



PROVINCIA DI MANTOVA

VERBALE DELLA SECONDA SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 2014 DELLA CONFERENZA DI SERVIZI PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE RELATIVO ALLA "EX SS. 413 "ROMANA" RISTRUTTURAZIONE DEL PONTE SUL FIUME PO NEI COMUNI DI BAGNOLO SAN VITO E SAN BENEDETTO PO".

L'anno 2014 (duemilaquattordici), il giorno 15 (quindici) del mese di ottobre, alle ore 10.30, presso la sala Corazzieri della Provincia di Mantova, in Mantova, Via P. Amedeo n.32, si svolge la seconda seduta della Conferenza di Servizi indetta dalla Provincia di Mantova con proprio atto P.G. n. 37219 del 05.08.2014, al fine di esaminare il progetto preliminare relativo alla ristrutturazione del ponte sul fiume Po nei Comuni di Bagnolo San Vito e San Benedetto Po sulla ex Ss. 413 "Romana". La seduta è stata regolarmente convocata con atto n. 44341 PG del 26.09.2014.

Introduce i lavori della Conferenza il Presidente della Provincia di Mantova nonché Presidente dell'Unione delle Province d'Italia, Alessandro Pastacci, che rivolge un saluto ai presenti e comunica che è pervenuto il Parere Unico Regionale relativo al progetto in questione.

Assume la presidenza dei lavori della Conferenza l'Arch. Giulio Biroli, Dirigente del Settore Tecnico e Unico delle Progettazioni e delle Manutenzioni nonché Responsabile Unico del procedimento in oggetto ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.

Le funzioni di Segretario verbalizzante della Conferenza, diversamente da quanto previsto nel suddetto atto di indizione, sono svolte, in forza di apposita delega in data 10.09.2014, dal Dott. Andrea Flora, Responsabile del Servizio Patrimonio, Appalti e Contratti, Espropri della Provincia di Mantova.

Alla Conferenza partecipa altresì l'Ing. Antonio Covino, Responsabile del Servizio Progettazione Stradale, Ponti, Strutture complesse e Porto della Provincia di Mantova nonché progettista dell'opera in oggetto al fine di fornire tutti i chiarimenti necessari circa i contenuti del progetto sottoposto all'esame dell'odierna Conferenza.

Il Presidente precisa che sono state chiamate a partecipare alla Conferenza le seguenti Amministrazioni:

- 1) REGIONE LOMBARDIA**
D.G. Infrastrutture e Mobilità.
Unità Organizzativa Infrastrutture Viarie e Aeroportuali
- 2) REGIONE LOMBARDIA**
SEDE TERRITORIALE di MANTOVA (STer).
- 3) AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO**
- 4) AIPO – Agenzia Interregionale per il PO.**
Settore Idraulico
Settore Navigazione
- 5) MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**
SOPRINTENDENZA BENI ARCHITETTONICI E DEL PAESAGGIO DI BS CR MN
- 6) MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA LOMBARDIA
- 7) AGENZIA DEL DEMANIO**
DIREZIONE REGIONALE DELLA LOMBARDIA
- 8) PREFETTURA DI MANTOVA**
- 9) COMUNE DI BAGNOLO SAN VITO**
- 10) COMUNE DI SAN BENEDETTO PO**

- 11) PARCO DEL MINCIO
- 12) ARPA
- 13) ASL
- 14) TERNA RETE ITALIA
- 15) ENEL
- 16) TELECOM ITALIA S.P.A.
- 17) IMPRESA C.P.L. CONCORDIA Soc. Coop.
- 18) TEA SPA
- 19) PROVINCIA DI MANTOVA
 Settore Ambiente Pianificazione Territoriale Autorità Portuale.
 Servizio Pianificazione e Parchi
 Servizio autonomo VIA_VAS

Il Presidente dà atto che alla Conferenza risultano presenti i rappresentanti delle Amministrazioni di seguito indicate:

per COMUNE di Bagnolo San Vito	Dott.ssa Manuela Badalotti
per COMUNE di San Benedetto Po	Panzani Giuseppe
per TELECOM ITALIA s.p.a.	Neroni Francesco
per REGIONE LOMBARDIA Sede Territoriale di Mantova	Arch. Eligio Fabio Salardi
per ASL Mantova – Servizio Igiene e Sanità pubblica	Dott. Vito Bocelli

Il Presidente, rammenta che, ai sensi di quanto previsto dall'art. 14-ter, comma 1 della L. 241/1990 e s.m.i., le determinazioni relative all'organizzazione dei lavori della Conferenza di Servizi saranno assunte a maggioranza dei presenti. Procedo, quindi, a verificare che essi dispongano dei poteri spettanti alla sfera dell'amministrazione rappresentata in relazione all'oggetto del procedimento, facendo acquisire dal Segretario, ove esistenti, i documenti di delega, acquisiti nel fascicolo agli atti, rilasciati dall'organo istituzionalmente competente dei rispettivi enti di appartenenza.

Risultano assenti i rappresentanti dei seguenti Enti:

- REGIONE LOMBARDIA – D.G. Infrastrutture e Mobilità
- MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI Soprintendenza per i Beni architettonici e del Paesaggio di Brescia, Cremona e Mantova;
- MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI Soprintendenza per i Beni archeologici della Lombardia
- AUTORITA' DI BACINO DEL FIUME PO
- TERNA RETE ITALIA
- TEA SPA
- PREFETTURA DI MANTOVA
- AGENZIA DEL DEMANIO Direzione Regionale della Lombardia
- Impresa C.P.L. Concordia Soc. Coop.
- AIPO – Agenzia Interregionale per il PO
- PARCO DEL MINCIO
- ARPA
- ENEL
- PROVINCIA DI MANTOVA *Settore Ambiente Pianificazione Territoriale Autorità Portuale. Servizio Pianificazione e Parchi. Servizio autonomo VIA_VAS*

Il Presidente chiarisce poi le modalità di svolgimento della Conferenza e fa consegnare dal Segretario a ciascuno dei rappresentanti delle Amministrazioni presenti una scheda di partecipazione da compilare ed eventualmente completare con tutte le precisazioni, prescrizioni e puntualizzazioni che si riterranno opportune ai fini del rilascio dei rispettivi assensi.

A questo punto il Presidente comunica che nel tempo intercorso tra la prima seduta della Conferenza e la data odierna è pervenuto il Decreto Regionale n. 8939 in data 30.09.2014 di valutazione di incidenza ambientale positiva in cui, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97 e s.m.i., si esprime "valutazione di incidenza positiva, ovvero assenza di possibilità di arrecare una significativa incidenza negativa sull'integrità dei Siti Natura 2000 interessati nel rispetto degli obiettivi di conservazione della rete natura 2000 e sull'integrità della rete ecologica regionale, del progetto ex Ss. 413 "Romana..." con prescrizioni.

Il Presidente comunica che sono pervenuti anche il Parere Unico Regionale e un parere di Enel integrativo a quello acquisito al verbale della prima seduta della Conferenza di Servizi. Il Presidente dà lettura di detti pareri favorevoli, che vengono di seguito integralmente riportati e allegati al presente verbale quali parti integranti e sostanziali dello stesso:

**ESPRESSIONE PARERE UNICO REGIONALE
REGIONE LOMBARDIA
D.G. Infrastrutture e Mobilità.**

Introduzione

1.1 Inquadramento programmatico e normativo

Il rifacimento del ponte sul fiume Po lungo la EX SS 413 "Romana" interessa, in sponda idraulica sinistra, il territorio del Comune di Bagnolo San Vito per circa 200 metri e il territorio del Comune di San Benedetto Po per circa 150 metri, oltre all'area golenale del Comune di San Benedetto Po, già occupata da attività estrattive, nella quale verranno approntati i cantieri.

L'opera è contenuta nel "Programma degli interventi prioritari sulla rete viaria di interesse regionale", il cui ultimo aggiornamento è stato approvato con DGR X/987 del 29/11/2013, coerentemente con il Programma Regionale di Sviluppo della X legislatura.

Nell'ambito di tale Programma l'intervento, denominato "Ex 55 413 — Nuovo Ponte San Benedetto Po" e indicato con il codice MN022, ha un costo di 30,00 mln€, a carico di Regione Lombardia, il cui finanziamento è subordinato alla sottoscrizione di una specifica convenzione fra Provincia di Mantova e Regione Lombardia.

Il Ponte in oggetto, la cui realizzazione risale alla seconda metà degli anni '60, presenta necessità di ristrutturazioni maturate già negli anni 1993 -1994 e 2000, a seguito di due episodi di piena eccezionale, e in conseguenza agli eventi sismici del 20 e 29 maggio 2012. Tali circostanze hanno indotto un accentuato stato deformativo sul manufatto, con una progressione delle deformazioni già in atto, determinate dall'invecchiamento del manufatto stesso e dalle caratteristiche costruttive delle parti strutturali.

Hanno fatto seguito a ciò una serie di ordinanze per l'istituzione di limitazioni di transito e di velocità, che permangono tutt'ora e che inducono inevitabilmente uno stato di sofferenza e di disagio economico e sociale a un ampio territorio denominato "Destra Secchia", che utilizza la ex S.S. 413 "Romana" quale asse primario di spostamento fra Mantova e il casello di Mantova Sud sulla Autobrennero.

Con lo scopo di dare corso al progetto di ripristino, nel 2013 le amministrazioni provinciale e regionale hanno concordato la sostituzione del tratto di manufatto del ponte posizionato nell'alveo attivo del fiume, verificando nel contempo la stabilità e funzionalità della parte in golenale.

Il progetto in esame prevede un intervento di ristrutturazione del ponte esistente, caratterizzato dai seguenti elementi principali:

- *sostituzione della struttura esistente in calcestruzzo armato nella parte del ponte che coincide con la sezione incisa dell'alveo, dalla spalla SP1 alla pila 5, e raccordo con la parte golenale;*
- *ripristino del flusso veicolare sulla SP. ex S.S. 413 "Romana", eliminando le vigenti limitazioni disposte dalle ordinanze e limitando, per un periodo massimo di circa 105 giorni continuativi, in fase di cantiere, l'interruzione della viabilità sulla SP. ex S.S. 413 in corrispondenza del fiume Po;*
- *mantenimento dei flussi veicolari attuali, senza incremento di traffico.*

L'esigenza di limitare al massimo l'interruzione della viabilità ha condizionato le scelte progettuali (ad esempio la larghezza del ponte), che prevedono la realizzazione delle parti strutturali del nuovo ponte mantenendo in funzione, fino alla fase finale, il ponte esistente.

L'avvio dei lavori dell'opera stradale è previsto per giugno 2015, per una durata di 21 mesi, durante i quali la viabilità sarà interrotta per 105 giorni.

Il costo dell'opera in esame è stato stimato dalla Provincia di Mantova in 34,00mln€.

L'intervento di ripristino e conservazione materica del tratto di ponte posto in golena, dalla pila 6 alla spalla 5P2, è rinviato, nel progetto presentato, all'individuazione della copertura finanziaria.

1.2 Indizione della Conferenza di Servizi e costituzione del Gruppo di Lavoro interdirezionale

L'Amministrazione Provinciale di Mantova, ente proprietario e gestore del ponte sul fiume Po, ha redatto, tramite il proprio Settore Tecnico e Unico delle Progettazioni e delle Manutenzioni, il progetto preliminare dell'opera, approvato sotto l'aspetto tecnico con Deliberazione della Giunta Provinciale n°92 del 30/07/2014. Successivamente, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 14 e successivi della Legge n. 241 del 7 agosto 1990 e s.m.i., ha indetto la Conferenza di Servizi per l'esame del progetto, finalizzata all'acquisizione delle condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente.

La prima seduta della Conferenza di Servizi si è svolta il giorno 10 settembre 2014.

Per giungere all'espressione del parere di competenza regionale nell'ambito del procedimento di Conferenza di Servizi è stato coinvolto il Gruppo di Lavoro interno alla Regione, costituito con Decreto del Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità n. 9700 del 25 ottobre 2013, poi integrato con Decreto n. 10726 del 21 novembre 2013, le cui funzioni di coordinamento sono in capo alla U.O. Infrastrutture Viarie e Aeroportuali della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità. All'interno del Gruppo di Lavoro sono rappresentate le seguenti Direzioni Generali e Centrali di Regione Lombardia:

D.G. Presidenza - Direzione Centrale Programmazione Integrata e Finanza

U.O.C. Programmazione Strategica e Attuazione PRS

U.O.C. Coordinamento SIREG e STER — supporto al coordinamento delle Sedi Territoriali

U.O.C. Coordinamento SIREG e STER — Sede territoriale di Mantova

D.G. Infrastrutture e Mobilità

U.O. Infrastrutture Viarie e Aeroportuali

U.O. Infrastrutture Ferroviarie per la Navigazione e lo sviluppo Territoriale

D.G. Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo

U.O. Programmazione Territoriale e Urbanistica

D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile

U.O. Risorse Idriche e Programmazione Ambientale

U.O. Energia e Reti Tecnologiche

U.O. Qualità dell'Aria Clima e Sostenibilità Ambientale

U.O. Valutazione e Autorizzazioni Ambientali

U.O. Parchi, Tutela della Biodiversità e Paesaggio

U.O. Attività estrattive, Bonifiche e Pianificazione Rifiuti

U.O. Politiche Ambientali Integrate

D.G. Agricoltura

U.O. Sviluppo dei Sistemi Forestali, Agricoltura di Montagna, Uso e Tutela del suolo agricolo

D.G. Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione

U.O. Sistema Integrato di Prevenzione

U.O. Interventi Integrati per la Sicurezza, l'immigrazione ed il Sistema di Polizia Locale

D.G. Salute

U.O. Governo della Prevenzione e Tutela Sanitaria

Fanno parte del Gruppo di Lavoro anche A.R.P.A. Lombardia e il Dipartimento di Prevenzione Medica della A.S.L. territorialmente competente (nel caso specifico A.S.L. di Mantova).

1.3 Sintesi delle attività del Gruppo di Lavoro interdirezionale

Con nota del 25 agosto 2014 del Dirigente della U.O. Infrastrutture Viarie e Aeroportuali è stata convocata la prima riunione del Gruppo di Lavoro interdirezionale per la presentazione del progetto, che si è svolta in data 4 settembre 2014.

A seguito di tale incontro sono pervenuti i seguenti pareri:

- D.G. Agricoltura - U.O. Sviluppo dei Sistemi Forestali, Agricoltura di Montagna, Uso e Tutela del suolo agricolo (prot. M1i.2014.0077388 del 16/09/2014)

- D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile - U.O. Energia e Reti Tecnologiche (prot. T1.2014.0041 845 del 15/09/2014)
- D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile - U.O. Qualità dell'Aria, Clima e Sostenibilità Ambientale — Rumore ed Inquinanti fisici (prot. T1.2014.0044623 del 29/09/2014)
- D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile — U.O. Parchi, Tutela Della Biodiversità e Paesaggio — Paesaggio e Biodiversità e Rete Natura 2000 (prot. T1.2014.0043210 del 19/09/2014)
- D.G. Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione - U.O. Interventi Integrati per la Sicurezza, l'immigrazione ed il Sistema di Polizia Locale (prot. Y1.2014.0006723 del 19/09/2014)
- D.G. Salute U.O. Governo della Prevenzione e Tutela Sanitaria (e-mail del 30/09/2014)
- D.G. Presidenza U.Q.C. Coordinamento SIREG e STER — Sede territoriale di Mantova (e-mail del 1 ottobre 2014)
- ARPA (prot. arpa_mi.2014.0117512 del 05/09/2014)
- A.S.L. di Mantova (prot. n. 54231/14 del 18/09/2014)

Sulla scorta dei pareri pervenuti, la U.O. Infrastrutture Viarie e Aeroportuali ha predisposto il parere unico regionale, inviato via e-mail a tutti i componenti del gruppo di lavoro per un confronto conclusivo, **che si è svolto l'8 ottobre 2014.**

Ha preso parte all'incontro esclusivamente ARPA Lombardia, mentre la D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile — U.O. Parchi, Tutela Della Biodiversità e Paesaggio — Paesaggio e Biodiversità e Rete Natura 2000 ha anticipato per l'occasione, con mail del 7 ottobre (trasmesso successivamente con protocollo T1.2014.0046941 del 09/10/2014), il Decreto 8939 del 30/09/2014 di Valutazione di Incidenza per la presenza della ZPS IT2OBO5O1 Viadana Portiolo San Benedetto Po Ostiglia, in parte interessata dall'intervento in esame in quanto il Ponte sul Po coincide con il limite orientale della terza delle quattro parti che compongono il Sito della Rete Natura 2000.

In relazione a ciò si precisa che tutte le considerazioni contenute nei paragrafi che seguono costituiscono il parere unico regionale sul progetto preliminare dell'opera in oggetto.

2. Caratteristiche generali del progetto

2.1 Principali caratteristiche del tracciato

Il ponte oggetto di ristrutturazione percorre il territorio dei due Comuni di Bagnolo San Vito e San Benedetto Po, entrambi appartenenti alla provincia di Mantova e confinanti nella posizione centrale dell'alveo inciso del fiume Po. Il manufatto attuale si estende per una lunghezza complessiva di circa 613 metri lungo la SP. ex SS. 413 "Romana", attraversando in sponda idraulica sinistra prima il Comune di Bagnolo San Vito e successivamente, in sponda destra, il Comune di San Benedetto Po.

Il progetto preliminare prevede un intervento di sostituzione della struttura esistente in calcestruzzo armato posta tra la spalla esistente SP1 in sinistra idraulica e la pila P5, fino alla trave tampone della campata 6, per uno sviluppo complessivo di 345 metri circa, mediante una struttura in acciaio cor-ten, costituita da due archi rispettivamente di 180 e 149 metri, oltre a una "piastra tampone" di connessione con la struttura esistente, di circa 15 metri. In sponda sinistra il ponte si collegherà alla spalla esistente, mentre in sponda destra verrà realizzata una nuova pila allo scopo di connettere il nuovo impalcato con quello esistente (che verrà mantenuto per l'intero tratto golenale).

La struttura ha una larghezza complessiva di impalcato pari a circa 22,00 metri e prevede il potenziamento della spalla SP1 posta in sinistra idraulica, la realizzazione di una sola pila centrale in alveo e una pila in golenale posta a circa 43 metri dalla pila P6 esistente. L'intervento di ristrutturazione del ponte comprende l'asportazione integrale del tratto di ponte che scavalca l'alveo inciso del fiume, comprese le fondazioni fino alla quota del fondo attuale dell'alveo inciso.

L'intervento adegua la sezione stradale esistente alla categoria C2 — extraurbana secondaria — con due corsie di marcia, aventi una sezione stradale pari a 9,50 metri complessivi.

Oltre alle due corsie centrali sono previsti due percorsi laterali di 4,15 metri, aventi funzione di percorso turistico-ciclopedonale, spazi fruitivi, spazi manutentivi ecc., che rispondono anche alle necessità di sicurezza e alle esigenze eventualmente determinabili da situazioni di emergenza. Il percorso ciclopedonale potrà raccordarsi con i percorsi ciclopedonali esistenti lungo il Po, su entrambe le sponde, ma solo in un senso di marcia, tramite due passerelle: la prima, di 23 metri, tra la sommità arginale in sinistra idraulica sul lato di valle, che consentirà di raggiungere l'imbocco del nuovo impalcato sulla ex S.S. 413, e la seconda, di 63 metri circa, che, dopo aver affiancato il tratto di ponte esistente in area golenale, scenderà verso il piano campagna, dove si sviluppano i percorsi esistenti.

Una migliore definizione della pista ciclopedonale e dei raccordi fra il ponte esistente e la nuova struttura è previsto che venga sviluppata in fase di progettazione esecutiva.

Le componenti morfologiche e progettuali, in particolare la scelta del doppio arco e il cor-ten, corrispondono alle intese intercorse in fase di concertazione con gli enti competenti in materia paesaggistica e, a tale fine, sono da intendersi vincolati dal disposto approvativo del progetto preliminare.

Tra gli elementi qualitativi prestazionali per la valutazione delle offerte in fase di gara sono stati previsti il ricorso a tecnologie che consentano la riduzione dei tempi di chiusura del traffico e la possibilità di trasporto su acqua dei materiali di cantiere, oltre alla migliore definizione progettuale dei raccordi fra le parti.

3. Espressione del parere regionale

Con riferimento all'opera in oggetto, a seguito della valutazione della documentazione progettuale da parte delle Direzioni Generali competenti, di cui al paragrafo 1.3 della presente relazione, oltre che di specifica valutazione di A.R.P.A. Lombardia e A.S.L. di Mantova, si esprime **parere favorevole al progetto preliminare, subordinandolo al recepimento delle osservazioni e prescrizioni** di cui al successivo paragrafo 3.1.

Si prescrive che nelle fasi progettuali successive alla Conferenza di Servizi sul progetto preliminare, sia data evidenza, con specifici elaborati, dell'ottemperanza alle indicazioni e prescrizioni formulate.

3.1. Osservazioni e prescrizioni

Criticità e prescrizioni del progetto

Come illustrato nella documentazione presentata, le scelte progettuali sono state condizionate da esigenze diverse, e per certi aspetti convergenti, fra le quali è stata identificata come prioritaria dalla Provincia l'esigenza di svolgere i lavori di sostituzione della parte del ponte in alveo, oggetto del progetto, nel più breve tempo possibile. Da qui la scelta di realizzare una pila centrale e, di conseguenza, i due ponti ad arco tra loro collegati, ciascuno costituito da due archi affiancati inclinati e convergenti verso la mezzeria di ciascuna campata.

La soluzione architettonica e ingegneristica individuata soddisfa la necessità di realizzare il nuovo ponte mantenendo, per la maggior parte del tempo, la percorribilità della struttura da sostituire, ma anche quella di realizzare un'opera il cui inserimento paesaggistico e ambientale sia all'altezza del contesto entro il quale dovrà essere collocata.

Pur condividendo l'impostazione e tenendo conto che alle esigenze di carattere ingegneristico devono corrispondere adeguate soluzioni architettoniche, si segnalano alcune criticità, allo scopo di effettuare una revisione del progetto che conduca al contenimento dei costi e alla completa funzionalità dei percorsi ciclopedonali previsti, come di seguito esplicitato.

Elementi che devono essere considerati nella revisione del progetto:

1. **Contenimento dei costi.** Le risorse regionali messe a disposizione per la sostituzione del ponte in alveo ammontano a 30,00 mln€. Sono poi programmati 0,900 mln€ per interventi sulla parte di ponte in golena da sottoporre a eventuali interventi di ripristino. I costi stimati dalla Provincia di Mantova per i lavori di cui al progetto preliminare in esame ammontano invece a 34,00 mln€. E' pertanto richiesto un riesame del progetto e del relativo quadro economico entro l'importo finanziato di 30 mln€ (ad esempio attraverso una riduzione della larghezza dell'impalcato), con voci di spesa da rendere congruenti (ad esempio garantendo le appropriate risorse per gli imprevisti e gli accordi bonari) e tenendo conto delle integrazioni progettuali che seguono. Dovranno essere adeguatamente approfondite le ipotesi di revisione del progetto volte all'ottimizzazione delle risorse disponibili, evitando di condizionare l'iter approvativo e realizzativo dell'opera allo stanziamento di ulteriori risorse.

2. **Funzionalità della pista ciclabile e dei suoi collegamenti con l'itinerario ciclabile lungo il Po.** Come noto il percorso ciclabile lungo il Po appartiene ad un itinerario di scala europea, e come tale necessita di essere adeguatamente connesso con il nuovo ponte, tanto più se si considera l'attenzione dedicata dal progetto agli spazi ciclabili e di fruizione previsti ai lati delle carreggiate. Nel progetto si rileva invece il permanere della difficoltà di connessione fra le piste ciclabili e le parti del ponte esistente in area golenale fino al percorso esistente lungo il Po. Il progetto prevede infatti che solo la pista ciclabile sul lato a valle prosegua verso la sponda destra attraverso una passerella affiancata al ponte esistente, mentre la pista prevista sul lato a monte si chiude in corrispondenza della fine del nuovo manufatto, obbligando gli utenti a un pericoloso attraversamento della strada. In analogia, a nord, le rampe che scendono verso la sponda sinistra del Po sono previste solo sul lato a valle. Ne emerge che le soluzioni proposte risultano incompatibili con le esigenze di sicurezza stradale sia nei confronti dell'utente motorizzato che del ciclista/pedone. Inoltre, l'importanza data nel progetto all'uso ciclabile e pedonale del nuovo manufatto ne dovrebbe garantire l'effettiva fruibilità e continuità dei percorsi, escludendo qualsiasi interferenza con il traffico motorizzato. In considerazione di quanto sopra, si ribadisce la necessità di rivedere il progetto, contemperando l'esigenza di riduzione dei costi e di adeguamento degli spazi ciclabili, prendendo a riferimento le seguenti ipotesi:

- riduzione della larghezza dell'impalcato, diminuendo l'ampiezza degli spazi di fruibilità pubblica ai lati delle carreggiate;
- realizzazione di una sola pista ciclabile bidirezionale lungo il lato a valle, di larghezza non superiore a 3 metri e non inferiore a 2,5 metri, agevolmente collegata al ponte in golena e ai percorsi ciclabili esistenti lungo il fiume Po. Dovranno inoltre essere approfonditi gli aspetti tecnici finalizzati a poter realizzare un manufatto "leggero" o un terrapieno, che consenta di raccordare direttamente l'impalcato in sponda sinistra, lato Bagnolo San Vito, con la strada arginale, posta a quota di poco inferiore, evitando la realizzazione del ponticello di lunghezza circa 23,00 ml. descritto nella Relazione Illustrativa Generale;
- realizzazione sul lato a monte di un passaggio di servizio di 1 metro circa di larghezza, del tutto simile alla soluzione adottata da ANAS per il nuovo ponte sul Po a Piacenza lungo la SS9 e valutata come ottimale. In questo caso il percorso bidirezionale previsto a valle sarà ad uso sia pedonale che ciclabile. In alternativa potrà essere realizzato un percorso pedonale, di larghezza massima di 3 metri, con adeguato collegamento a terra, sia nella zona golenale in sponda sinistra sia in corrispondenza dell'argine in sponda destra, tramite una scalinata o una rampa. Ciò comporterebbe una rivisitazione non solo della sezione trasversale del ponte ma anche delle strutture portanti, con un diverso posizionamento degli archi e dei tiranti, per eliminare la spinta che, se la configurazione della pila in alveo dovesse rimanere identica, introdurrebbe la necessità di un pulvino/trave, oppure, con una soluzione da valutare dal punto di vista architettonico, con il mantenimento degli archi e dei tiranti, eliminando solo le parti di soletta alle estremità.

Si rileva infine la necessità di effettuare la verifica sismica dell'infrastruttura nel suo complesso: del nuovo manufatto, di quello esistente in golena e degli elementi di connessione, e quindi di predisporre un progetto di completamento che possa rendere l'intero manufatto adeguato a sopportare le sollecitazioni esterne.

Sicurezza stradale.

Con riferimento al tema della sicurezza stradale si evidenzia l'importanza di garantire un elevato grado di sicurezza e a tal fine si raccomanda quanto segue:

- garantire una opportuna illuminazione della superficie stradale, compatibilmente con le esigenze di contenimento dell'impatto luminoso;
- prevedere l'utilizzo di asfalti drenanti;
- installare delineatori stradali luminosi per linea continua centrale alla carreggiata, o sistemi analoghi di segnalazione della stessa linea;

Infine si precisa che non è stato possibile esprimersi in merito alla segnaletica, in quanto la versione della tavola 5.9. Planimetria della segnaletica, messa a disposizione, consiste nella sola copertina. A riguardo si rimanda all'esame del progetto definitivo.

Paesaggio

Caratteristiche paesistiche dell'Ambito

L'ambito interessato dall'intervento riguarda aree sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D.lgs. 42/2004 parte terza art. 142 comma 1 lett. c), ricade, secondo il vigente P.P.R., nella Bassa Pianura ed è connotato dal paesaggio delle fasce fluviali. L'area in esame ricade inoltre nella ZPS 1T20B0501 Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia.

Gli indirizzi di tutela del P.P.R. prevedono, tra gli altri, la difesa dei caratteri di naturalità dei corsi d'acqua, dei meandri dei piani golenali, degli argini e dei terrazzi di scorrimento.

Considerazioni sul progetto e impatto paesistico

Le modalità di demolizione dell'impalcato esistente e la procedura realizzativa di montaggio e traslazione nella posizione definitiva del nuovo manufatto sono da considerare soluzioni tecnico-progettuali di qualità, apportando un valore aggiunto alla proposta progettuale, con ricadute positive anche sul contesto paesaggistico per la riduzione dei tempi della fase di cantierizzazione. Il progetto prevede inoltre interventi a verde di riqualificazione e miglioramento dello stato attuale del sistema arginale.

La realizzazione del nuovo ponte costituisce indubbiamente un elemento di forte caratterizzazione paesaggistica del contesto e l'ulteriore valorizzazione dell'infrastruttura viaria esistente (ex 55 413 "Romana") potrà essere conseguita attraverso una rivisitazione dei tratti in calcestruzzo esistenti in golena, con l'adozione di materiali, caratteristiche e tecniche costruttive in sintonia con il nuovo ponte. Ciò consente di conseguire una complessiva armonia paesaggistica e costruttiva dell'infrastruttura viaria, classificata come strada panoramica dal Piano Paesaggistico Regionale, che contribuisca anche alla valorizzazione della fruibilità percettiva dei contesti paesaggistici attraversati dalla ex SS 413 "Romana".

Premesso quanto sopra, accertato che le opere non contrastano con le indicazioni del P.P.R. (cfr. art. 20 delle norme tecniche; né con la DGR 8837/2008 "linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture della mobilità") e risultano in sintonia con i criteri regionali in materia di beni paesaggistici approvati con DGR 2727/2011 (cfr. paragrafo "4.13 — infrastrutture della mobilità") si esprime parere paesaggistico favorevole alle trasformazioni proposte, ribadendo, in coerenza con quanto sopra detto, la necessità che il successivo intervento sulla struttura esistente preveda un adeguamento dal punto di vista materico della stessa e al contesto paesistico entro il quale è inserita.

Analisi delle matrici agricole e ambientali

I contenuti di seguito evidenziati devono essere integrati con quanto previsto dal Decreto 8939 del 30/09/2014 "Valutazione di Incidenza del Progetto Preliminare ex 55 413 Romana - Ristrutturazione del ponte sul fiume Po nei Comuni di Bagnolo San Vito e San Benedetto Po (MN) ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i.". Le prescrizioni del Decreto devono pertanto essere considerate interamente recepite nel presente parere.

Per quanto riguarda le singole componenti ambientali, è previsto che l'impatto ambientale dell'opera riguardi quasi esclusivamente la fase di cantierizzazione, poiché la nuova architettura in acciaio verrà installata nella stessa posizione del ponte attuale e senza modifiche di percorso del traffico veicolare: lo scenario post-operam sarà quindi sostanzialmente identico a quello ante-operam, previa realizzazione delle opere di compensazione e mitigazione previste dal progetto preliminare.

Con riferimento alla componente suolo e sottosuolo si presume che gli effetti dell'intervento non risultino rilevanti. E' fatta salva l'analisi della qualità dei terreni interessati dalle attività cantieristiche al fine di escluderne l'eventuale compromissione.

Componente vegetazionale

Dagli elaborati di progetto si rileva che gli impatti sulle componenti di settore derivano principalmente dalla realizzazione delle aree di cantiere e riguardano prevalentemente la vegetazione presente. Secondo quanto previsto in sede progettuale i soggetti destinati al taglio riguarderebbero:

Ambito sud della golena:

1. il filare di mitigazione che separa il ponte dall'area di cantiere esistente;
2. la vegetazione di margine alla riva del Po in adiacenza al ponte;
3. il residuo di pioppeto clonale rinaturalizzato presente sul lato sinistro del ponte;
4. La vegetazione di margine del fiume che collega l'area di cantiere all'area del pontile;

Ambito nord della golena:

5. le formazioni ad *Amorpha fruticosa* che si collocano nella stretta fascia golenale;
6. gli alberi isolati (pioppi e salici) presenti in modo isolato sulla scarpata del fiume.

Per tali aree sono previsti espropri e occupazioni temporanee per un totale stimato pari a 2,70 ettari di suolo libero/permeabile. Le superfici interessate da interventi di mitigazione ambientale sono limitate a 1.570 m² di aree espropriate. Con riferimento alla cartografia DUSAF 4.0 di ERSAF le tipologie interferite risultano: per

l'ambito sud della golena, "boschi di latifoglie", "formazioni ripariali" e "cave", mentre per l'ambito nord, la "vegetazione degli argini".

Per quanto riguarda gli interventi mitigativi il progetto preliminare definisce gli obiettivi e le caratteristiche tipologiche cui ci si dovrà attenere nelle successive fasi progettuali, con l'obiettivo di ricostituzione degli elementi vegetazionali che andranno persi e di un possibile loro miglioramento.

Si evidenzia a riguardo la necessità che nelle successive fasi progettuali siano garantiti sia gli interventi volti a ricostituire il patrimonio vegetale perso o compromesso sia il ripristino delle condizioni di fertilità dei terreni agricoli eventualmente interferiti. Tali garanzie dovranno riguardare sia le aree espropriate sia quelle temporaneamente occupate.

La realizzazione delle opere di progetto si stima pertanto che possa determinare un impatto positivo sulla componente vegetazione-fauna-ecosistemi, in quanto occasione per migliorare lo stato attuale con l'obiettivo, in particolare, di ripristinare ecosistemi tipici dell'ambiente padano attualmente compromessi dalla gestione antropica e dall'invasione di specie alloctone, che hanno parzialmente o del tutto snaturato la composizione vegetazionale della zona. Da questo punto di vista il progetto in esame risulta di grande importanza, alla luce degli interventi di mitigazione delineati nel progetto.

Vanno tuttavia evidenziati i seguenti punti:

- per la durata del cantiere, ed anche dopo la sua chiusura, occorre tenere sotto controllo la presenza di cumuli di detriti in quanto facilmente colonizzabili da specie pioniere indesiderate (ad es. *Ambrosia Artemisiifolia*); sarà quindi auspicabile evitarne lo sviluppo, mediante la rimozione di eventuali cumuli di detriti e di terre smosse e prevedendo comunque lo sfalcio e l'estirpamento (escludendo l'utilizzo di erbicidi);*
- per il periodo previsto di manutenzione sarà opportuno tenere sotto controllo la tenuta degli impianti ed il successo delle azioni di rimboschimento, andando a ripetere l'intervento laddove questo non abbia avuto esito positivo.*

Si richiamano infine gli obblighi compensativi previsti in caso di compromissione di superfici a bosco.

Ambiente Idrico

In merito alla qualità dell'ambiente idrico si raccomanda di eseguire i lavori di cantiere riducendo al minimo le possibilità di rilascio di sostanze inquinanti, con particolare riferimento agli idrocarburi ed agli oli lubrificanti utilizzati dai macchinari. Allo scopo di prevenire eventuali conseguenze negative di episodi accidentali, quali sversamenti nel fiume Po, si suggerisce di dotare il cantiere di mezzi di contenimento temporanei (panne, materiale assorbente, etc.) per intercettare rapidamente l'eventuale rilascio di sostanze indesiderate.

Dalla lettura del progetto preliminare si evince come il nuovo ponte verrà dotato di un sistema di raccolta delle acque meteoriche di pertinenza del piano di impalcato e del relativo trasferimento a terra con un idoneo ricettore. Le acque reflue di prima pioggia, qualora si decidesse di raccoglierte in maniera specifica, dovranno essere smaltite in ottemperanza al Regolamento Regionale n°4 del 24/03/2006 e s.m.i., previa autorizzazione da parte dell'Autorità Competente.

Emissioni in atmosfera

Per quanto concerne le emissioni di tipo diffuso in atmosfera, derivanti dalle attività di ristrutturazione del ponte con smantellamento della vecchia struttura e realizzazione del nuovo manufatto, si ritiene che debbano essere rispettati i criteri generali già individuati nel progetto preliminare, con particolare riferimento a:

- installazione di barriere antipolvere almeno in vicinanza dei recettori sensibili;*
- trasferimento dei materiali derivanti dalla demolizione presso gli appositi centri di trattamento per la frantumazione e lo smaltimento;*
- approvvigionamento del conglomerato cementizio presso aziende collocate sul territorio provinciale;*
- nessuna operazione di verniciatura della nuova struttura del ponte in acciaio.*

I criteri sopraelencati dovranno essere implementati con sistemi di nebulizzazione o contenimento, idonei ad abbattere le polveri che si produrranno durante le operazioni di taglio dei manufatti e riduzione volumetrica dei conci eseguite sul ponte e nell'area individuata per il sezionamento e carico dei materiali presso i centri di trattamento.

Inoltre, allo scopo di adottare le misure di mitigazione idonee per la produzione, il carico/scarico ed il trasferimento dei materiali che possono produrre emissioni diffuse di polveri, si dovrà fare riferimento alle disposizioni contenute nella parte I dell'allegato V alla parte V del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. e all'allegato tecnico n°8 della D.G.R. n°8/196 del 22/06/2005.

Per ciò che concerne l'attività di taglio ossiacetilenico si propone, laddove tecnicamente possibile, l'adozione di sistemi di aspirazione ed abbattimento mobili dei fumi e delle polveri che si svilupperanno durante tali operazioni. Le medesime misure di contenimento dovranno essere adottate durante le operazioni di saldatura e, più in generale, nello svolgimento delle attività previste nell'officina meccanica per l'assemblaggio della nuova struttura in acciaio, che sarà collocata nel tratto del ponte oggetto di ristrutturazione.

Impatto acustico

Per quanto concerne gli agenti fisici l'unica matrice di una certa rilevanza, sotto il profilo dell'impatto ambientale, è quella dell'inquinamento da rumore. La valutazione previsionale di impatto acustico allegata al progetto del nuovo ponte prende in esame esclusivamente il rumore prodotto durante l'attività di cantiere, poiché in fase di esercizio il traffico veicolare che interesserà questa infrastruttura sarà il medesimo di quello attuale e, pertanto, il quadro emissivo delle sorgenti sonore risulterà di fatto invariato.

Le attività di cantiere sono, in quanto attività temporanee, autorizzabili ai sensi della legge 447/95 anche in deroga ai limiti di rumore. L'articolo 7 della legge regionale 13/01 definisce gli elementi da considerare nella autorizzazione in deroga delle attività temporanee.

La zona interessata dall'opera riguarda due diverse circoscrizioni comunali, Bagnolo San Vito e San Benedetto Po, con due differenti piani di classificazione acustica del territorio. Dalla stima dell'impatto acustico presso i tre recettori più vicini al cantiere si deduce che durante le fasi "A" (demolizione manufatto) e "B" (montaggio del ponte) si verificherà la violazione dei limiti previsti dalle zonizzazioni acustiche dei territori comunali, mentre nel corso delle fasi "C" (stoccaggio ed approvvigionamento materiali sulla sponda di San Benedetto Po) e "D" (stoccaggio ed approvvigionamento materiali sulla sponda di Bagnolo San Vito) la rumorosità delle operazioni non eccederà le soglie massime fissate dal D.P.C.M. 14/11/1 997.

Nello studio sono fornite alcune indicazioni di carattere prescrittivo relative alla distanza minima da mantenere rispetto ai recettori più prossimi per le attività di demolizione e riduzione del manufatto del ponte esistente e per quelle di montaggio del nuovo ponte che si svolgeranno nella zona di cantierizzazione 1 a San Benedetto Po (25 metri), per le attività di stoccaggio ed approvvigionamento dei materiali che si svolgeranno nella zona di cantierizzazione 2 a San Benedetto Po (240 metri) e per le attività di stoccaggio ed approvvigionamento dei materiali che si svolgeranno nella zona di cantierizzazione di Bagnolo San Vito (160 metri).

Per alcune delle attività più rumorose è stimato il superamento al recettore dei 70 dB(A) di $Leq(A)$ nel tempo di riferimento ed in un caso (infiessione delle palancole) anche gli 80 dB(A) di $Leq(A)$ nel tempo di riferimento. La documentazione in esame, al fine di consentire anche le lavorazioni previste per le fasi "A" e "B", prevede pertanto che il proponente richieda alle autorità comunali apposita deroga ai valori limite di emissione sonora ai sensi dell'art.6, comma 1, lettera h), della Legge n°447 del 26 ottobre 1995 ("Legge Quadro sull'inquinamento acustico").

I Regolamenti Acustici Comunali di Bagnolo San Vito e San Benedetto Po prescrivono per le aree adibite ad attività temporanee, relativamente a determinate fasce orarie, un limite assoluto di immissione diurno pari a 85 dB(A) e l'esenzione dal rispetto del criterio differenziale; si ritiene che il cantiere predetto, in ragione dell'eccezionalità e inderogabilità dell'opera nonché dell'esiguo numero di recettori potenzialmente disturbati, possa lecitamente rientrare in questa fattispecie.

Si sottolinea la necessità di approntare tutte le misure di mitigazione previste dalla documentazione previsionale di impatto acustico:

- esclusivo utilizzo di macchine conformi alle direttive CE in materia di emissione acustica delle attrezzature utilizzate all'aperto, così come recepite dalla legislazione italiana;
- formazione ed informazione del personale;
- minimizzazione del tempo dedicato alle lavorazioni più rumorose e loro concentrazione nei periodi centrali della giornata, lontano dalle ore dei pasti o del riposo;
- barriera fissa alta 6 m in prossimità del ristorante e sul restante tratto in fregio al ponte, barriera di delimitazione dei centri abitati;
- se necessario, installazione di ulteriori e specifiche barriere mobili lungo il perimetro del cantiere;
- utilizzo degli avvisatori acustici solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso, nel rispetto delle vigenti disposizioni in materia di sicurezza e salute sul luogo di lavoro;
- preventiva informazione alle persone potenzialmente disturbate dalla rumorosità del cantiere sui tempi e modi di esercizio, nonché sulle date di inizio e fine dei lavori.

Si ritiene inoltre di evidenziare le seguenti ulteriori prescrizioni:

- laddove venissero svolte eventuali attività in periodo notturno queste dovranno rispettare i limiti di rumore ai recettori residenziali e non saranno autorizzabili in deroga a questi;

- dovranno essere rispettate le distanze minime dai recettori indicate nello studio di impatto acustico per le attività di cantiere;
- dovrà essere effettuato un monitoraggio in corso d'opera dei livelli di rumore prodotti dalle attività dei cantieri tenendo conto, nella scelta della localizzazione e modalità delle rilevazioni fonometriche, dei recettori potenzialmente più impattati e delle lavorazioni particolarmente rumorose;
- anche sulla scorta dei dati del monitoraggio acustico in corso d'opera oltre che delle stime previsionali, dovranno essere adottate, compatibilmente con lo svolgimento delle attività di cantiere, misure gestionali di contenimento del rumore ed eventualmente apposte schermature provvisorie a protezione dei recettori maggiormente impattati.

Il piano di monitoraggio in corso d'opera dovrà prevedere un'adeguata campagna di rilevamento del rumore prodotto dalle lavorazioni in cantiere, al fine di verificare il rispetto dei limiti assoluti di immissione previsti dalla zonizzazione acustica e dei limiti fissati in deroga al D.P.C.M. 14/11/1997 per le attività a carattere temporaneo previste dai Regolamenti Acustici Comunali di Bagnolo San Vito e San Benedetto Po.

Tutela della salute pubblica

Premessa la valutazione positiva dell'intervento, sotto il profilo della tutela della salute, per il miglioramento della fluidità del traffico, la verosimile riduzione dell'incidentalità, nonché la riduzione delle emissioni atmosferiche determinate dalla riduzione del percorso cui sono oggi obbligati i mezzi pesanti, si evidenziano di seguito alcune potenziali criticità o elementi di attenzione di specifica competenza:

1. I cantieri, previsti in zona golenale, dovranno essere serviti dal punto di vista viabilistico ed essere collocati in aree non prossime agli edifici residenziali posti nelle vicinanze in golena; in alternativa dovranno essere attivati sistemi atti a minimizzare gli inconvenienti provocati da polveri, rumori ed emissioni inquinanti in atmosfera (viabilità e lavorazioni,...);
2. Al fine di ridurre al minimo il passaggio di mezzi pesanti nei centri abitati, si ritiene opportuno prediligere, quando tecnicamente possibile, il trasporto dei materiali via acqua;
3. Tutti i materiali (solidi, polverulenti, liquidi, ...) di cantiere/lavorazione che possono rappresentare un rischio inquinamento, dovranno essere collocati fuori dall'area golenale, oppure collocati in contenitori rapidamente mobilizzabili in caso di piena del fiume;
4. Nella fase di demolizione del ponte esistente, la lavorazione/sezionatura dovrà essere limitata al minimo necessario per rendere trasportabile i pezzi via fiume, per il recapito in un idoneo centro di lavorazione/demolizione;
5. I pezzi, una volta sezionati, dovranno essere trasportati (via acqua) al centro di demolizione, mantenendo in tempi ristretti lo stazionamento in loco;
6. Nelle aree in cui sono previste fasi di lavorazioni polverulenti o la raccolta/movimentazione di materiale polverulento, dovranno essere previsti impianti di nebulizzazione (o altri idonei sistemi) per minimizzare il problema polveri;
7. In caso di piena del fiume dovrà essere previsto un piano di spostamento temporaneo del cantiere e del materiale.

Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro

Considerata la necessità di assicurare un efficace controllo delle misure di sicurezza applicate nelle varie fasi di lavoro, nonché la particolarità delle condizioni ambientali in cui si svolge l'attività di cantiere e la specificità delle operazioni da svolgere e delle attrezzature da utilizzare (con particolare riferimento a quanto indicato nell'elaborato 6.1: "Relazione inerente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza e stima sommaria dei costi della sicurezza) in fase esecutiva dovrà essere posta particolare attenzione alla gestione della cantieristica, al fine di ridurre i prevedibili impatti quali, principalmente, polveri e rumori; a tal fine dovrà essere attivato un raccordo operativo con la ASL territorialmente competente propeedeutico alla redazione del POS.

Più in particolare sono espresse le seguenti raccomandazioni:

1. Dovrà essere riservata particolare attenzione, da parte della Stazione Appaltante e in seguito anche dell'Impresa Affidataria, alla verifica dell'Idoneità Tecnico Professionale delle imprese che concorrono all'esecuzione delle opere, avendo cura di verificare con particolare riferimento, nelle varie fasi dell'appalto, l'adeguatezza dei mezzi e le capacità organizzative delle imprese stesse in funzione delle specifiche mansioni. A tal proposito per le schede descrittive delle lavorazioni allegate del PQS si richieda buona capacità di sintesi, l'uso preferenziale di disegni e/o schemi grafici ed un'approfondita contestualizzazione al cantiere.

2. I costi della sicurezza dovranno essere stimati conformemente all'All. XV del D.Lgs. 81/08, in modo congruo e analitico, per voci singole, a corpo o a misura.
3. Dovranno essere individuate e formate, all'interno dei vari Enti/Imprese coinvolte nella realizzazione dell'opera (Stazione Appaltante, Coordinatori per la Sicurezza, Impresa Affidataria, Imprese Esecutrici, ...) le figure incaricate di svolgere i compiti in materia di Sicurezza che potranno fra loro coordinarsi definendo preventivamente modalità e strumenti di comunicazione e interfaccia.
4. Il coordinatore della sicurezza, al di là delle attività che è chiamato a svolgere, deve rivestire un ruolo di "guida, ai fini della sicurezza, per le diverse figure che intervengono nel processo di progettazione e di esecuzione dell'opera, garantendo la coerenza del processo. A tale fine si pongono in evidenza alcuni punti qualificanti:
 - a) prima di iniziare la redazione del PSC dovrà essere effettuato un sopralluogo nel sito oggetto di intervento e dovrà essere documentato dal CSP;
 - b) il CSE, prima dell'inizio dei lavori, deve redigere un proprio cronoprogramma in cui trascrivere una calendarizzazione dei sopralluoghi al fine di garantire una adeguata presenza per le attività di verifica e controllo. La natura delle opere e l'estensione del cantiere probabilmente richiede che il CSE si avvalga della collaborazione di uno "staff di coordinamento in esecuzione" costituito da professionisti abilitati a ricoprire il ruolo di CSP/CSE.
 - c) All'atto della stipula del contratto d'appalto, l'Impresa Affidataria dovrà nominare un Dirigente Tecnico della Sicurezza (DTS), che dovrà garantire una adeguata presenza in cantiere e dovrà avere una congrua formazione commisurata alla complessità tecnica del cantiere.

Competenze sulle aree demaniali

La Sede Territoriale, nell'ambito dei servizi al territorio, svolge attività di Polizia Idraulica sul Reticolo Principale, nel quale è inserito il Fiume Po; pertanto accertati gli atti di progetto si stabilisce che il nuovo manufatto, in sostituzione del precedente, non sarà soggetto a procedimento per occupazione di pertinenze del Demanio Pubblico. A conclusione dei lavori si provvederà ad aggiornare eventualmente lo stato di consistenza della proiezione di ingombro al suolo della nuova opera.

Sarà cura della Sede provvedere a verificare le tavole del progetto esecutivo per definire lo stato di consistenza delle aree demaniali poste nella golena in destra idraulica, al fine di favorire l'occupazione temporanea per la fase di cantiere e consentire inoltre di determinare l'equo indennizzo per l'occupazione delle aree private pure sottoposte ad uso temporaneo.

A conclusione dei lavori sarà inoltre rilasciato l'atto di concessione per il transito sulle sommità arginali, destra e sinistra idraulica, dei nuovi percorsi ciclopedonali e delle rampe di raccordo che si andranno a determinare con l'entrata in funzione del nuovo ponte.

PARERE INTEGRATIVO ENEL

Con riferimento al verbale della conferenza dei servizi del 10.09.2014, ad integrazione di quanto già comunicato con Ns. parere prot. 0782438 del 08.09.2014, con la presente in allegato trasmettiamo la documentazione contenente l'indicazione delle interferenze con le aree di cantiere indicate nella tavola 6.3. Teniamo a precisare che, nel caso in cui si decida di approvare l'opera sopraccitata con l'eventuale necessità di modificare il tracciato delle nostre linee o richiedere nuove forniture, dovrà essere formalizzata una richiesta di spostamento impianti / nuove forniture, con congruo anticipo, in modo che si possa procedere da parte nostra alla quantificazione dei relativi oneri e quindi effettuare la progettazione di dettaglio ed avviare l'iter autorizzativo per l'acquisizione sia delle autorizzazioni ex LR n. 52/1982 che dei consensi dei privati interessati.

Per quanto di competenza confermiamo il nulla osta alla nuova opera purché siano rispettati i dettagli sopradescritti.

Terminata la lettura dei due pareri pervenuti, il Presidente invita le Amministrazioni presenti a compilare, qualora lo ritengano opportuno o necessario, le Schede di Partecipazione consegnate dal segretario in apertura di seduta.

Le schede di Partecipazione compilate e consegnate vengono di seguito integralmente riportate e allegate al presente verbale quali parti integranti e sostanziali dello stesso:

Comune di Bagnolo S. Vito	<i>Il Comune si rende disponibile a concedere deroghe relativamente alle norme di tutela dell'inquinamento acustico con particolare riferimento alle attività di cantiere, valutando l'allineamento orari/limiti del limitrofo comune di San Benedetto Po anch'esso interessato dall'intervento.</i>
REGIONE LOMBARDIA Sede Territoriale di Mantova	<i>Il parere di competenza è inserito nel Parere Unico Regionale inviato da Regione Lombardia DG Infrastrutture e Mobilità con nota in data 14.10.2014.</i>

Con riferimento al parere espresso da Regione Lombardia, l'Arch. Biroli, nella sua qualità di RUP oltre che di Presidente della Conferenza, evidenzia e dà atto che le criticità contenute nel medesimo sono superate per i seguenti motivi:

- **Contenimento dei costi:** i maggiori costi dell'opera, evidenziati nel progetto preliminare e quantificati in circa 3,8 milioni di Euro, saranno a carico della Provincia di Mantova. Pertanto la Regione Lombardia contribuirà esclusivamente con la somma di euro 30 milioni, già stanziata nel bilancio di competenza della stessa.
- **Funzionalità della pista ciclabile e dei suoi collegamenti con l'itinerario ciclabile lungo il Po:** la costruzione della porzione di viadotto prevede la realizzazione di una pista ciclopedonale sul lato a valle ed un percorso pedonale a monte del ponte. Tali percorsi, seppur non chiaramente evidenziati nel progetto, risultano adeguatamente collegati alle sommità arginali su cui insiste la rete ciclabile del Po. Sarà inoltre consentito l'interscambio, in sicurezza e senza intersecare la viabilità della ex SS 413 "Romana", dei percorsi ciclopedonali. A tale scopo verrà integrato il progetto con un'ulteriore tavola esplicativa. Dette condizioni saranno espressamente previste tra i contenuti del bando di gara.

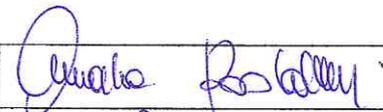
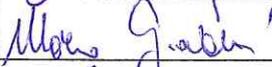
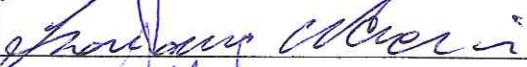
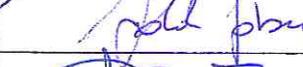
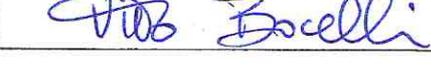
Inoltre il Presidente ribadisce quanto già verbalizzato nel corso della prima seduta della Conferenza ossia la necessità che, prima della gara d'appalto dell'opera in oggetto, i competenti organi dei due Comuni interessati adottino appositi provvedimenti atti a consentire lo svolgimento dell'attività di cantiere anche al di fuori degli orari previsti dai vigenti Piani Acustici Comunali, ivi comprese le fasce di orario notturne e i giorni festivi.

A questo punto il Presidente della Conferenza dà atto dell'unanimità dei pareri favorevoli espressi da tutte le Amministrazioni convocate relativamente al progetto in esame e che pertanto la Provincia di Mantova provvederà, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 6bis della L. 07.08.1990 n. 241 e s.m.i., ad adottare la determinazione motivata di conclusione del procedimento, che sostituisce a tutti gli effetti ogni autorizzazione, concessione, nulla osta o atto di assenso comunque denominato di competenza delle Amministrazioni partecipanti o comunque invitate a partecipare ma risultate assenti alla presente Conferenza.

Il presente verbale, redatto a cura del Segretario viene letto, confermato e sottoscritto dalle Amministrazioni presenti e ad essi contestualmente consegnato.

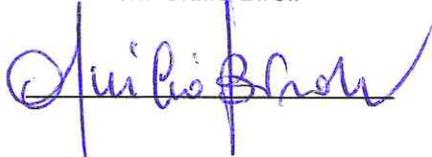
Non essendovi altro da discutere alle ore 12.30 viene dichiarata conclusa la seduta.

FIRMA DEI PRESENTI

per COMUNE di Bagnolo San Vito	
per COMUNE di San Benedetto Po	
per TELECOM ITALIA s.p.a.	
per REGIONE LOMBARDIA – Sede Territoriale Mantova	
per ASL Mantova – Servizio Igiene e Sanità pubblica	

IL PRESIDENTE DELLA CONFERENZA

Arch. Giulio Biroli



IL SEGRETARIO DELLA CONFERENZA

Dott. Andrea Flora

