

# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 26 giugno 2009.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) traforo autostradale del Frejus - galleria di sicurezza - approvazione progetto definitivo (CUP H31B01000250008).** (Deliberazione n. 43/2009).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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, tra l'altro reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330 e s.m.i.;

VISTO l'articolo 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), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare 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 legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ("codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE") e s.m.i., e in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi";
- l'articolo 163, che conferma 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";
- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e s.m.i., concernente la "attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle



infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”, come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante “Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria”, che all’art. 6-quinquies istituisce, nello stato di previsione del ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall’anno 2009, un fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese;

VISTO il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante “Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale”, convertito con modificazioni nella legge 28 gennaio 2009, n. 2, il quale all’articolo 18 – in considerazione della eccezionale crisi economica e della conseguente necessità della riprogrammazione nell’utilizzo delle risorse disponibili, fermi i criteri di ripartizione territoriale e le competenze regionali, nonché di quanto previsto, tra l’altro, dall’art. 6-quinquies della richiamata legge n. 133/2008 – dispone che questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, assegni, fra l’altro, una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate al Fondo infrastrutture di cui al citato art. 6-quinquies, anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l’edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l’innovazione tecnologica e le infrastrutture strategiche per la mobilità;

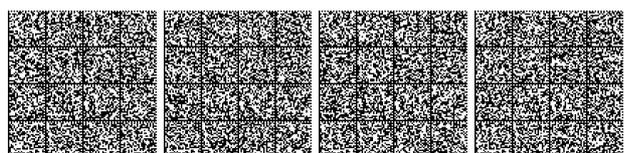
VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nel “Sistema Valichi” la voce “Traforo di sicurezza del Frejus” con un costo di 167,848 milioni di euro”;

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

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

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. 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 delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, all'allegato 2 conferma, alla voce "Sistema Valichi", il "Traforo di sicurezza del Frejus";

VISTA la propria delibera 18 dicembre 2008, n. 112 (G.U. n. 50/2009), con la quale questo Comitato ha, fra l'altro, disposto l'assegnazione di 7.356 milioni di euro a favore del Fondo infrastrutture di cui al citato articolo 6 quinquies della legge n. 133/2008 per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno 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'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

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

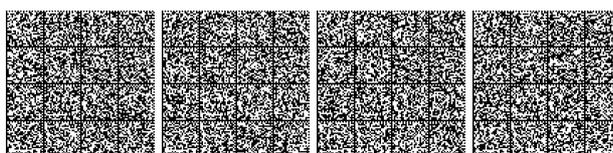
VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la nota 17 giugno 2009, n. 25113, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto l'inserimento, all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato, dell'intervento "Traforo autostradale del Frejus - Galleria di sicurezza";

VISTA la nota 19 giugno 2009, n. 25464, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria e i relativi allegati concernente l'argomento all'esame, proponendo l'approvazione, con prescrizioni, del relativo progetto definitivo e l'erogazione di un contributo in conto capitale di importo complessivo pari a 30 milioni di euro;

VISTA la nota 24 giugno 2009, n. 26172, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso il parere formulato dall'Unità tecnica finanzia di progetto della Presidenza del Consiglio dei Ministri sul Piano economico finanziario dell'opera in questione;

VISTA la nota 23 giugno 2009, n. 61259, con la quale il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato segnala che la copertura finanziaria dell'intervento sopra specificato dovrà essere comunque assicurata



attraverso l'utilizzo della leva tariffaria anche oltre il quinquennio considerato nel piano economico-finanziario;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, come aggiornato con delibera n. 130/2006, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

RILEVATO che l'opera in esame è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003, e nell'Intesa generale quadro sottoscritta il 23 gennaio 2009;

VISTO l'Allegato opere infrastrutturali" al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2009-2013, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 4 luglio 2008, n. 69, che include nella tabella 3.11, recante "l'aggiornamento" della richiamata delibera n.130/2006, il "Traforo di sicurezza del Frejus";

CONSIDERATO che il Quadro dettagliato degli interventi finanziati a valere su risorse del citato Fondo infrastrutture è oggetto di esame all'odierna seduta di questo Comitato, comprensivo del predetto finanziamento di 30 milioni di euro, e che il relativo schema di delibera di questo Comitato sarà trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari per l'acquisizione dei prescritti pareri ai sensi del richiamato art. 6-quinquies, comma 2, della legge n. 133/2008;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia 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:*

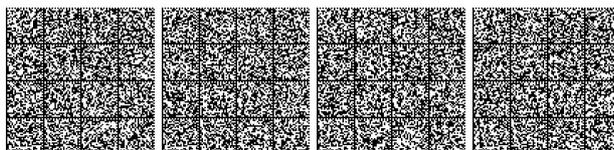
- che un primo progetto preliminare del Traforo di sicurezza del Frejus, redatto da SITAF S.p.A., doveva essere sottoposto alle procedure approvative previste dal decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;
- che in conseguenza dell'incendio del 4 giugno 2005, che evidenziò principalmente la necessità di garantire l'accesso ai mezzi dei Vigili del fuoco da una canna indipendente, i Ministri italiano e francese, con propria nota del 28 aprile 2006, hanno chiesto alla Commissione Intergovernativa per il tunnel transfrontaliero del Frejus (CIG) di individuare "un diametro adatto della galleria di sicurezza che dovrà permettere in ogni evenienza la circolazione dei veicoli di soccorso in tutta sicurezza e agio";
- che con il decreto legislativo 5 ottobre 2006 n. 264 è stata recepita la normativa europea sulla sicurezza nei tunnel stradali CE/2004/54;



- che la società SITAF S.p.A., in base alle indicazioni della Commissione Intergovernativa per il tunnel transfrontaliero del Frejus e del Comitato di sicurezza italo – francese e alla citata sopravvenuta normativa, ha predisposto direttamente un nuovo progetto definitivo dell'opera, corredato dallo studio di impatto ambientale e dal programma di risoluzione delle interferenze, e lo ha trasmesso a tutte le amministrazioni ed enti interessati competenti a rilasciare i pareri, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163/2006;
- che il progetto definitivo redatto dalla SITAF S.p.A., è stato approvato dalla CIG – Frejus in data 11 dicembre 2006;
- che in data 28 marzo 2007 la società SITAF S.p.A ha provveduto a pubblicare l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "La Stampa";
- che successivamente, in data 12 luglio 2007, la SITAF S.p.A. ha pubblicato, sui medesimi quotidiani, l'avviso al pubblico relativo alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale;
- che il Ministero istruttore ha indetto, il 14 giugno 2007, la Conferenza di servizi, i cui lavori si sono conclusi il 29 agosto 2007;
- che la Regione Piemonte, con nota 22 novembre 2007 n. 1725, ha trasmesso la delibera n. 2 – 7520 del 20 novembre 2007 con la quale esprime parere favorevole sul progetto in esame, con prescrizioni e raccomandazioni;
- che il Ministero dell'ambiente, tutela del territorio e del mare, con nota 1 dicembre 2008 GAB-2008-0019805, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il parere favorevole della Commissione Speciale VIA, con prescrizioni, sul progetto definitivo dell'opera;
- che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 11 giugno 2007, n. DG/BAP.S02/34.19.04/11228, si è pronunciato positivamente, con prescrizioni, sul progetto in argomento;
- che il Comando Logistico dell'Esercito, con nota 12 novembre 2007 n. MDE24363/151720, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'infrastruttura;
- che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con nota 31 gennaio 2008 n. 466, ha trasmesso il voto n. 287/2007 reso dalle Sezioni riunite nella seduta del 17 gennaio 2008;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttoria, propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo in questione, ritenendo integralmente accoglibili quelle espresse nei pareri sopra citati;
- che il progetto definitivo in argomento è corredato dagli elaborati relativi agli espropri e dagli elaborati contenenti l'indicazione delle interferenze rilevate dal soggetto aggiudicatore;

*sotto l'aspetto attuativo*

- che, come sopra esposto, il soggetto aggiudicatore è SITAF S.p.A.;

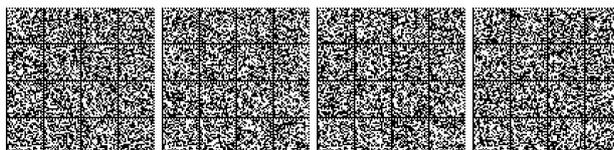


- che il progetto prevede la realizzazione di una galleria di sicurezza in affiancamento all'attuale galleria esistente: essa avrà una lunghezza di 12,87 chilometri, disterà circa 50 metri dall'esistente galleria ed avrà un diametro interno di 8,00 metri;
  - che, secondo il cronoprogramma riportato nella scheda ex delibera n. 63/2003, sono previsti 65 mesi complessivi per la realizzazione dei lavori sino alla messa in esercizio;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il quadro economico dell'opera per la parte italiana, rimodulato e aggiornato tenendo conto dell'applicazione degli indici ISTAT all'elenco prezzi ANAS 2005, presenta un costo pari a 204.704.315,50 euro;
  - che, più specificatamente, detto costo è articolato in 158.448.421,91 euro quale importo delle lavorazioni a base d'asta, al netto di un'ipotesi di ribasso d'asta al 10 per cento, e in 46.255.893,59 euro per "somme a disposizione";
  - che, per la realizzazione dell'intervento, è prevista l'assegnazione di 30 milioni di euro a valere sui 7.356 milioni di euro destinati con delibera n. 112/2008 di questo Comitato a favore del Fondo infrastrutture di cui all' art. 6 quinquies della citata legge n. 133/2008 e all'art. 18 della legge n. 2/2009, per interventi di competenza del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
  - che l' Unità tecnica finanza di progetto ha rilevato che:
    - il Piano economico finanziario dell'intera opera risulta coerente sia con quanto stabilito dai due Governi italiano e francese in data 24 febbraio 2009, sulla base delle indicazioni formulate dalla Commissione Intergovernativa di controllo del Frejus, sia con le previsioni della delibera CIPE 11/2004;
    - il contributo assegnato da questo Comitato appare giustificato alla luce degli indicatori di redditività espressi dal progetto e dalla dichiarazione congiunta anzi detta;
    - lo stesso Piano si articola su 43 anni, di cui otto di costruzione e prevede, per cinque anni, un incremento tariffario del 3,5 per cento superiore al tasso di inflazione;

## DELIBERA

### 1. *Approvazione progetto definitivo*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli artt. 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale, di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo "Traforo autostradale del Frejus - Galleria di sicurezza". E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra lo



Stato e le Regioni interessate sulla localizzazione dell'opera. L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

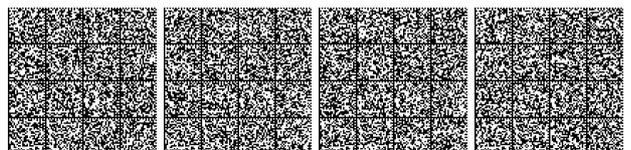
- 1.2 L'importo di 204.704.315,50 euro – pari al costo aggiornato dell'opera, come quantificato nel quadro economico sintetizzato nella precedente “presa d'atto” – costituisce il “limite di spesa” del progetto.
- 1.3 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera. Per quanto concerne le raccomandazioni, qualora il soggetto aggiudicatore ritenga di non poter dar seguito ad alcune di esse, fornirà al riguardo puntuali motivazioni in modo da consentire al Ministero istruttore di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.
- 1.4 L'elenco degli elaborati progettuali relativi alle interferenze e agli espropri è riportato nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

## 2. *Copertura finanziaria*

- 2.1 Per assicurare l'integrazione della copertura finanziaria è assegnato all'intervento di cui al punto 1.1 un contributo in conto capitale pari a 30 milioni di euro, a valere sui 7.356 milioni di euro destinati con delibera n. 112/2008 di questo Comitato a favore del Fondo infrastrutture di cui all' art. 6 quinquies della citata legge n. 133/2008 e all'art. 18 della legge n. 2/2009, per interventi di competenza del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale contributo sarà erogato dall'ANAS a stato di avanzamento dei lavori, con contributi annuali medi per 5 milioni di euro dal 2010 al 2015, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse FAS.
- 2.2 Qualora al termine del quinquennio di applicazione degli specifici incrementi tariffari considerato nel piano economico-finanziario permanga un fabbisogno residuo, il problema della relativa copertura finanziaria dovrà essere affrontato in relazione alle indicazioni fornite dal Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato con la nota del 23 giugno 2009, richiamata nelle premesse.

## 3. *Altre clausole*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.
- 3.2 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 3.3 La Commissione VIA procederà – ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 – a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle



prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

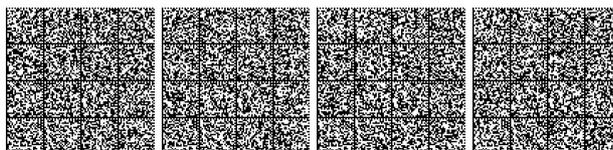
- 3.4 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni e raccomandazioni riportate nel menzionato allegato; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica.
- 3.5 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'appalto dei lavori dovrà contenere una clausola che – fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 – ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori; i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3 che del pari forma parte integrante della presente delibera.
- 3.6 Ai sensi della delibera 20 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 26 giugno 2009

*Il vice Presidente:* TREMONTI

*Il segretario del CIPE:* MICCICHÉ

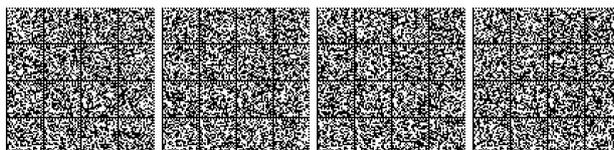
*Registrato alla Corte dei conti il 19 gennaio 2010  
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, foglio n. 41*



**ALLEGATO 1**

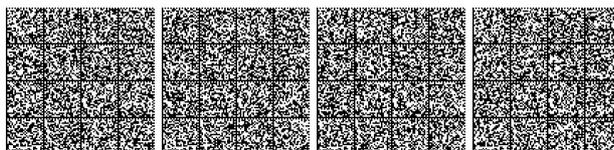
**TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS- GALLERIA DI SICUREZZA  
DIAMETRO 8 metri  
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO E FINANZIAMENTO**

**PARTE I  
PRESCRIZIONI**



**PRESCRIZIONI DA RISOLVERE IN FASE DI PROGETTO ESECUTIVO, DI CANTIERE E DI ESERCIZIO.**

1. Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, 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 e i costi analitici. Inoltre deve destinare il 3,7% dell'importo complessivo dei lavori alla realizzazione di interventi di compensazione ambientale.
2. Inserire nei capitolati d'appalto le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
3. Prevedere, per la fase di scavo della galleria, la verifica puntuale degli effetti provocati da eventuali depressioni e/o escursioni del livello delle falde in essa localizzata.
4. Specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, anche temporanee, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde.
5. Sviluppare un adeguato inserimento nel contesto paesaggistico interferito e nelle stesse percezioni visive attraverso caratteri di qualità progettuale delle strutture esterne esistenti e di quella da realizzare, anche con l'uso di pietre di rivestimenti locali.
6. Individuare e riportare in cartografia i siti per lo smaltimento del materiale di smarino contaminato da inquinanti, e quindi classificato come rifiuto, per effetto delle lavorazioni.
7. Riaggiornare il programma-lavori alla luce della previsione effettiva sulla realizzazione del progetto esecutivo, sull'avvio dei lavori e sulla durata degli stessi, considerando eventuali nuove criticità che dovessero manifestarsi in relazione ad aspetti programmatici intervenuti nel frattempo e ad eventuali sovrapposizioni con gli interventi già progettati o in corso di realizzazione in Val di Susa e nelle altre aree interessate, in particolare per quel che riguarda la discarica e le vie di trasporto dello smarino;
8. Per lo smaltimento dello smarino, dettagliare il piano di deposito temporaneo in loco e di smaltimento definitivo, valutando anche l'incidenza sull'organizzazione dei piazzali all'imbocco della galleria e sul traffico locale.
9. Dettagliare il piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, affinché abbia valenza contrattuale per gli appaltatori, con i necessari accorgimenti quanto a tipo di mezzi, volume di traffico, velocità di percorrenza, giorni e orari di transito, percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati.  
Detto piano dovrà essere ottimizzato in maniera da minimizzare le interferenze con l'ordinario traffico, in particolare per quel che riguarda il trasporto dello smarino a discarica definitiva, agendo su orari, frequenze, etc, tenendo conto del volume di traffico e dei momenti di congestione nelle arterie interessate. Si prescrive infine di valutare con opportuno dettaglio l'alternativa di trasporto su ferro anche sulla base di dati definitivi completamente assestati.
10. Approfondire, attraverso prescrizioni sui componenti tecnologici, la verifica di rispetto dei limiti di emissione (fumi, sostanze tossiche, etc) in caso di incidente in galleria, correlando le specifiche tecniche dei componenti stessi alle simulazioni effettuate.
11. Integrare gli elaborati del progetto di Monitoraggio Ambientale relativi alla galleria e alla discarica prescelta, in un unico elaborato aggiornato, anche tenendo conto di tutte le rilevazioni ante operam effettuate prima del progetto esecutivo, secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.
12. Ottemperare alle prescrizioni della Delibera di Giunta Regionale del Piemonte n.27520 del 20.11.2007; con particolare riferimento alla trasmissione della documentazione

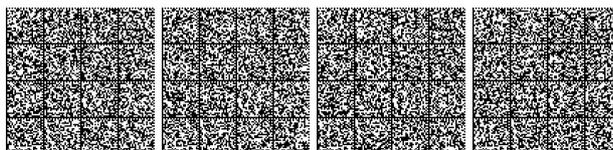


aggiornata relativa a: studi, programmi e valutazioni relativi alla discarica dello smarino, alle sistemazioni finali, alle compensazioni, al traffico connesso ed alle cantierizzazioni. Tale documentazione dovrà tenere anche in conto quanto prescritto nel presente parere.

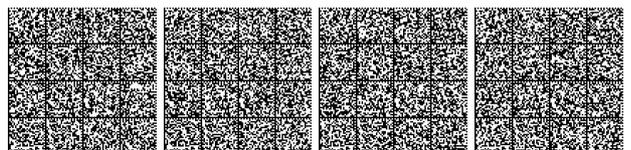
13. L'intero svolgimento dei lavori di scavo a cielo aperto (di qualsiasi entità essi siano, compresi gli scortichi iniziali dei cantieri, delle opere connesse e delle strade da aprirsi *ex novo* o modificarsi) dovrà essere seguito costantemente da personale specializzato archeologico (da reperirsi attraverso Università o Ditte Archeologiche specializzate esterne al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, le quali prestazioni saranno a carico della Società SITAF S.p.A.) al fine di identificare e salvaguardare eventuali reperti di interesse archeologico che dovessero emergere, il cui ritrovamento potrebbe determinare l'avvio, a carico del proponente, di ulteriori indagini di scavo archeologico.
14. Si prescrive che gli scavi archeologici esplorativi non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche, che potrebbero causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.
15. Considerato che i tempi previsti per la realizzazione delle opere vengono diluiti in un arco temporale pluriennale si prescrive che la Società SITAF S.p.A. predisponga in accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici competente un cronoprogramma delle indagini archeologiche da realizzarsi con maggiore attenzione al fine di programmarle con largo anticipo rispetto all'inizio dei corrispondenti lotti delle opere. Il cronoprogramma dovrà essere concordato e quindi approvato dalla stessa Soprintendenza prima dell'inizio delle opere.
16. In corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra il Proponente avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori alle competenti Soprintendenze di settore e alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici.
17. Se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi o manufatti, anche di apparente non interesse siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti.
18. Qualora per l'accesso al sito di "Cantalupo - Pian Barale" si dovesse prevedere l'apertura di nuove piste non indicate nel Progetto Definitivo consegnato, la realizzazione delle stesse dovrà essere oggetto di una specifica autorizzazione preventiva da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici competente e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte nonché della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici.
19. Le somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti saranno a carico della voce imprevisti.
20. Tutte le opere di mitigazione vegetale e di reimpianto delle piante recuperate dai siti di cantiere previste nel Progetto Definitivo dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze messe a dimora entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale.
21. Per il CSVM dovrà essere presentato con il progetto esecutivo uno studio di



- dettaglio con il quale saranno analizzate le coloriture da adottarsi per tutti gli elementi di finitura esterna, le quali dovranno essere scelte tra quelle di minor impatto paesaggistico al fine di contribuire alla riduzione della visibilità dei tre nuovi corpi di fabbrica. Lo studio sarà sottoposto, prima dell'inizio dei lavori, all'approvazione della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte.
22. Per lo stesso CSVN dovrà essere studiata in fase di progettazione esecutiva, una nuova soluzione per la relativa copertura. La soluzione esecutiva dovrà essere studiata in modo da evitare la creazione di una unica piastra di copertura di notevoli dimensioni e risultante eccessivamente rigida in un ambito paesaggistico orograficamente articolato. L'eventuale necessità di creare coperture per i piazzali posti tra i tre corpi di fabbrica potrebbe trovare soluzione con lo studio di una che si collochi all'interno delle facciate prospicienti i tre fabbricati e non sopra gli stessi. Il relativo Progetto esecutivo sarà sottoposto, prima dell'inizio dei lavori, all'approvazione della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte.
23. Per la Centrale di ventilazione dovrà essere presentato con il progetto esecutivo uno studio di dettaglio con il quale saranno analizzate le coloriture da adottarsi per tutti gli elementi di finitura esterna, le quali dovranno essere scelte tra quelle di minor impatto paesaggistico al fine di contribuire alla riduzione della visibilità dello stesso corpo di fabbrica e del relative camino. Lo studio sarà sottoposto, prima dell'inizio dei lavori, all'approvazione della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte.
24. Al fine di preservare la libera visuale dell' "ex opera difensiva del tunnel ferroviario" con il Progetto Esecutivo si studierà per il nuovo portale dell'imbocco al tunnel autostradale una soluzione che ne riduca di una o due "costole" l'avanzamento verso il Piazzale Frejus. Il relativo Progetto esecutivo sarà sottoposto, prima dell'inizio dei lavori, all'approvazione della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte.
25. Per il nuovo ponte carrabile sul Torrente Rochemolles dovrà essere studiata una soluzione di maggior pregio architettonico sia per quanto riguarda l'impalcato che le relative pile, al fine di realizzare un'opera meglio inserita nel relativo ambito paesaggistico. Il relativo Progetto esecutivo sarà sottoposto, prima dell'inizio dei lavori all'approvazione della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte.
26. In sede di progettazione esecutiva e di organizzazione dei lavori dovranno essere adottati tutti i possibili accorgimenti tecnici per minimizzare l'impatto di tutte le opere di maggior evidenza ambientale.
27. Tutte le suddette prescrizioni dovranno essere ottemperate dal proponente con la redazione del Progetto Esecutivo da presentarsi prima dell'inizio delle opere e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte delle Soprintendenze di settore e della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici.
28. Ai fini dell'autorizzazione in linea idraulica, ai sensi del R.D. 523/1904 per gli Interventi sul T. Rochemolles si rilevano le seguenti carenze:
- per le verifiche idrauliche della portata tenere conto del contributo del trasporto solido, oltre che della parte liquida;
  - verificare che in sponda orografica sinistra esiste una platea in massi cementati che in



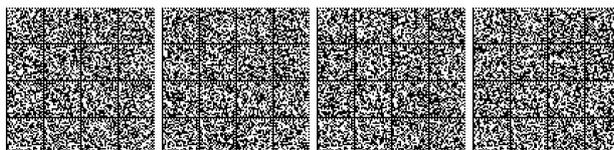
- sede di sopralluogo è parsa non essere presente ma è nella tavola rappresentante la planimetria di rilievo del corso d'acqua (Tav- 6145.2-P-4Q6A), - sulla tavola riportante il profilo longitudinale (Tav. 6145.2-P-409A) si dovrà chiarire cosa rappresenti l'indicazione grafica (campitura) posta sul fondo alveo lungo tutta la tratta di intervento; sulle sezioni trasversali di progetto (Tavv- 6145.2-P-410A, 6145.2-P-411A) si dovrà specificare cosa rappresenti la doppia linea orizzontale tratteggiata disegnata sul fondo alveo; nelle sezioni trasversali di rilievo (Tavv. 6145.2-P-407A, 6145.2-P-408A) si dovrà indicare la platea in massi di cava cementati di cui alla planimetria di rilievo; sulla sezione trasversale di rilievo n. 11 (Tav. 6145.2-P-408A) deve essere rappresentata la scogliera esistente in sponda destra; sulla sezione trasversale n. 2 dovrà essere rappresentata in maniera congruente, rispetto al progetto del ponte, la spalla in sponda orografica sinistra del nuovo ponte da realizzare sul Torrente Rochemolles; sulle sezioni trasversali di rilievo e di progetto dovranno essere rappresentati i limiti catastali del corso d'acqua desunti dai fogli di mappa catastali ufficiali, erroneamente indicati come coincidenti con i cigli di sponda;
- le opere definite negli elaborati progettuali scogliere in massi vincolati poste a protezione delle difese esistenti sembrerebbero essere delle vere e proprie soglie di rivestimento del fondo alveo larghe nel caso di alcune sezioni anche 5-6 m e che per alcune sezioni trasversali (n 10 e n. 13) vanno a restringere la sezione idraulica; dovranno essere meglio rappresentate le modalità di vincolo dei suddetti massi ai manufatti esistenti, soprattutto per quelli previsti in sponda sinistra; inoltre il piano di posa di tali soglie dovrà essere posta ad una profondità maggiore di almeno 1 m rispetto alle quote più depresse di fondo alveo sistemato nelle sezioni trasversali interessate;
  - la rappresentazione grafica del particolare costruttivo degli step pool in progetto (Tav. 6145.2-P-414A) posti a protezione dei salti di fondo esistenti dovrà essere congruente con l'indicazione della medesime opere nella planimetria di progetto e nel profilo longitudinale, inoltre anche per detti manufatti il piano di posa dei massi dovrà essere posto ad una profondità maggiore di almeno 1 m rispetto alle quote più depresse di fondo alveo sistemato.
29. Dovrà essere specificato il numero dei manufatti di scarico nei corso d'acqua previsti nelle aree oggetto di intervento, in fase di cantiere e ai termine dei lavori; inoltre dovranno essere rappresentati i particolari costruttivi dei suddetti manufatti.
  30. Dovrà essere specificato se il materiale demaniale in esubero (circa mc 6055) proveniente dagli scavi in alveo sarà oggetto di acquisizione da parte del proponente ovvero si intende stoccarlo in luogo prefissato.
  31. Le aree attraversate dalla viabilità di servizio e da eventuali piste di cantiere di nuova realizzazione, dovranno essere ripristinate a conclusione dei lavori con recupero morfologico e vegetativo dei siti d'intervento; le aree destinate a cantiere dovranno essere sottoposte ad operazioni di ripristino morfologico e vegetativo a conclusione degli interventi, così come le aree destinate alla deponia temporanea dei materiali di scotico e di scavo.
  32. Il progetto deve individuare ed illustrare le tecniche alternative che si intendono utilizzare nell'ambito degli interventi di sistemazione idraulica del torrente Rochemolles.
  33. Ai sensi dell'articolo 12, commi 6 e 7, della legge regionale n. 37 del 29 dicembre 2006. "Norme per la gestione della fauna acquatica, degli ambienti acquatici e regolamentazione della pesca", gli interventi relativi al rifacimento delle opere trasversali in alveo devono essere progettati in modo tale da eliminare gli elementi di discontinuità esistenti nel tratto del corso d'acqua oggetto di sistemazione che non permettono gli spostamenti della fauna ittica lungo il torrente Rochemolles.
  34. La documentazione presentata non è corredata della progettazione definitiva degli



- interventi di recupero ambientale relativi ai siti di cantiere e ai siti di deposito temporaneo posti in prossimità dell'imbocco della galleria di sicurezza, indicati in maniera sommaria al punto 10.23 "Recupero ambientale"- dello Studio di Impatto Ambientale Parte III A.
35. Nel caso in cui il proponente individui ulteriori siti da utilizzare per lo stoccaggio definitivo dello smarino di galleria, dovrà essere fornita una progettazione a carattere definitivo trattante non solo le problematiche di compatibilità idrogeologica ed idraulica, ma anche quelle inerenti il reinserimento naturalistico e paesaggistico dei siti prescelti. Particolare attenzione dovrà essere posta alla cantieristica e al cronoprogramma dei lavori di sistemazione, prediligendo un'attività di recupero ambientale organizzata per lotti e l'adozione delle tecniche di ingegneria Naturalistica per la soluzione delle problematiche di rivegetazione e consolidamento superficiale dei terreni, con l'impiego esclusivo di specie vegetali autoctone.
36. Si rileva una criticità nei confronti dell'avifauna, generata dalle ampie superfici vetrate degli edifici di nuova realizzazione previsti in siti in prossimità dell'imbocco della galleria. In aree ad elevata naturalità ed in assenza di idonee misure di mitigazione (es. sagome o bande colorate) da applicare sulle superfici vetrate risultano poco visibili all'avifauna e rappresentano una causa di mortalità degli uccelli a seguito degli impatti contro le stesse. Il progetto dovrà pertanto individuare le misure di mitigazione che si intendono mettere in atto per limitare tale criticità sia nel caso di superfici vetrate, sia nel caso di barriere antirumore realizzate con pannelli fonoassorbenti traspiranti. Le misure di mitigazione ed un eventuale piano di monitoraggio volto alla verifica della loro efficacia dovranno essere concordate con l'Osservatorio regionale sulla fauna selvatica (Direzione Territoriale Rurale Corso Stati Uniti 21-Torino).
37. Laddove, in fase di scavo, venissero intercettate venute d'acqua significative e persistenti (di portata paragonabile alle emergenze sorgentizie della zona), dovranno essere previsti controlli delle stesse per verificare la compatibilità qualitativa dell'acqua con gli usi idropotabili e, in caso di esito positivo di tali controlli, queste dovranno essere captate e convogliate, mediante apposita condotta, all'esterno, per l'eventuale utilizzo a vantaggio delle comunità locali.
38. La galleria dovrà svolgere solo funzione di sicurezza e non di aumento della capacità del traforo, in quanto la geometria della galleria di sicurezza (diametro 8 m) è determinata da precise richieste pervenute dalle autorità pubbliche preposte alla sicurezza.
39. La Galleria di Sicurezza non potrà costituire la "via" di accesso ordinaria al Laboratorio sotterraneo in via di espansione.
40. Tenuto conto che nella galleria transiteranno mezzi di soccorso a velocità non del tutto trascurabile si sottolinea la necessità di precisare la composizione della sezione della strada dimensionando i diversi elementi in funzione delle ipotesi progettuali assunte e definendo anche il tracciamento della segnaletica orizzontale: eventuale necessità di allargamenti della carreggiata nei tratti a maggiore curvatura, verifiche tecniche relative alla visibilità nei tratti in curva, approfondimento dell'aspetto dell'inversione di marcia dei veicoli (possibile solo in corrispondenza degli allargamenti di sezione dei by-pass) in relazione alle previsioni dei piani di intervento.
41. Si dovrà incrementare la pendenza costante del 2% nei tratti in curva. e rappresentare la composizione della sovrastruttura pavimentata, con indicazione degli spessori e delle caratteristiche degli strati.  
Diversamente a quanto previsto in progetto, la pavimentazione non dovrà prevedere il tappeto drenante. Si prescrive la modifica del materiale adottato per il manto e di valutare il ricorso a soluzioni tecniche più specifiche quali ad esempio pavimentazioni realizzate in calcestruzzo (a lastre o ad armatura continua).
42. Dovranno essere introdotti elementi di raccordo delle curve a raggio variabile, ad



- esempio di tipo clotoidico. Prevedere in corrispondenza degli accessi alla galleria, nonché dei collegamenti al laboratorio, opportuni raccordi marginali, quali curve di ciglio (tricentriche).
43. Dovrà essere approfondita, per l'imbocco e per il primo tratto di circa 140 m, l'analisi di fenomeni di dissesto e deformazione del versante, anche realizzando indagini locali mirate.
44. La piena di progetto assunta per il torrente Rochemolles deve essere conforme a quanto previsto dall'Autorità di Bacino del Po.  
Il progetto deve considerare la componente di trasporto solido del torrente e la sua evoluzione ad alveo sistemato (tendenza alla sedimentazione per il calcolo dei profili idrici che condizionano le quote arginali e di sottotrave del nuovo ponte).  
Il franco arginale di 1 m dovrà essere verificato, per la piena due centennale, tenuto anche conto dei sovralti in curva e per singolarità.  
Le opere di difesa verranno fondate almeno 1,5 m sotto le quote di talweg dopo sistemazione.
45. Rivedere la soluzione adottata per il nuovo portale, getto in opera di cls di classe C60/75, o passando alla prefabbricazione o riducendo la resistenza del cls.
46. I riferimenti normativi relativi agli aspetti impiantistici, oltre a quelli riportati in progetto, dovrebbero comprendere anche il DM 14/09/2005 (Norme illuminazione) e il DLgs n.264/2006 (Attuazione Direttiva 2004/54/CE).  
Ai sensi del DLgs 163/2006 è necessario fare riferimento in merito all'idoneità delle reti esterne dei servizi atte a soddisfare le esigenze connesse alla cantierizzazione e all'esercizio dell'opera.  
Si suggerisce di adottare ogni misura volta a contenere i consumi energetici degli impianti.
47. Predisporre il Piano di Manutenzione per:
- a) Impianto di Ventilazione
  - b) Impianto Elettrico
  - c) Impianti di Sicurezza
  - d) Impianti Opere Esterne lato Italia (dove manca anche l'elenco prezzi unitari)
  - e) Segnaletica
48. Predisporre specifico manuale operativo per l'Impianto Antincendio dove vengano riportate le modalità e le procedure da eseguire per gli aspetti operativi e che consenta l'individuazione delle figure responsabili ai vari livelli funzionali.
49. Per gli ulteriori impianti generali redigere gli elaborati grafici e il Piano di Manutenzione.
50. Individuare indicatori di qualità dell'aria indiscutibili e misurabili attraverso strumentazione comunemente utilizzata dalle agenzie di protezione ambientale al fine di garantire non solo il rispetto degli obblighi di legge, ma standard di qualità al di sotto dei quali autorità competenti, precedentemente individuate, possano intervenire sui flussi di traffico.



## PARTE II

### RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda altresì di:

- A) qualora non previsto inserire nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possenga o, in mancanza acquisisca, prima della 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.
- B) Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni.
- C) Per la protezione dell'area archeologica La Maddalena e dell'annesso Museo dalla ricaduta di polveri al suolo si dovrà concordare con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici un cronoprogramma esteso all'intero periodo dei lavori con il quale siano stabilite le verifiche periodiche da effettuarsi per il controllo delle quantità di polveri ricadute nel sito. In base ai risultati delle verifiche la Soprintendenza per i Beni Archeologici qualora dovesse riscontrare dei depositi significativi potrà ordinare l'effettuazione di una pulizia straordinaria secondo modalità specifiche da indicarsi sul momento o anche la realizzazione di particolari strutture o impianti di protezione.
- D) Verificare che le opere di mitigazione vegetale possano essere realizzate il più possibile in contemporanea con l'avanzare dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto.
- E) Qualora il sito di stoccaggio "La Maddalena" venisse utilizzato, contrariamente alle previsioni progettuali, dovrà essere redatto un progetto di rimodellamento delle superfici e di ripristino del verde tali che alla fine del conferimento dello smarino possa essere recuperata una immagine paesaggistica la più vicina a quella originaria e adeguatamente inserita nel contesto. Il progetto esecutivo sarà sottoposto, prima dell'inizio dei lavori, all'approvazione della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e delle due Soprintendenze di settore competenti.
- F) Si richiede inoltre, in considerazione dell'entità dell'intervento in progetto ed in ottemperanza alla normativa di tutela paesaggistica, l'individuazione di adeguate opere di compensazione da attuare nelle stesse aree di intervento o comunque nei territori interessati dai lavori in progetto, da individuare con le stesse amministrazioni comunali interessate.
- G) Verificare la compatibilità economica che consenta che per le murature a vista sia previsto un rivestimento, per quanto possibile, con pietra a spacco di origine locale, di adeguato spessore e pezzatura, da posare con giunti aperti, con malta solo nella parte retrostante; qualora si dovesse far ricorso a rivestimenti prefabbricati, siano privilegiate soluzioni che prevedano spessori adeguati per le pietre, da posare comunque in analogia con le tecniche costruttive locali, a corsi regolari e non ad opus incertum; l'eventuale utilizzo di manufatti in c.a. dovrà comunque prevedere un trattamento irruvidimento delle superfici del getto. Per gli interventi lungo l'asta del torrente e di consolidamento e sostegno dei versanti si ritiene che per un più adeguato inserimento paesaggistico debba essere privilegiato il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica.
- H) Dato che l'area in località Tignai del comune di Bussoleno, indicata come seconda eventuale cava per l'approvvigionamento è un sito già individuato nel progetto "Cantierizzazione - Piano linea Bussoleno e cintura merci verificare la possibilità di sostituirla con altra alternativa.



- I) Verificare la possibilità di adottare e posizionare idonei accorgimenti e/o sistemi/apparecchiature utili per controllare e ridurre la dispersione delle emissioni inquinanti che fuoriescono dai "camini" di areazione della galleria del Frejus, dalle gallerie autostradali della A32 e dai relativi imbocchi.
- J) Di prevedere lo smaltimento dello smarino, in caso di realizzazione dell'opera, con le stesse modalità a suo tempo previste ed adottate per i lavori della galleria ferroviaria del Frejus, e più precisamente sigillatura in container dai cantieri fino al luogo di smaltimento senza manipolazioni intermedie.
- K) Valutare, l'opportunità di anticipare l'ingresso del traforo allo scopo di consentire la marginalizzazione delle emissioni inquinanti dalle immediate vicinanze dell'abitato di Bardonecchia con la possibilità di riqualificare sinergicamente quella parte di territorio.

## ALLEGATO 2

### PARTE I – INTERFERENZE

Gli elaborati che si riferiscono alle interferenze sono i seguenti:

Dossier Integrazioni: 6145.2-P-402°

### PARTE II – ESPROPRI

Gli elaborati che si riferiscono agli espropri sono i seguenti:

Dossier 4: 6145.2-P-375

6145.2-P-376

Dossier Integrazioni: 6145.2-P-403°



**ALLEGATO n. 3****Linee guida dello stipulando protocollo d'intesa  
tra Prefettura, ANAS S.p.A. e concessionario**

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

- necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, di ANAS, il quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;
- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta dell'esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che soggetto aggiudicatore e ANAS – d'intesa tra loro – definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;
- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

