettuati, ovvero sul proprio ambito comunale.

L'Assessore Cattaneo rimarca che al momento non si è in grado di definire gli eventuali risparmi, e sottolinea che, qualora oggi non si pervenisse ad una decisione definitiva, rimarrebbe confermato l'assetto del progetto definitivo revisionato. Invita pertanto i due Comuni ad arrivare, se possibile, ad una mediazione; si invita quindi il Comune di Seveso a riconsiderare la possibilità di avallare oggi la proposta di soluzione

ottimizzata (precedente punto C), e il Comune di Meda a riconsiderare la possibilità di intervenire sul riparto delle risorse ex prescrizione n. 51.

A seguito di un dibattito sul tema, il Comune di Meda condivide la possibilità di destinare al Comune di Seveso la totalità dei risparmi che saranno quantificati da APL, derivanti dall'applicazione della soluzione ottimizzata (precedente punto C).

Parimenti, il Comune di Seveso condivide la soluzione ottimizzata (precedente punto C), nelle more della valutazione di tali risparmi.

In funzione dell'entità dei risparmi derivanti dall'applicazione della soluzione ottimizzata (precedente punto C), che dovranno essere quantificati da APL, si valuterà l'opportunità di procedere alla revisione, da parte della Provincia di Monza e della Brianza, delle quote di risorse ex prescrizione n. 51 che riguardano i Comuni di Meda e Seveso, incrementando la quota a favore del Comune di Seveso.

La Provincia di Monza e della Brianza ed i Comuni di Meda e Seveso condividono inoltre che eventuali ulteriori miglioramenti dell'assetto delle viabilità locali, senza variazione dell'impianto progettuale generale, potranno essere valutati nelle successive fasi di sviluppo progettuale.

Alla luce di quanto discusso, il Collegio di Vigilanza condivide i seguenti punti:

- 1. Viene condivisa all'unanimità la nuova soluzione ottimizzata (precedente punto C), da intendersi sostitutiva del progetto definitivo revisionato. Lo schema progettuale della soluzione condivisa, siglato dai soggetti interessati, è allegato al presente verbale.**
- 2. Vengono demandati ad APL e CAL, anche confrontandosi con gli Enti interessati, i necessari approfondimenti al fine di quantificare i risparmi derivanti dall'attuazione della soluzione condivisa, che dovranno rimanere sul territorio.**
- 3. Si registra che il Comune di Meda rinuncia, a favore del Comune di Seveso, alla destinazione sul proprio territorio di una quota parte degli eventuali risparmi derivanti dalla modifica progettuale apportata.**
- 4. Accogliendo la proposta della Provincia di Monza e della Brianza, si condivide che, qualora i risparmi, di cui al precedente punto 2, non fossero sufficienti a soddisfare le aspettative del Comune di Seveso, la Provincia stessa si farà parte diligente di una revisione della ripartizione delle risorse ex prescrizione n.51 del CIPE, solo per le quote relative ai Comuni di Seveso e Meda, con lo scopo di una ripartizione più equa dei benefici economici per il territorio.**
- 5. Si registra che, in sede di definizione puntuale del progetto definitivo ed esecutivo della soluzione condivisa, APL dialogherà con il Comune di Seveso al fine di valutare i possibili miglioramenti, che vadano comunque nell'interesse del territorio e che siano coerenti con l'impianto progettuale della soluzione stessa.**

Si passa all'esame dei dossier predisposti dal concessionario; con la loro validazione in Collegio di Vigilanza, APL e CAL si impegnano a recepire le modifiche progettuali.

Ottimizzazione della viabilità locale in Sulbiate – Dossier "Tratta D – Analisi delle richieste del Comune di Sulbiate – Emissione gennaio 2011 – Revisione gennaio 2011"

Il tema dell'ottimizzazione alla viabilità locale nel Comune di Sulbiate è stato discusso nel corso di due incontri svoltisi gli scorsi 20 maggio 2011 e 6 marzo 2012. Il dossier in oggetto, elaborato da APL, prevede il mantenimento di via XXV aprile solo in una prima fase, ovvero in presenza della

sola Pedemontana. Con la necessaria interruzione di via XXV aprile in seconda fase, ovvero in presenza di Pedemontana e della Gronda Ferroviaria Seregno-Bergamo, si prevederebbero ottimizzazioni alla viabilità locale (completamento tangenziale sud di Sulbiate).

Il dossier non era stato in un primo momento condiviso dal Comune, che si era riservato di condurre un ulteriore approfondimento rispetto alle soluzioni proposte.

Nel successivo incontro il Comune, richiamando anche quanto espresso nella propria lettera prot. n. 1256 del 5/03/2012, ha manifestato che *non intende prestare acquiescenza alcuna né al provvedimento di approvazione della progettazione definitiva né al futuro provvedimento che approverà la progettazione esecutiva, riservandosi, fin da ora, di impugnare anche siffatto ultimo atto, e ciò ancorché il Comune medesimo sia intervenuto per indicare lo sviluppo progettuale più gradito*. Ha inoltre manifestato che la sua volontà di non ritirare il ricorso presentato avverso all'approvazione del progetto definitivo Pedemontana.

Il Comune, nell'esercitare la scelta su una delle opzioni progettuali sottopostegli, nell'interesse della comunità di cui è l'ente esponenziale, non ha però voluto abdicare alle funzioni attribuitegli, indicando, tra le varie soluzioni, quella illustrata nel dossier in oggetto, che parrebbe meno pregiudizievole per il territorio comunale, *facendo però nel contempo riserva di contestarne la legittimità in sede giudiziale*.

Il Comune di Sulbiate chiarisce che la propria posizione è dettata dalla difficoltà, per il Commissario Prefettizio, di rinunciare ad un procedimento di contenzioso in atto a soli pochi giorni dalle elezioni amministrative e dall'insediamento della nuova amministrazione. Ritiene infatti che il Sindaco che si insedierà potrà effettuare le proprie valutazioni, anche di carattere politico, e pertanto, nelle more della sua elezione, si è voluto indicare comunque quale fosse la soluzione meno sgradita per il territorio. Conferma la propria volontà di mantenere fermo il ricorso in atto. Chiede inoltre di poter fare chiarezza circa le possibili compensazioni ambientali.

L'Assessore Cattaneo ricorda che, in coerenza con il metodo adottato dal Collegio di Vigilanza, qualora un Comune ritenga, legittimamente, di tutelare i propri interessi in sede giurisdizionale non può contemporaneamente richiedere un confronto in sede politico amministrativa, nell'ambito del Collegio di Vigilanza, per risolvere il medesimo problema. Ricordando altresì che, in mancanza della formale condivisione della soluzione da parte del Collegio, APL non è autorizzata ad attuare la nuova soluzione e dovrà procedere nello sviluppo del progetto definitivo revisionato, rinnova la disponibilità del Collegio di Vigilanza a continuare negli approfondimenti nel tentativo di pervenire ad una condivisione, soltanto se il Comune rinunciasse al contenzioso e scegliesse la strada della mediazione.

La Provincia di Monza e della Brianza condivide la soluzione illustrata nel dossier in oggetto, in quanto maggiormente rispondente alle esigenze del territorio poiché garantisce la continuità della SP177 e il mantenimento di adeguati percorsi per il Trasporto Pubblico Locale.

La Provincia di Monza e della Brianza, sottolineando gli aspetti del dossier che ritiene notevolmente migliorativi per quanto riguarda l'assetto delle viabilità locali, chiede di valutare la possibilità di avallare il dossier nonostante il contenzioso in atto.

Il Collegio di Vigilanza, preso atto della volontà del Comune di Sulbiate di non ritirare il ricorso in atto, e preso atto anche della comunicazione del Comune prot. 2470 del 24/04/2012 con la quale il Commissario conferma la riserva di impugnare qualsiasi decisione venga presa in questa sede, non ritiene possibile procedere all'approvazione del dossier, né ritiene possibile rinviare la discussione ad altra seduta.

Il dossier si intende quindi ritirato.

La Provincia di Monza e della Brianza chiede se è possibile eventualmente ripresentare il dossier al Collegio per l'avallo formale dopo l'insediamento del nuovo Sindaco del Comune di Sulbiate.

APL, in funzione dell'avanzare della progettazione esecutiva, ritiene che la modifica al progetto sarebbe attuabile se la decisione definitiva fosse presa in tempi molto brevi.

Alla luce di ciò, il Collegio di Vigilanza, riconoscendo gli oggettivi elementi migliorativi che il dossier apporterebbe al progetto definitivo revisionato della Pedemontana, condivide che si potrebbe ritenere approvato il dossier, senza necessità di ulteriori formali espressioni da parte del Collegio stesso, solo qualora il nuovo Sindaco, a breve distanza di tempo dal suo insediamento, comunicasse al Collegio di condividere la nuova soluzione, avendo nel contempo ritirato il ricorso in atto.

In caso contrario, il dossier si intende non approvato ed APL procederà con lo sviluppo dell'attuale progetto definitivo revisionato.

Modifica sottopasso tra Lesmo e Arcore (raccomandazione CIPE n. 111) – Dossier "Tratta C – Raccomandazione n. 111 – Gennaio 2011"

Nel corso di due specifici incontri, svoltisi gli scorsi 10 maggio 2011 e 6 marzo 2012 con la partecipazione dei Comuni di Arcore e Lesmo, si è condivisa la soluzione proposta da APL che prevede, in ottemperanza alla raccomandazione n.111, lo spostamento verso ovest di un sottopasso stradale e ferroviario.

Si precisa al riguardo che, come sottolineato dalla Provincia di Monza e della Brianza, tale viabilità non può configurarsi come variante alla SP7, non avendo le caratteristiche di strada provinciale.

La Provincia di Monza e della Brianza ed il Comune di Arcore condividono la soluzione presentata. Il Comune di Lesmo, allontanatosi dalla seduta e poi contattato telefonicamente nella persona del Sindaco Marco Desiderati, condivide la soluzione proposta.

Il dossier è quindi approvato dal Collegio.

Variante alla TRMI17 per una maggiore tutela del "Bosco della Bergamina" – Dossier "Tratta C – TRMI 17 – Bosco della Bergamina – C-RC-04"

Nel corso di un incontro tenutosi lo scorso 6 marzo è stata condivisa la modifica del tracciato dell'opera connessa TRMI 17 nel suo tratto terminale, al fine di ridurre l'occupazione delle aree del Bosco della Bergamina. Il nuovo tracciato proposto rientra all'interno delle fasce di salvaguardia relative al progetto definitivo e, pertanto, la modifica progettuale proposta non comporta difficoltà di ordine procedurale.

La Provincia di Monza e della Brianza ed i Comuni di Arcore e Vimercate condividono la soluzione presentata.

Il dossier è quindi approvato dal Collegio.

Cavalcavia di Via delle Industrie e Via Grignano in Brembate – Dossier "Tratta D – Comune di Brembate – Variante di progetto – Via delle Industrie – gennaio 2011 – revisione 0"

Nel corso di diversi incontri svoltisi con la partecipazione del Comune di Brembate è stata condivisa la soluzione proposta da APL ed illustrata nel dossier in oggetto, che prevede l'eliminazione della rotatoria fra Via Vittorio Emanuele e Via dell'Industria e la modifica del cavalcavia previsto per Via dell'Industria, con la continuità di Via Grignano. È altresì prevista la realizzazione di una pista ciclopedonale a lato della via Grignano verso il capoluogo fino alla rotatoria sulla SP184. APL prevede inoltre di poter eliminare l'isola spartitraffico, presente sulla viabilità relativa alla zona industriale, a fronte della disponibilità dei proprietari della strada per la cessione bonaria delle aree; tale disponibilità deve essere garantita dal Comune. Si precisa inoltre che non è stato possibile dar seguito alla richiesta del Comune di prevedere una bretella monodirezionale di collegamento diretto fra Via Vittorio Emanuele e Via dell'Industria per via delle criticità per la sicurezza e delle difficoltà tecnico-economiche connesse alla sua realizzazione.

La Provincia di Bergamo condivide il dossier presentato, frutto di un lungo lavoro di concertazione. Il Comune di Brembate condivide la soluzione illustrata nel dossier, sottolineando però di non ritenere sufficiente la sola eliminazione dell'isola spartitraffico presente sulla viabilità relativa alla zona industriale (Via Veneto), ritenendo invece necessaria una sua riqualifica. Rimarca inoltre la necessità di prevedere lo spostamento del cavalcavia previsto sull'autostrada più a nord.

APL riporta che tali temi sono stati già discussi nel corso dei numerosi incontri tenutisi con il Comune di Brembate. Conferma la propria disponibilità, già offerta in altre occasioni, di provvedere all'eliminazione dell'isola spartitraffico, e sollecita il Comune ad attivarsi al fine di garantire la disponibilità delle aree necessarie. Conferma inoltre la propria disponibilità ad approfondire il tema relativo allo spostamento del cavalcavia, nelle fasi successive di approfondimento progettuale.

Il Comune di Brembate conferma la propria disponibilità al fine di poter mettere a disposizione di APL le aree necessarie e riporta che sta già attivandosi in tal senso.

Il dossier è quindi approvato dal Collegio.

L'approfondimento del tema relativo alla eliminazione dell'isola spartitraffico presente sulla viabilità relativa alla zona industriale viene demandato all'interlocuzione diretta fra il Comune ed APL, con la supervisione della Segreteria Tecnica.

L'approfondimento del tema relativo allo spostamento del cavalcavia, relativamente alla precisa entità dello spostamento, alla lunghezza del manufatto ed ai possibili extracosti, viene demandato ad APL nel corso delle successive fasi di sviluppo del progetto esecutivo.

Varie

Il Comune di Gazzada Schianno riporta al Collegio di Vigilanza alcune criticità derivanti dalle attività del cantiere attivo nel proprio territorio, legate principalmente alle polveri prodotte dagli scavi. Chiede pertanto se sia possibile prevedere approfondimenti sul tema da parte dell'Osservatorio Ambientale, divulgando poi gli esiti alla cittadinanza.

Il Collegio di Vigilanza accoglie la richiesta del Comune di Gazzada e demanda all'Osservatorio Ambientale di effettuare i necessari approfondimenti.

Il Collegio conferma il mandato affidato alla Segreteria tecnica sulla base di quanto discusso, che si può sinteticamente riassumere nei seguenti punti:

1. completare gli approfondimenti circa l'ipotesi progettuale formulata per lo svincolo di Gazzada Schianno con rampe in sottopasso alla linea ferroviaria, con riferimento ai temi che rimangono aperti (stima dettagliata dei costi, copertura economica, tempistiche di realizzazione delle opere e consenso degli Enti interessati), monitorando parallelamente l'avvio della procedura approvativa del progetto definitivo già approvato dal concedente;
2. approfondire le tematiche segnalate dal Comune di Grandate: ottimizzazioni al progetto locale ed eliminazione passaggio a livello sulla linea FN Saronno – Como;
3. proseguire nell'approfondimento degli altri temi riguardanti la Tratta B2 e non ancora completamente definiti, come sopra specificato;
4. monitorare l'attuazione della soluzione progettuale condivisa per l'ambito del Bosco delle Querce nei Comuni di Seveso e Meda, in base a quanto sopra specificato;
5. supervisionare gli approfondimenti, da effettuarsi a carico di APL e del Comune di Brembate, relativi alla eliminazione dell'isola spartitraffico presente sulla viabilità della zona industriale nello stesso Comune e alla sua possibile riqualifica;
6. approfondire, nell'ambito dell'Osservatorio Ambientale, il tema relativo agli impatti generati dalle lavorazioni attive nei cantieri presso il centro abitato di Gazzada Schianno, con particolare riferimento alle polveri;
7. prevedere un evento pubblico per l'avvio dei lavori del Lotto 2 nel prossimo mese di ottobre.

La prossima riunione del Collegio di Vigilanza da prevedersi, salvo necessità, dopo l'estate, verrà successivamente comunicata.