

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE – (LEGGE N. 443/2001)
ITINERARIO AGRIGENTO – CALTANISSETTA – A 19 : ADEGUAMENTO A
QUATTRO CORSIE DELLA SS 640 “DI PORTO EMPEDOCLE” - TRATTO
DAL KM 9+800 AL KM 44+400

IL CIPE

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

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

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

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

VISTA la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61, e che prevede la possibilità di una diversa allocazione delle relative risorse;

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

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

- il comma 128, che rifinanzia il FAS;
- il comma 130, che, a parziale modifica del citato art. 60 della legge n. 289/2002, dispone che la diversa allocazione delle risorse per le aree sottoutilizzate possa essere effettuata anche al fine di accelerare la spesa e dare impulso e sostegno all'andamento del ciclo economico del Mezzogiorno, tramite lo spostamento di

risorse da interventi con capacità di spesa diluita nel tempo a interventi in grado di produrre un'anticipazione della stessa, e che, a tale scopo, stabilisce di dare priorità nel 2004 agli interventi nei settori relativi a sicurezza, trasporti, ricerca, acqua e rischio idrogeologico;

- i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35, recante "Disposizioni urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale", convertito, con modificazioni, dalla legge 14 maggio 2005, n. 80, e visti in particolare:

- l'articolo 5, comma 1, che dispone che – per le finalità di accelerazione della spesa in conto capitale di cui al comma 1 dell'art. 60 della legge n. 289/2002, come modificato dall'art. 4, comma 130, della legge n. 350/2003 – questo Comitato finanzia prioritariamente gli interventi inclusi nel programma per le infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001, selezionati secondo i principi adottati nella propria delibera 29 settembre 2004, n. 21;
- l'articolo 8, comma 6, che prevede che la copertura degli interventi di cui all'art. 5, comma 1, avvenga tramite un trasferimento – da incentivi a investimenti pubblici materiali e immateriali – di un importo non inferiore a 750 milioni di euro;

VISTO il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, recante modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'ambito del "Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa", tra i "Sistemi stradali ed autostradali" la "Agrigento – Caltanissetta – A 19" con un costo complessivo di 619,748 Meuro;

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

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 19 (G.U. n. 254/2004), con la quale questo Comitato ha ripartito le risorse per le aree sottoutilizzate recate dalla legge n. 350/2003 (come modificata dal decreto legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191), riservando, al punto F.2.1 della "tabella impieghi", 1.130 Meuro all'accelerazione del programma delle infrastrutture strategiche e, al successivo punto F.2.2, 288 Meuro alla "sicurezza", di cui 31 a fini di tutela dell'accelerazione di detto programma;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 21 (G.U. n. 275/2004), con la quale questo Comitato ha finalizzato le risorse destinate dalla richiamata delibera n. 19/2004 all'accelerazione del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) e 200 milioni di euro resi disponibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle risorse attribuite al Ministero stesso in via ordinaria, riservando 23 milioni di euro per finalità premiali;

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

VISTA la propria delibera 27 maggio 2005, n. 34 (G.U. n. 235/2005), recante "ripartizione generale delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – quadriennio 2005-2008", e visti in particolare:

- la voce Q.2.1 della tabella di assegnazioni, che quantifica in 637,50 milioni di euro la quota attribuita al Mezzogiorno per l'accelerazione del PIS;
- la voce R.1. di detta tabella, concernente l'accantonamento di 300 milioni di euro per l'ulteriore finanziamento del programma di accelerazione di cui all'art. 4, comma 130, della legge n. 350/2003;
- il punto 14 che prevede che con separata delibera si provvederà – per il citato ammontare di 637,50 milioni di euro e secondo i criteri adottati nella delibera n. 21/2004 - all'individuazione degli interventi ricadenti nel Mezzogiorno inclusi nel PIS, che, avendo necessità di risorse finanziarie aggiuntive per la loro completa realizzazione, abbiano la capacità di produrre spesa in misura significativa negli anni 2005-2006, mentre l'importo di 112,5 milioni di euro resta accantonato per interventi infrastrutturali prioritari nelle Regioni del Centro-Nord;

VISTA la delibera 29 luglio 2005, n. 98 (G.U. n. 245/2005), con la quale questo Comitato:

- ha quantificato in 252,84 Meuro le risorse di cui alla delibera n. 21/2004 non ancora allocate, destinandole al finanziamento degli interventi collocati nelle posizioni successive alla 11^a nell'allegato A della delibera stessa;
- ha destinato l'85% dell'accantonamento di cui al punto R.1 della tabella di assegnazioni di cui alla delibera n. 34/2005 all'accelerazione degli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche localizzati nel Mezzogiorno;
- ha finalizzato le risorse di cui all'alinea precedente (pari a 255,000 Meuro), le risorse di cui al punto Q.2.1 della delibera n. 34/2005 (637,50) – al netto di 17,85 Meuro riservati alla premialità – e le eventuali risorse residue ex delibera n.

21/2004 al finanziamento degli interventi considerati eleggibili alla stregua dei criteri di cui alla delibera per ultimo citata e riportati nell'allegato 1;

VISTA la delibera in data odierna, n. 155, con la quale questo Comitato - nell'ammettere a finanziamento, a valere sulle disponibilità FAS, due interventi relativi all'autostrada Salerno-Reggio Calabria - ha riportato la scansione temporale delle risorse riservate al finanziamento degli interventi di cui all'allegato 1 della delibera n. 98/2005;

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

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

VISTA la nota 3 novembre 2005, n. 521 – integrata con le note del 24 novembre 2005, n. 566 e n. 569 – con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso le relazioni istruttorie "Itinerario Agrigento–Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 "di Porto Empedocle", tratto dal Km 9+800 al Km 44+400" proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo ed il parziale finanziamento dell'opera a carico del FAS, nonché l'autorizzazione all'utilizzo delle "economie di gara";

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

RILEVATO che l'opera di cui sopra non è esplicitamente compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Siciliana, sottoscritta il 14 ottobre 2003;

CONSIDERATO che questo Comitato, nella delibera n. 98/2005, ha ritenuto finanziabili al momento gli interventi elencati nell'allegato 1 a partire dalla seconda postazione, tenuto conto che il costo dell'intervento collocato al primo posto e relativo alla medesima autostrada, sul quale sono anche previsti approfondimenti, supera il totale delle disponibilità;

CONSIDERATO che la "SS 640 AG-CL" è inclusa al n. 3 della graduatoria di cui al citato allegato 1 della predetta delibera;

CONSIDERATO che, ai fini della premialità è da far riferimento al dato cumulato del "profilo della spesa" riportato, nell'allegato 1 della delibera n. 98/2005, per gli anni 2006-2007;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

P R E N D E A T T O

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

- *sotto l'aspetto tecnico procedurale*
 - che il progetto definitivo in esame prevede l'adeguamento a quattro corsie della S.S. 640 "di Porto Empedocle" mediante la realizzazione di una nuova infrastruttura nel tratto compreso fra il Km 9+800 esistente, nella zona dello svincolo Petrusa, ed il Km 44+400 nella zona della Contrada Grotta Rossa, con un tracciato che in buona parte riutilizza il sedime esistente ed ha uno sviluppo complessivo di circa 34 Km;
 - che l'arteria risulterà classificata alla categoria B del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, con due corsie per senso di marcia da 3,75 m, banchine da 1,75 m e spartitraffico da 3,50 m;
 - che il progetto prevede, come opere principali d'arte, la realizzazione di venti viadotti, tre gallerie artificiali e otto svincoli, di cui due di nuova costruzione e sei di adeguamento di quelli già esistenti;
 - che l'opera è completata con un'importante rete di viabilità secondaria di riconnessione alla viabilità preesistente e di accesso a tutti gli insediamenti di tipo residenziale e/o produttivo;
 - che l'intervento rappresenta una prima tratta dell'itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19;
 - che l'intervento in questione è inserito nell'Accordo di programma quadro 2001 sottoscritto dall'ANAS con il Ministero dell'economia e delle finanze e la Regione Siciliana e più specificatamente è riportato nell'allegato 6B, tra gli interventi in corso di progettazione;
 - che, in attuazione della convenzione con l'ANAS sottoscritta il 6 novembre 2000 e successivo atto di modifica del 4 giugno 2001, la Provincia Regionale di Agrigento ha affidato l'incarico per la redazione del progetto definitivo dell'intervento e relativo studio VIA;
 - che il responsabile unico del progetto ha attestato la rispondenza del progetto definitivo a quello preliminare posto a base dalla predetta convenzione e in precedenza approvato dagli enti territoriali interessati, con limitate variazioni – rispetto all'asse originario – intese ad adeguare il tracciato alle indicazioni del citato decreto ministeriale del 5 novembre 2001;
 - che il progetto definitivo è stato approvato in linea tecnica dall'ANAS il 13 maggio 2004, con delibera n. 49, per l'importo di 594 milioni di euro;
 - che con nota 12 novembre 2004, n. 005974, il progetto definitivo è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle Amministrazioni interessate ed ai gestori di opere

interferenti, dando comunicazione del formale avvio della procedura con "avviso" pubblicato su due quotidiani del 14 novembre 2004 e con deposito del progetto presso la Regione Siciliana – Assessorato territorio e ambiente;

- che in data 9 febbraio 2005 si è tenuta la Conferenza di servizi convocata dal predetto Ministero;
 - che con nota del 28 gennaio 2005, n. 297, la Regione Siciliana – Assessorato Regionale – Dipartimento Beni Culturali ed Ambientali di Caltanissetta ha espresso parere favorevole con prescrizioni e che del pari ha espresso parere favorevole con prescrizioni e suggerimenti la Regione Siciliana – Assessorato Regionale – Dipartimento Beni Culturali ed Ambientali di Agrigento, con nota 21 febbraio 2005, n. 2343, come avviso favorevole ha formulato il Dipartimento regionale urbanistica dell'Assessorato territorio e ambiente della medesima Regione;
 - che si è pronunciato positivamente anche il Ministero per i beni e le attività culturali;
 - che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, che aveva formulato nel luglio precedente richiesta di integrazioni, con nota del 18 ottobre 2005, n. 6 AB/2005/8830/B05, ha trasmesso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, chiedendo successivamente di destinare una percentuale compresa tra il 2,5%-3% dell'importo complessivo dell'opera per compensazioni ambientali;
 - che gli enti gestori delle interferenze e le altre Amministrazioni competenti al rilascio di permessi ed autorizzazioni in sede di Conferenza di servizi o con atti successivi, si sono pronunciati sul progetto definitivo in argomento, esprimendo pareri favorevoli o rilasciando le autorizzazioni di competenza, con talune prescrizioni e raccomandazioni cui il soggetto aggiudicatore si è impegnato ad ottemperare in sede di redazione del progetto esecutivo o durante il corso dei lavori;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, evidenziando quali osservazioni avanzate in sede istruttoria vengono accolte in linea di principio e debbono quindi essere approfondite successivamente ed esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella medesima fase;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore è l'ANAS S.p.A.;
 - che la modalità di affidamento prevista è il ricorso a Contraente generale;
 - che il tempo contrattuale per l'esecuzione dei lavori è previsto in giorni 1.460 dall'inizio delle attività, con entrata in esercizio al 1° gennaio 2012;
 - che al progetto in argomento è stato assegnato il CUP: F11B04000480003;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo complessivo dell'opera è pari a 594.583.224,23 euro di cui 448.686.274,01 euro per lavori a base di appalto, e 145.896.950,22 euro per somme a disposizione;

- che detto costo è stato computato dal soggetto aggiudicatore sulla base del prezzario ANAS – Direzione generale per la Sicilia per l'anno 2002, nonché dell'elenco prezzi per la Salerno – Reggio Calabria (anno 2001) e per la Catania – Siracusa (2003), sulla base di nuove analisi prezzi ritenute valide ed in esatta aderenza con gli elaborati progettuali non contemplati nei citati prezzari;
- che, per adempiere alla prescrizione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, viene riservato un importo di 12.705.651 euro a compensazioni ambientali mediante corrispondente riduzione della voce "imprevisti" e che viene chiesta l'autorizzazione ad utilizzare gli importi derivanti dal ribasso d'asta conseguito in sede di gara per la scelta del Contraente generale per reintegrare, in tutto o in parte, detta voce;
- che la Regione Siciliana con nota 4 maggio 2005, n. 3337, ha comunicato che con delibera di Giunta di Governo del 30 marzo 2005, n. 126, ha destinato 389 milioni di euro delle risorse di cui al punto 6 della delibera di questo Comitato n. 20/2004;
- che il Presidente della Regione Siciliana, con nota 6 maggio 2005, ha chiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di attivarsi per il reperimento dell'integrazione del finanziamento dell'opera, essendo quest'ultima di concorrenza regionale inserita nella delibera n. 121/2001, e che in tale richiesta detto Ministero individua – tra l'altro – il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione per progetti di interesse concorrente e che il contributo (in cifra arrotondata) di cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone l'assegnazione a carico delle risorse FAS, quantificabile in 205,6 milioni di euro, vale a completare il finanziamento dell'intervento in esame;
- che, secondo l'analisi costi-benefici sviluppata ipotizzando una "vita utile" dell'opera di 30 anni, il progetto in esame presenta un V.A.N.E. (Valore Attuale Netto Economico) di 615,8 milioni di euro e un T.R.I.E. (Tasso Interno di Rendimento Economico) di 13,6%;
- che il piano economico-finanziario non evidenzia un "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione dell'opera, non essendo prevista l'applicazione di tariffe in relazione alla rilevata tipologia di strada extraurbana principale di cui alla categoria B del citato decreto ministeriale 5 novembre 2001;

DELIBERA

1. *Approvazione progetto definitivo*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti degli artt. 4 e 16 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi del combinato disposto degli artt. 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il

progetto definitivo dell' "Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640, tratto dal Km 9+800 al Km 44+400". L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

- 1.2 L'importo di 594.583.224,23 euro – indicato nella "presa d'atto" – costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del suddetto progetto, sono riportate nella 1^ parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, e devono essere sviluppate in fase di progettazione esecutiva.
Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2^ parte del citato allegato 1. Qualora il soggetto aggiudicatore ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.
- 1.4 E' altresì approvato il programma di risoluzione delle interferenze, predisposto, ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 190/2002, dal soggetto aggiudicatore in relazione alle osservazioni pervenute dai relativi Enti gestori.
- 1.5 Gli immobili di cui è prevista l'espropriazione sono indicati negli elaborati del progetto definitivo riportati nell'allegato 2 della presente delibera.

2. *Assegnazione contributo*

- 2.1 Per la realizzazione dell' "Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640, tratto dal Km 9+800 al Km 44+400" viene assegnato all'ANAS, a completamento del finanziamento dell'opera di cui alla "presa d'atto", un contributo massimo di 205.583.224,23 euro a valere sulle disponibilità del Fondo per le aree sottoutilizzate relative al 2008 e specificate nella delibera n. 155 in data odierna, richiamata in premessa.
- 2.2 Il contributo definitivo verrà determinato, entro l'importo massimo indicato al punto 2.1, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione agli esiti della gara per l'affidamento delle attività a Contraente generale.
Il soggetto aggiudicatore, qualora non abbia già provveduto al riguardo, provvederà a pubblicare il relativo bando entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale. Se invece la gara è stata esperita la consegna delle attività al Contraente generale risultato aggiudicatore dovrà essere effettuata entro il medesimo termine sopra indicato. Entro 15 giorni dall'aggiudicazione definitiva, o nell'alternativa considerata, dalla consegna delle attività il predetto soggetto provvederà a trasmettere il nuovo quadro economico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che – a sua volta – provvederà a comunicare a questo Comitato l'entità del contributo come sopra quantificato.

Il mancato rispetto del termine per la pubblicazione del bando di gara o del termine per la consegna delle attività e/o del termine per la comunicazione del nuovo quadro economico comportano l'automatico definanziamento dell'intervento.

- 2.3 I ribassi d'asta vengono attribuiti alle diverse fonti di copertura in misura percentualmente corrispondente alla quota di concorso al finanziamento dell'opera e vengono destinati, nella medesima percentuale, al ripristino della voce "imprevisti" sino alla concorrenza dell'importo di 12.705.651 euro. Le eventuali economie residue realizzate sul contributo a carico del FAS verranno finalizzate da questo Comitato al finanziamento di altri interventi inclusi nell'elenco allegato alla delibera n. 98/2005.
- 2.4 Il contributo di cui al precedente punto 2.1 sarà corrisposto al soggetto aggiudicatore, compatibilmente con le disponibilità di cassa, secondo le seguenti modalità:
- il 30% verrà corrisposto in unica soluzione a richiesta del soggetto aggiudicatore;
 - altro 30% verrà corrisposto a richiesta del soggetto aggiudicatore e previa trasmissione di dichiarazione del responsabile unico del procedimento (RUP) che attesti l'avvenuta utilizzazione dell'80% della quota di cui all'alinea precedente, mentre un ulteriore 30% verrà erogato su richiesta del soggetto aggiudicatore, corredata da dichiarazione del RUP dell'avvenuta utilizzazione dell'80% di quanto erogato con le precedenti due rate;
 - il saldo (residuo 10%) verrà erogato a richiesta del soggetto aggiudicatore, corredata da dichiarazione del RUP che attesti l'avvenuta utilizzazione del 95% di quanto sino allora erogato, nonché l'ultimazione dei lavori, ivi comprese le operazioni di collaudo dell'opera.

3 *Clausole finali*

- 3.1 L'efficacia della presente delibera resta subordinata alla stipula di atto integrativo con la Regione Siciliana che includa esplicitamente l'opera in esame tra le infrastrutture oggetto dell'Intesa generale quadro, così come previsto dalla citata sentenza della Corte Costituzionale n. 303/2003.
- 3.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti comprovanti il progetto come sopra approvato.
- 3.3 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulata tra la Prefettura – UTG, il soggetto aggiudicatore e il Contraente generale risultato aggiudicatario apposita convenzione che – fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-

affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

- 3.4 Eventuali ritardi e criticità nella realizzazione delle opere saranno evidenziati nella relazione periodica che l'UVER, sulla base delle informazioni fornite dalla menzionata struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di altre informazioni acquisite autonomamente, trasmette trimestralmente al Comitato tecnico per l'accelerazione istituito all'art. 2 della delibera n. 21/2004.
- 3.5 Il CUP F11B04000480003, assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 2 dicembre 2005

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Daniele MOLGORA

IL PRESIDENTE DELEGATO
Giulio TREMONTI

ALLEGATO 1

Delibera n. 156/2005

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE – (LEGGE N. 443/2001) ITINERARIO AGRIGENTO – CALTANISSETTA – A 19 : ADEGUAMENTO A QUATTRO CORSIE DELLA SS 640 “DI PORTO EMPEDOCLE” - TRATTO DAL KM 9+800 AL KM 44+400

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE 1° - PRESCRIZIONI

Il progetto esecutivo deve:

1. recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici; recepire e sviluppare inoltre le compensazioni, per un valore compreso tra il 2,5 e il 3,0 % dell'importo dei lavori, tenuto conto in via prioritaria di quanto richiesto nel Parere della Provincia Regionale di Agrigento;
2. inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;
3. anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;
4. dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo; per lo smaltimento di quelli di esubero, definire il Piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo; prevedere le modalità di conservazione della coltre vegetale derivante dagli scavi previsti; predisporre i progetti di coltivazione e di recupero per le cave di prestito e deposito, in accordo alla normativa nazionale ed a quella regionale;
5. predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
6. adottare una soluzione alternativa alle due presentate per la bretella di Agrigento; allo scopo verificare la possibilità di aggregare tutte le funzioni di traffico nello svincolo n. 1 di Petrusa, anche utilizzando la viabilità secondaria esistente;
7. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa allo svincolo n. 3 Scintilia prevedendo la riduzione dell'ingombro e la diversa configurazione delle rampe;
8. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa all'ultimo tratto del tracciato del tronco 6 B-C; avvicinamento del nuovo asse in

aree per la maggior parte già oggetto di esproprio; eliminazione dei tronchi 7.1 e 7.4; sistemazione dell'andamento curvilineo per la salvaguardia di alcuni fabbricati in costruzione e di alcune immissioni in aziende agricole attraversate;

9. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa al tratto di collegamento alla rotatoria nord dello svincolo per Castrolibero: avvicinamento del tracciato del tronco 14 alla S.S. 640 su terreni già oggetto di esproprio; eliminazione del tronco 15.1; declassificazione del previsto tronco 14 da "Tipo 2" a "Tipo 3";
10. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa all'area di un costruendo autodromo privato: variazione ai parametri geometrici della curva interferente (variazione del raggio da m 1.000 a m 900) con l'allontanamento della curva verso nord;
11. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa alla rotatoria di fine intervento lato Caltanissetta: avvicinamento del tronco 34 all'asse principale;
12. ottimizzare le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole, delle proprietà e delle aree produttive in modo da salvaguardarne quanto più possibile la continuità e la funzionalità; adottare le soluzioni progettuali in grado di mantenere il collegamento tra aree agricole già funzionalmente connesse; garantire l'accesso ai fondi interferiti dalla nuova infrastruttura;
13. dettagliare la qualità e quantità delle emissioni in atmosfera e degli scarichi idrici in fase di cantierizzazione e le misure proposte per evitare il superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente; verificare la reale disponibilità al prelievo del fabbisogno idrico dei cantieri da parte dei gestori dei due acquedotti indicati, prevedendo di ricorrere a fonti alternative meno pregiate per i quantitativi necessari alle lavorazioni;
14. elaborare un progetto di monitoraggio ambientale secondo le linee guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;
15. progettare, per ciascuna delle aree intercluse o difficilmente utilizzabili, interventi di mitigazione/compensazione, attraverso la creazione di aree verdi e prevedendo uno specifico programma di manutenzione della durata di almeno cinque anni;
16. prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, etc.) al fine di rispettare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico;
17. sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturalizzazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica; assumere come riferimento:
 - *"Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde"* del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;
 - *Atlante delle opere di sistemazione dei versanti"* dell'APAT, 2002;
 - *"Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica"* della Regione Lombardia, 2000;
 - *"Manuale di Ingegneria naturalistica"* della Regione Lazio, 2001;
18. assicurare corridoi protetti di attraversamento della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati;

19. approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio, verificandone i livelli sui ricettori nelle condizioni più critiche e, in applicazione del principio di salvaguardia, considerato che l'infrastruttura, pur presentandosi come un adeguamento dell'esistente, appare come nuova sia per la diversa tipologia, sia per la geometria (raggi di curvatura, frequenti varianti plano-altimetriche), applicare i limiti della Tabella 1 dell'Allegato 1 del D.P.R. n. 142/2004 e prevedere l'eventuale adeguamento degli interventi di mitigazione; specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde; nel caso di barriere realizzate con pannelli trasparenti, attrezzarle con apposite sagome anti-collisione per l'avifauna;
20. approfondire l'elaborazione degli interventi di mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614;
21. redigere gli elaborati del progetto esecutivo in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento;
22. realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici;
23. verificare che il riposizionamento del tracciato e dei sostegni delle linee elettriche interferite, rispetti la normativa vigente, e che siano utilizzati tutti gli accorgimenti tecnici per minimizzare gli impatti ambientali;
24. contenere, al fine delle verifiche di cui all'art. 20, comma 4, del D. Lgs. n.190 del 20.08.2002, le tavole dettagliate nelle quali vengano indicate ed evidenziate le opere, le particolarità progettuali, le misure mitigatrici e compensative con le quali sono state ottemperate le prescrizioni espresse nel parere del CIPE, accompagnata da una relazione descrittiva specifica;
25. dettagliare le misure proposte per evitare che la realizzazione e l'esercizio della infrastruttura in argomento influisca in modo percepibile:
 - sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee;
 - sul regime idraulico;
 - sull'ecosistema proprio della porzione del reticolo idrografico interessato;
26. predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
 - percorsi impegnati;
 - tipo di mezzi;
 - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
 - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;
 - messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;
27. prevedere nel capitolato speciale d'appalto per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:
 - le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
 - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;

28. prevedere per il generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico-ambientale delle opere:
 - di preferire l'adozione di strutture a forma continua, a sezione variabile e con forme arrotondate;
 - di ridefinire con particolare cura il disegno delle forme e delle superfici delle pile e delle spalle dei viadotti e della loro naturalizzazione (piantumazioni e mascheramenti), unificandone, per quanto possibile, la tipologia;
 - di preferire imbocchi di galleria che si adattino alla morfologia dell'area;
 - di verificare la possibilità di inserire le opere di protezione dal rumore nelle strutture portanti;
29. eseguire prima della esecuzione dei lavori, nelle aree d'intervento, con particolare riferimento alle aree in prossimità degli svincoli n. 3 Favara-Grotte "Scintilla", n. 4 Racalmuto-"Noce", n. 5 Racalmuto-Castrofilippo "Culmitella"; n. 7 Canicattì " Vecchia Dama ", puntuali sopralluoghi con personale tecnico del Servizio Archeologico e/o incaricato da quest'ultimo, al fine di verificare l'opportunità o meno di effettuare indagini di tipo archeologico (saggi di scavi a mano) del sottosuolo interessato ad interventi. Tutte le spese e gli oneri occorrenti per l'eventuale indagine sopradetta compresi i corrispettivi per archeologi e disegnatori esterni alla Soprintendenza dei beni culturali e ambientali di Agrigento dovranno essere previste nel progetto esecutivo. La necessità o meno di incaricare esperti, archeologi e disegnatori, esterni alla predetta Amministrazione dovrà essere accertata al momento di dare corso ai lavori e gli stessi, individuati tra personale di fiducia della medesima Amministrazione, opereranno dietro le indicazioni della Direzione del Servizio Archeologico della Soprintendenza;
30. proporre i previsti ponti, viadotti e/opere in rilevato, che riguardano attraversamenti di corsi d'acqua, in particolare, il tratto iniziale lato Agrigento sino all'incrocio con la "S.P. 3" bivio di Favara e il tratto in variante in prossimità del torrente Gallo d'Oro, nella maniera tale che la base delle pile non interferisca con l'alveo del corso d'acqua; particolare cura dovrà essere posta alla protezione delle sponde dell'alveo con opere di sistemazione naturalistica e di ingegneria ambientale;
31. promuovere, nelle zone prossime ai corsi d'acqua, la conservazione e valorizzazione della copertura alveo-ripariale, con interventi che avranno l'obiettivo di mantenere gli equilibri spaziali e tematici, e garantire, inoltre, il perpetuarsi di crescita di vegetazione che costituisce l'identità spaziale e tematica del paesaggio fluviale in questione;
32. in prossimità delle aree tutelate, tutte le opere murarie fuori terra necessarie alla realizzazione di sottopassi e sovrappassi e tutte le altre opere murarie necessarie, dovranno essere opportunamente trattate con rivestimenti in pietra e/o coloriture che tendano ad armonizzare il loro inserimento con gli interventi in rilevato e con l'ambiente circostante, tenendo conto della morfologia preesistente;
33. curare in modo attento e dettagliato la formazione di vegetazione ai lati dei tracciati distribuendo macchie di verde arboreo e arbustivo variamente formato ed alternato con spazi ineriti, anche formanti soluzioni di continuità, progettate in modo da aprire vedute su punti interessanti del paesaggio in funzione della velocità di progetto, curando di valorizzare vedute e scorci e mascherare opere ed elementi dissonanti per volumetrie e cromie e di non riconosciuta qualità formale; per queste ultime, ove necessario, sarà opportuno prescrivere la messa a dimora di piante adulte. Alle scarpate con forte acclività, che non siano rinverdibili con tecniche d'ingegneria naturalistica e che debbano essere rivestite

con manufatti, siano applicati preferibilmente rivestimenti con elementi che consentano la crescita di vegetazione;

34. le barriere fonoschermanti nelle immediate prossimità o in tratti che attraversano aree tutelate, dovranno essere realizzate nella parte inferiore con materiale opaco fonoassorbente, di cromie e finiture compatibili con il contesto dove si inseriscono, mentre sarà opportuno che la parte superiore sia resa trasparente, realizzandola con cristalli stratificati o altro materiale simile per soluzione estetica ed efficienza. Dovrà, comunque, evitarsi l'utilizzo per i telai dell'alluminio anodizzato di colore oro o argento e la verniciatura delle sue parti con cromie (in) coerenti (n.d.r) rispetto al contesto di inserimento;
35. la realizzazione dell'opera deve comprendere tutte le opere di mitigazione ambientale e paesaggistica atte a minimizzare eventuali impatti sulle componenti interessate. Gli interventi dovranno essere eseguiti tenendo conto soprattutto del ripristino dell'equilibrio ambientale esistente nell'ambito delle zone interessate dal tracciato e per le aree d'appoggio utilizzate nella fase di cantiere, provvedendone immediatamente alla loro reintegrazione negli aspetti e nei valori originari; l'allestimento e la conduzione dei cantieri devono ridurre al minimo la distruzione o alterazione del soprassuolo vegetale a causa di scavi, passaggio di mezzi di cantiere o deposito di materiali, soprattutto nelle aree acclivi, nelle quali si deve anche curare di limitare la distruzione del cotico erbaceo;
36. restano salve le prescrizioni dell'art. 90 del D.Lgs. n. 42/04 sui ritrovamenti fortuiti;
37. eventuali varianti del tracciato che si rendessero necessarie, dovranno essere sottoposte al parere della Soprintendenza, nella considerazione che in aree viciniori al tracciato, oggetto del presente parere, insistono testimonianze d'interesse archeologico e paesaggistico;
38. essendo i metanodotti della SNAM Rete Gas S.p.A. eserciti ad alta pressione nessun intervento in immediata prossimità dei medesimi (rilievi, picchettamenti, saggi, etc.) dovrà essere fatto senza la presenza dei tecnici della SNAM;
39. arretrare opportunamente, per motivi di sicurezza, le due rampe di svincolo dello svincolo Aquilata rispetto ai portali d'imbocco e di sbocco della galleria di Pietralunga e della trincea ferroviaria;
40. presentare il progetto di dettaglio dell'interferenza tra lo svincolo di Aquilata e la galleria Pietralunga, completo di calcoli statici e delle verifiche di compatibilità di cui trattasi nelle successive raccomandazioni;
41. per tutto il tratto in affiancamento alla linea, tra le nuove progressive stradali dal km 17 + 750 al km 18 + 200 circa (corrispondenti al tratto di linea ferroviaria dal km 140 + 800 al km 141 + 200 circa), dovrà richiedersi a RFI nulla osta ex art. 60 D.P.R. n. 753/80, mediante presentazione di progetto di dettaglio, completo di sezioni trasversali al binario;
42. per l'attraversamento della linea Caltanissetta X – Canicattì con cavalca ferrovia necessita assicurare il rispetto di una distanza tra le pile del sovrappasso e la rotaia più vicina di almeno 7,00 m, mentre l'altezza libera, misurata tra intradosso dell'impalcato stradale e il piano di rotolamento dei binari dovrà essere non minore di 7,50 m. L'autorizzazione definitiva da parte di RFI sarà concessa a seguito di presentazione del progetto di dettaglio;
43. per l'ampliamento del sottovia esistente al km 155 + 151 della linea ferroviaria Caltanissetta X – Canicattì dovrà presentarsi a RFI progetto di dettaglio completo di calcoli statici e delle verifiche di compatibilità di cui trattasi nelle successive raccomandazioni;

44. effettuare la bonifica da ordigni residuati bellici nelle aree e nei settori che saranno specificati dalla competente Autorità Militare.

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda di:

1. assicurarsi che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza acquisisca, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere;
2. avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; ciò anche allo scopo di promuovere la costituzione di centri di ricerca e formazione, funzionali sia alla realizzazione dell'infrastruttura sia all'ampliamento delle conoscenze scientifiche, sia alla creazione di nuove professionalità nel settore;
3. scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;
4. al fine di perseguire l'obiettivo della minimizzazione del consumo di suolo e dell'impatto ambientale, ferma restando la necessità di garantire la riconnessione con la viabilità secondaria, per alcuni dei tratti di viabilità complementare in progetto valutare la possibilità di declassamento, privilegiando le sezioni Tipo 2 o 3 in luogo dei tronchi Tipo 1 previsti o il riadattamento della viabilità esistente e la eliminazione di alcune rotatorie negli incroci tra strade secondarie;
5. migliorare l'inserimento ambientale del viadotto Petrusa verificando la possibilità di impegnare soltanto una sponda del fiume S. Benedetto;
6. prevedere la riduzione del numero delle pile del viadotto Petrusa, pista dx, adottando luci maggiori, del tipo di quelle già previste per altri viadotti del progetto, evitando di posizionare le pile in prossimità dell'alveo bagnato del corso d'acqua, ricorrendo, se necessario all'impiego di campate a passo variabile;
7. valutare, con appositi strumenti di simulazione, l'effettivo aumento di flusso veicolare che interesserà le Strade Provinciali: S.P. 80 "Agrigento-Baiata-Favara"; S.P. 3 "Bivio Crocca (S.S. 115)-Favara-Bivio Caldare (S.S. 189)"; S.P. 85 dallo svincolo sulla S.S. 640 alla sua intersezione con la S.P. 13 "Favara-Racalmuto" e di quest'ultima sino all'abitato di Favara; S.P. 85 dallo svincolo con la S.S. 640 in direzione Grotte, per complessivi km 3 + 200, ad effetto della costruzione dei nuovi svincoli e delle controstrade previste, verifichi la necessità o meno di dar corso agli interventi proposti;
8. per quanto attiene gli svincoli n. 4 Noce, n. 5 Culmitella e n. 6 Aquilata verificare la possibilità di limitare lo sviluppo delle aree all'ingombro strettamente necessario, anche con l'inserimento di opere di contenimento di maggiore potenzialità;
9. per quanto attiene la viabilità complementare verificare in sede di progetto esecutivo la possibilità di soluzioni alternative in relazione all'attuale stato delle proprietà, che può differire sensibilmente da quanto riportato nelle planimetrie catastali non aggiornate;

10. sviluppare a servizio dell'area industriale compresa tra lo svincolo 4 e lo svincolo 5, che viene tagliata dal nuovo asse autostradale col quale sarebbe connessa solo da una viabilità rurale secondaria, una viabilità complementare propria afferente allo svincolo 5;
11. nel tratto tra lo svincolo 5 e lo svincolo 6 il nuovo asse preclude la possibilità di collegamento di tutta la fascia di C.da Roveto con la rimanente parte del territorio comunale. Verificare l'ottimizzazione della esistente strada comunale con innesto in corrispondenza del tronco 15;
12. valutare la possibilità di affiancare il tratto del tronco 15, tra la progr. 0,00 e la progr. 589,23 in adiacenza alla nuova S.S. 640;
13. valutare la possibilità di realizzare un piccolo tronco tipo "3" di collegamento tra il tronco 10 e le partt. 613, 415, 385, 384, 383,300, 379 del foglio 61 C.ne Racalmuto, in affiancamento alla nuova S.S. 640;
14. verificare se è possibile affiancare il tronco 34 tra le progr. 0,00 e 406,42 alla nuova S.S. 640 aumentando la pendenza del tratto iniziale;
15. verificare se è possibile un piccolo spostamento della rotatoria Grottarossa verso Agrigento, modificando parzialmente anche il tronco 34;
16. valutare la possibilità di restringere la sezione stradale del tronco 14 a mt 4,00 variando la tipologia del tronco da "tipo 2" a "tipo 3";
17. valutare la possibilità di spostare leggermente il tronco B-C da un fabbricato in corso di costruzione;
18. effettuare gli opportuni sopralluoghi insieme ai tecnici dell'ENEL per verificare le eventuali modifiche da apportare alle tratte di linea elettrica parallele alla strada in progetto (riscontrati circa 40 parallelismi);
19. verificare, relativamente all'interferenza relativa alla progressiva stradale km 23 + 356 che interessa i gasdotti (GAME A e B), la necessità di modificare la livelletta della strada in modo da poter assicurare una copertura minima almeno pari a quella dell'attuale attraversamento esistente;
20. verificare, relativamente all'interferenza relativa alla progressiva stradale km 23 + 936 che interessa il gasdotto "Allacciamento al Comune di Racalmuto", la necessità che le attuali opere di protezione vengano estese oltre l'ingombro delle nuove carreggiate. Opere a protezione del gasdotto dovranno essere realizzate anche sullo svincolo di collegamento in sottopasso alla S.S. 640 dopo lo svincolo Noce;
21. verificare, relativamente all'interferenza relativa alla progressiva stradale al km 39 + 400 che interessa i gasdotti (GAME A e B), la necessità, per la realizzazione dell'ampliamento della sede stradale nonché della bretella di collegamento, di una modifica alla soluzione progettuale proposta, che consenta di mantenere una distanza minima di 20 m dagli impianti della S.N.A.M. Rete Gas S.p.A.. Occorrerà inoltre realizzare opere di protezione per l'interferenza con la strada vicinale Capo d'Acqua, a monte del viadotto omonimo;
22. relativamente all'interferenza relativa alla progressiva stradale al km 37 + 550 - 38 + 075 che interessa i gasdotti (GAME A e B), trasmettere a SNAM Rete Gas S.p.A. le sezioni per l'intero tratto di parallelismo dei gasdotti con le sedi stradali della S.S. 640 e della bretella di collegamento al fine di poter valutare l'entità dell'interferenza con le fasce di rispetto dei metanodotti. Ricercare insieme ai tecnici di SNAM Gas soluzioni progettuali che consentano la salvaguardia della condotta;

23. relativamente all'adeguamento della R.T. "Canicattì" verificare interferenza con i gasdotti;
24. verificare in relazione alla consistenza delle opere stradali interferenti con il manufatto ferroviario (galleria di Pietralunga) la possibilità di allontanare dal contesto ferroviario le opere relative allo svincolo stradale di Aquilata;
25. qualora non risultasse possibile accedere alla predetta raccomandazione accertare a mezzo calcolo di verifica, la compatibilità tra le nuove opere stradali relative allo svincolo di Aquilana e la galleria ferroviaria di Pietralunga, atteso che le strutture di rivestimento interno di tale manufatto sono del tipo ad arco rovescio con piedritti e calotta in pietrame;
26. qualora non risultasse possibile accedere alla raccomandazione 24 le progettate opere di protezione della galleria di Pietralunga, impalcato, pali, etc., dovranno essere localizzate in modo che ogni eventuale incremento delle sollecitazioni nell'ammasso al contorno della galleria non vada ad estrinsecare i relativi effetti sulle strutture del manufatto ferroviario;
27. qualora non risultasse possibile accedere alla raccomandazione 24 anche gli interventi diretti a ridurre lo spessore del ricoprimento esistente sulla galleria dovranno essere attentamente considerati, in quanto eccessivi alleggerimenti potrebbero innescare squilibri tensionali nell'ammasso consolidato, con potenziali ripercussioni negative riguardo la stabilità complessiva della struttura ferroviaria;
28. verificare, in alternativa alla soluzione progettuale riguardante l'ampliamento del sottovia esistente al km 155 + 151 della linea ferroviaria Caltanissetta X – Canicattì, la realizzazione di un manufatto scatolare in c.a. fuori opera ed il successivo varo mediante spinta di martinetti idraulici. Tale tecnica risulta maggiormente compatibile con le esigenze di RFI;
29. prendere accordi con i tecnici della TERNA S.p.A., per dar corso alle attività di progettazione finalizzate alla rimozione delle interferenze sulla base del programma lavori del progetto in esame;
30. trasmettere in fase di progetto esecutivo apposita documentazione tecnica per la definizione dei dettagli esecutivi per la risoluzione delle interferenze relative alla Voltano S.p.A.;
31. valutare la possibilità di inserire la condotta idraulica del Consorzio C.A.T.S, anziché nel tubo camicia diametro 1200 mm di progetto, in uno scatolare ispezionabile delle dimensioni nette 2,00 * 2,00 mq senza modificare il tracciato.

ALLEGATO 2
Delibera n. 156/2005

ELENCO ELABORATI							
N.	CODICE	TITOLO ELABORATO					
		ESPROPRI					
PD	ESR01	Relazione al Piano di Esproprio e stima					
PD	ESR02	Schede e stima fabbricati da demolire					
		Elenco ditte da espropriare					
PD	ESD01	Comune Agrigento					
PD	ESD02	Comune Favara					
PD	ESD03	Comune Racalmuto					
PD	ESD04	Comune Castrofilippo					
PD	ESD05	Comune Canicatti					
PD	ESD06	Comune Caltanissetta					
		Piani particellari di esproprio					
		Comune di Agrigento					
PD	ESAG01	Tavola 1/3					
PD	ESAG02	Tavola 2/3					
PD	ESAG03	Tavola 3/3					
		Comune di Favara					
PD	ESFA01	Tavola 1/4					
PD	ESFA02	Tavola 2/4					
PD	ESFA03	Tavola 3/4					
PD	ESFA04	Tavola 4/4					
		Comune di Racalmuto					
PD	ESRA01	Tavola 1/3					
PD	ESRA02	Tavola 2/3					
PD	ESRA03	Tavola 3/3					
		Comune di Castrofilippo					
PD	ESCA01	Tavola 1/1					
		Comune di Canicatti					
PD	ESCC01	Tavola 1/5					
PD	ESCC02	Tavola 2/5					
PD	ESCC03	Tavola 3/5					
PD	ESCC04	Tavola 4/5					
PD	ESCC05	Tavola 5/5					
		Comune di Caltanissetta					
PD	ESCL01	Tavola 1/2					
PD	ESCL02	Tavola 2/2					