

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 3 agosto 2011.

**Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Adeguamento s.s. 534 come raccordo autostradale (cat. B) - Megalotto 4 collegamento autostrada A3 (svincolo di Firmo) s.s. Jonica (svincolo di Sibari). Approvazione progetto definitivo (CUP F92C05000020001).** (Deliberazione n. 56/2011).

### 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 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – 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, e s.m.i.;

Vista legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione” che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il “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. (da ora in avanti “codice dei contratti pubblici”), e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente “Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi” e specificamente l'art. 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'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, 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;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo

in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* 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 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 di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81, con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica che include, in tabella 1, la voce “S.S. 106 - Ulteriori lotti di ammodernamento”;

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'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

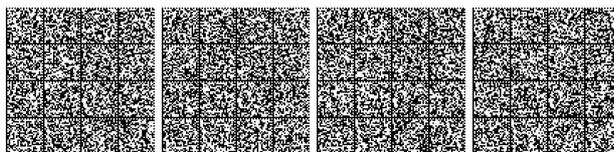
Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Viste le note 11 luglio 2011, n. 27134, e 27 luglio 2011, n. 29597, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'inserimento dell'argomento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 28 luglio 2011 n. 85574, con la quale il Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato ha rappresentato di non avere osservazioni da formulare;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;



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

sotto l'aspetto tecnico e amministrativo:

che la S.S. 534 "di Cammarata e degli Stombi" si sviluppa su un percorso di 29,780 km, con inizio dalla S.S. 105 al km 66+370, presso Firmo, e termine sulla attuale S.S. 106 Ionica al km 365+150 in corrispondenza del bivio degli Stombi;

che il progetto in esame prevede l'ammmodernamento di un tratto di 14,1 km della S.S. 534 dallo svincolo di Firmo, sulla Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria, fino allo svincolo di Sibari; esso ricade interamente nella Provincia di Cosenza e precisamente nei comuni di Saracena, Castrovillari e Cassano allo Ionio ed esplica un'importante funzione di collegamento tra i due itinerari Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria ed il corridoio ionico Taranto - Sibari - Reggio Calabria;

che l'attuale S.S. 534, tra lo svincolo di Firmo e lo svincolo degli Stombi, presenta una sede stradale con carreggiata unica di larghezza pari a circa 10,50 m;

che il tracciato di progetto ricalca in buona parte l'attuale sedime della S.S. 534, prevedendo deviazioni dallo stesso là dove è necessario l'adeguamento alle norme funzionali e geometriche vigenti per le strade di categoria di tipo B (D.M. 5 novembre 2001): la sezione prevista è di tipo B (strada extraurbana principale - soluzione a 2+2 corsie di marcia) costituita da due carreggiate, ciascuna composta da due corsie di m 3,75 e banchina laterale in destra di m 1,75 e da uno spartitraffico centrale di larghezza m 3,50, affiancato da due banchine laterali in sinistra da 0,50 m, per una larghezza complessiva misurata tra i cigli esterni di m 23,00;

che la quasi totalità del tracciato ricade su particelle catastali di proprietà privata, a esclusione di piccoli tratti che insistono su aree di demanio fluviale; è previsto l'allargamento della sede attuale verso nord per i primi 3,00 km circa fino allo svincolo con la SS 19, di cui i primi 900 m in variante planimetrica, al fine di conservare intatti gli esercizi commerciali adiacenti all'attuale sedime stradale, gli accessi alla viabilità locale e di predisporre una fascia per la futura realizzazione di un'opera che sovrappassi l'A3; è previsto inoltre l'allargamento verso sud per il resto del tracciato, soluzione che permette di ottimizzare l'inserimento del viadotto della S.S. 534 sul fiume Coscile, mediante una scansione delle pile che preservi l'alveo fluviale e che, a partire dallo svincolo di Torre Mordillo, mantenga inalterate le attuali distanze dalla sede ferroviaria della linea F.S. n. 143 Sibari - Cosenza, preservando al contempo le abitazioni e il tessuto agricolo di Doria e il canale collettore degli Stombi;

che i franchi planimetrici adottati per la progettazione dell'opera, che sovrappassa la linea ferroviaria FS n. 143 Sibari - Cosenza, prevedono la realizzazione di un raddoppio della linea stessa, attualmente a singolo binario e dell'adeguamento della velocità della tratta a 150 km/h;

che il progetto prevede la realizzazione e l'ammmodernamento dei sotto elencati svincoli:

Svincolo con la SP 174 al km 0+380;

Svincolo zona ASI al km 2+331,50;

Svincolo con la SS 19 al km 3+158;

Svincolo di Torre Mordillo al km 6+551;

Svincolo di Doria al km 10+945;

che le opere d'arte principali lungo il tracciato consistono in:

viadotto di scavalco della SP 174 dal km 0+340 al km 0+420;

viadotto Coscile, che si sviluppa tra il km 4+875 ed il km 5+015 per la carreggiata direzione Firmo (carreggiata nord) e tra il km 4+895 ed il km 5+035 per la carreggiata direzione Sibari (carreggiata sud);

viadotto cavalcaferrovia, sulla linea ferroviaria FS n. 143 Sibari - Cosenza, che si sviluppa tra il km 6+302,50 ed il km 6+437,50 per la carreggiata direzione nord e tra il km 6+282,50 ed il km 6+417,50 per la carreggiata direzione sud;

che è prevista la realizzazione di opere d'arte minori relative ad opere idrauliche, nonché al prolungamento e o ammodernamento di esistenti cavalcavia e sottovia;

che oltre all'asse principale il progetto prevede interventi di adeguamento della viabilità provinciale e locale, inclusi quelli richiesti in sede di conferenza di servizi dagli enti territoriali;

che con nota CDG-52792-P del 7 aprile 2009 l'ANAS ha dato avvio alle procedure di legge obiettivo ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo 163/2006 e s.m.i.;

che in data 10 aprile 2009 il Soggetto aggiudicatore ha dato avviso di avvio del procedimento finalizzato alla pronuncia di compatibilità ambientale e dichiarazione di pubblica utilità ai privati interessati dalle attività espropriative ai sensi del comma 2 dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, mediante pubblicazione sul quotidiano locale "il Quotidiano della Calabria" e sul quotidiano nazionale "Repubblica";

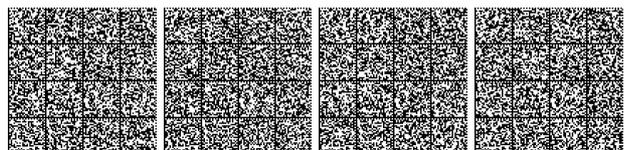
che con nota 25 giugno 2009, n. 26422, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato la Conferenza di servizi per il giorno 15 luglio 2009, ai sensi dell'art. 168 del decreto legislativo n. 163/2006;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea, ha espresso parere favorevole con prescrizioni in data 13 ottobre 2009, con provvedimento n. DG/PBAAC/S004/34.19.04/6068/2009;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS, nella seduta plenaria del 30 novembre 2009 ha formulato il parere favorevole n. 386, con prescrizioni;

che il Presidente della Regione Calabria, con nota 15 giugno 2011 n. 049/Gab, nel prendere atto del parere favorevole espresso dal competente Dipartimento Regionale Urbanistica e Governo del territorio, ha espresso l'intesa sulla localizzazione dell'opera, ai sensi degli articoli numeri 165 e 167 del d.lgs. n. 163/2006;

che l'opera è inserita nella tabella n. 1 dell'8° allegato infrastrutture, approvato con delibera CIPE 18 novembre 2010 n.81, alla voce "SS106 ulteriori lotti di ammodernamento";



che la bozza della nuova Intesa Generale Quadro in fase di stipulazione, ai sensi della legge 443/2001, da parte della Regione Calabria conferma la rilevanza dell'opera in argomento;

sotto l'aspetto finanziario:

che il quadro economico, al netto di IVA, così come rimodulato e trasmesso, con nota 3 febbraio 2011 prot. CDG-16578-P, dal Presidente dell'ANAS risulta il seguente:

Lavori soggetti a ribasso (compreso importo lavori ed oneri relativi alle prescrizioni impartite dagli organi competenti così come scaturiti dalla Conferenza di servizi, le spese tecniche per il monitoraggio ambientale e le spese per la progettazione esecutiva) € 121.925.588,00

Oneri di sicurezza non soggetti a ribasso € 7.454.582,84

Somme a disposizione € 26.547.036,71

Oneri di investimento € 23.389.081,13

TOTALE € 179.316.288,68

che per la redazione del progetto in argomento è stato utilizzato il prezzario Anas Regione Calabria 2010 e, per la valutazione degli oneri per la sicurezza, l'elenco prezzi sicurezza anno 2009/2010;

che la copertura finanziaria dell'opera è posta a totale carico dei fondi PON giusto decreto 27 settembre 2010, n. 10288/R.U., dell'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità 2007/2013, che individua nell'asse II, misura 1.2, il progetto in argomento, con una copertura finanziaria di 179.316.288,68 euro;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è l'ANAS S.p.A.;

che il cronoprogramma lavori prevede per la realizzazione dell'opera, comprese le attività propedeutiche, il collaudo e la messa in esercizio, un arco temporale pari a 49 mesi (circa 4 anni);

che la relazione istruttoria dà conto degli elaborati del progetto definitivo relativi alle interferenze e agli immobili soggetti a esproprio o occupazione temporanea: in particolare, la documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta nei documenti del progetto definitivo "A4LO716DD0701T00IN00INTRE01B, A4LO716DD0701T00IN00INTRE02A e elaborati da A4LO716DD0701T00IN00INTPV01B a A4LO716DD0701T00IN00INTPV015B"; la documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati grafici progettuali "da A1 LO716D0701T00ES00ESPCC01B a A1 LO716D0701T00ES00ESPCC19B"; l'elenco ditte e la relazione giustificativa delle indennità espropriative sono, rispettivamente, indicati negli elaborati "da A1 LO716D0701T00ES00ESPRED02Ba1LO716D0701T00ES00ESPRED05B" e A1 LO716D0701T00ES00ESPRED01B;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone:

l'approvazione del progetto ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, con prescrizioni e raccomandazioni;

di autorizzare l'accantonamento di una somma per imprevisti, per un valore massimo pari al 5 per cento dell'importo dei lavori, in funzione del ribasso ottenuto in sede di gara;

che il citato Ministero ha corredato la relazione istruttoria di competenza dell'allegato disamina pareri.

Delibera:

#### 1 Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 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 della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'"Adeguamento S.S. 534 come raccordo autostradale (cat. B) – magalotto 4 collegamento autostrada A3 (svincolo Firmo) S.S. Jonica (svincolo di Sibari)".

Ai sensi dell'art. 166, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, 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 179.316.288,68 euro al netto di IVA, come sinteticamente esposto nella precedente presa d'atto, costituisce il "limite di spesa" dell'intervento di cui al punto 1.1, inclusivo dell'importo per l'ammontare complessivo delle prescrizioni.

1.3 La copertura finanziaria del progetto è assicurata dai fondi PON Reti e Mobilità 2007/2013, asse II, misura 1.2, ove si individua una somma pari a 179.316.288,68 euro per l'intervento di cui al punto 1.1.

1.4 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto, compresa la previa acquisizione del parere idraulico da parte dell'autorità competente, sono riportate nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del suddetto allegato 1.

#### 2. Altre disposizioni

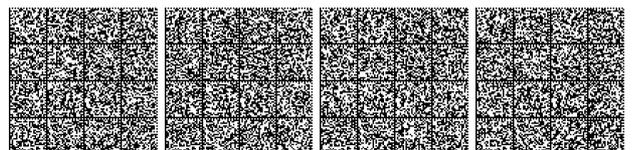
Al fine di costituire la voce "impredvidi" nel quadro economico del progetto di cui al precedente punto 1.1, si dispone l'accantonamento del ribasso d'asta, fino a un valore massimo pari al 5 per cento dell'importo dei lavori.

#### 3. Disposizioni finali

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 e fornirà assicurazioni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE in ordine alla completezza degli elaborati del progetto definitivo, con riferimento in particolare agli immobili di cui è prevista l'espropriazione.

3.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a trasmettere a questo Comitato il testo dell'Intesa Generale Quadro di cui alla presa d'atto, non appena stipulata, che sostituirà quella sottoscritta tra il Governo e la Regione Calabria in data 16 maggio 2002.

3.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà vigilare affinché sia lo svolgimento di tutte le attività propedeutiche alla consegna lavori, sia l'esecuzione ed il collaudo dell'opera rispettino le condizioni poste a base del finanziamento europeo.



3.4 Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - DIPE. Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

3.5 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.

3.6 In relazione alle linee guida espresse nella citata nota del Coordinatore del comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione dell'opera dovrà contenere una clausola che ponga a carico dell'appaltatore adempimenti ulteriori rispetto alla vigente normativa, 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 previsti dalla vigente normativa, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

3.7 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 3 agosto 2011

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il Segretario del CIPE:* MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 29 febbraio 2012

Ufficio Controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 2  
Economia e finanze, foglio n. 389

#### ALLEGATO 1

Adeguamento della S.S. 534 come Raccordo Autostradale (Cat. B) --  
Megalotto 4 Collegamento autostrada A3 (svincolo di Firmo) --  
S.S. 106 Jonica (svincolo di Sibari)

#### PRIMA PARTE – PRESCRIZIONI

1. determinare le corrette dimensioni e lunghezza del tratto di transizione tra l'arteria in progetto (a doppia carreggiata) e la viabilità esistente (ad unica carreggiata) al fine di garantire corrette condizioni di fluidità e sicurezza della circolazione;

2. ripristinare lo svincolo tra la S.S. 534 e la viabilità industriale al km 2+231 con una soluzione che consenta l'ingresso all'area ASI recepita ripristinando due delle quattro rampe di collegamento all'asse attrezzato;

3. garantire il collegamento tra l'asse attrezzato dell'ASI e la S.P. 174 inserendo una viabilità di tipo F2 (L'8.50 m);

4. in fase di cantiere approfondire la valutazione degli effetti dell'incremento di carico veicolare in condizioni di corsie a larghezza ridotta sulla viabilità circostante attraverso il calcolo del livello di servizio (LoS) attuale e del livello di servizio; se necessario prevedere opportune misure di mitigazione;

5. sviluppare le soluzioni di riaggancio della viabilità locale come da soluzione proposta in sede di integrazione (elab. L0716D D 0701 TOO JA54 AMBCT01A);

6. adottare barriere di sicurezza prive di discontinuità con protezioni atte a facilitare lo scivolamento anche al livello del suolo;

7. articolare in un disegno coordinato i tipologici delle barriere antirumore, delle finiture dei viadotti e delle finiture delle terre armate;

8. negli interventi di sistemazione idraulica previsti sul fiume Coscile garantire, oltre al regolare deflusso delle portate, il minimo deflusso vitale (DMV); preferire l'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica; evitare interferenze con il trasporto solido o barriere per il movimento dell'ittiofauna;

9. prevedere un sistema di deflusso delle acque meteoriche al sottovia al km 4+105 in modo da evitare il ristagno dell'acqua e l'eventuale difficoltà di transito dei mezzi;

10. prevedere l'abbassamento della quota platea tombino al km 4+244 per evitare l'ostacolo al deflusso delle acque di scolo;

11. integrare la relazione idrologica-idraulica ed approfondire le verifiche idrauliche sulla base delle Linee Guida Idrauliche della Regione Calabria considerando una portata specifica non inferiore a 5 m<sup>3</sup>/(s x Km<sup>2</sup>);

12. rappresentare su opportuna carta topografica: i punti rilevati sul terreno e rappresentativi delle sezioni idrauliche; le aree demaniali; le aree interessate dalla portata di piena duecentennale ante e post operam;

13. prevedere una approfondita valutazione dei possibili effetti di amplificazione sismica locale nei primi 30 m di profondità calcolata attraverso un modello teorico (Barosh, 1969);

14. nelle opere di mitigazione previste sostituire rispettivamente gli individui di *Quercus macrolepis* (quercia vallonea) e *Cotinus coggygia* (albero della nebbia) con *Quercus pubescens* (roverella) e *Ligustrum vulgare* (ligustro);

15. approfondire specifiche e localizzazione degli attraversamenti faunistici;

16. prevedere l'utilizzo di barriere acustiche con sagomature di uccelli. La scelta della tipologia venga effettuata sulla base di considerazioni sia acustiche che di inserimento paesaggistico concordate con la Soprintendenza per i beni Architettonici e per il Paesaggio;

17. il progetto esecutivo deve essere integrato dagli elaborati relativi alle verifiche idrauliche;

18. ottimizzare gli interventi di mitigazione proposti considerando l'aggiornamento delle loro caratteristiche geometriche, e acustiche (potere fonoisolante e/o coefficiente di assorbimento per spettro di frequenza), e conseguentemente presentare, anche sulla base di Piani di risanamento delle infrastrutture concorsuali, mappe acustiche aggiornate ante e post operam;

19. adottare opportune misure per lo stoccaggio del terreno vegetale oggetto di scotico;

20. adottare misure di contenimento degli impatti per il trasporto di materiali assicurando che i viaggi da e per il cantiere siano effettuati escludendo gli orari notturni;

21. approfondire ulteriormente le valutazioni sui fabbisogni idrici necessari alla realizzazione dell'opera;

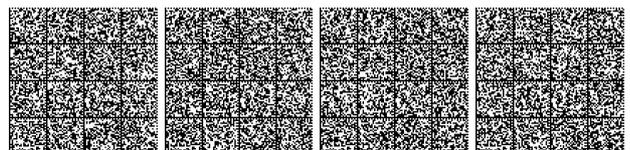
22. in caso di installazione di un impianto di betonaggio per il confezionamento in sito dei calcestruzzi prevedere integrazione della valutazione degli effetti ambientali e relative misure di mitigazione e compensazione;

23. valutare lo stato vibrazionale in fase di realizzazione, e post operam, sui ricettori più prossimi alle aree di cantiere ovvero al tracciato stradale di progetto;

24. in sede di Piano di monitoraggio ambientale acquisire una più compiuta caratterizzazione della qualità dell'aria nell'area di interesse a monte dell'avvio del progetto;

25. in sede di Piano di monitoraggio ambientale acquisire dati relativi al bioaccumulo di metalli pesanti (Cd, Cr, Mn, Cu, Ni, Pb);

26. confrontare i dati ante opera con i dati riportati nel piano di monitoraggio del "Piano di Tutela delle Acque";



27. integrare i parametri da rilevare (ad es. parametri biologici (es.IBE); parametri BOD e COD; parametri relativi alle sostanze inquinanti);

28. indicare l'ubicazione delle stazioni di campionamento;

29. estendere il monitoraggio della qualità delle acque alla fase post-operam;

30. per la componente suolo e sottosuolo: precisare la tipologia di monitoraggio e strumentazione adottata; i parametri e gli indicatori del monitoraggio; la frequenza di misura; una più specifica articolazione temporale del monitoraggio;

31. per la componente flora ed ecosistemi: indicare l'ubicazione delle stazioni di campionamento (sia nell'area vasta che nell'area direttamente interessata dal progetto);

32. integrare i dati con : una caratterizzazione di tipo pedologico e fitosociologico dell'area; un censimento floristico-vegetazionale; un rilevamento degli aspetti fisionomici strutturali; un censimento degli elementi di qualità e sensibilità; analisi fitosociologiche; una ricostruzione delle successioni;

33. per la componente fauna: prevedere una rete di monitoraggio basata sulla composizione, sulla consistenza e distribuzione delle diverse specie e sulle loro relazioni con la componente vegetazionale; pianificare rilievi di campo considerando estensione dell'area di indagine, uso del suolo, viabilità ed accessibilità, morfologia del territorio; prevedere dei censimenti per ciascuna stagione dell'anno;

34. per la componente rumore: dettagliare la programmazione delle attività di monitoraggio, distribuzione territoriale delle stazioni di monitoraggio con riferimento alle aree complesse per presenza di sorgenti concorsuali (Allegato C) decreto ministeriale 16/03/1998) assicurando la restituzione periodica, standardizzata e georeferenziata delle informazioni monitorate; prevedere il monitoraggio in fase di cantiere presso i recettori critici; integrare adeguati indicatori in grado di rappresentare lo stato vibrazionale associabile all'intervento;

35. sviluppare le opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto assumendo come riferimento le "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997, e altri manuali qualificati quali, ad esempio:

- "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;

- "Manuale di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001;

- "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000;

36. recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio d'impatto Ambientale esaminato, ponendo particolare attenzione a quelle finalizzate al ripristino della vegetazione ripariale per la restituzione delle caratteristiche di naturalità all'alveo del fiume Coscile; ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici;

37. anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;

38. 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;

39. elaborare il 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;

40. durante lo svolgimento dei lavori andranno tenute in considerazione, specie in vicinanza dei fiumi, le aree che dovranno risultare riservate, stazionamento o di passaggio per la fauna locale; cura per le aree di betonaggio, evitando la messa in scarico nei fiumi delle acque di risulta a di lavaggio degli impianti stessi; lo stoccaggio dei materiali dovrà essere previsto a dovuta distanza dalle sponde dei fiumi, prevedendo che in caso di piena si potrebbero verificare restringimenti dell'alveo stesso ostacolando il libero deflusso delle acque;

41. in prossimità dei centri abitati, si prescrivono barriere antirumore, adoperando materiali trasparenti (vetro) per consentire una continuità paesaggistica ed evitare barriere ermetiche per le aree abitate;

42. che, in particolare, in sede di progettazione esecutiva, vengano concordate con la Soprintendenza per i beni Architettonici e per il Paesaggio sia le soluzioni morfologiche dei muri in terra armata che la tipologia dei materiali da utilizzarsi per la realizzazione del paramento esterno dei medesimi;

43. i movimenti di terreno, da eseguire con l'ausilio di mezzo meccanico e, in parte, con lavori manuali, dovranno essere limitati, esclusivamente alla realizzazione del lavoro previsto in progetto;

44. il materiale di risulta eccedente dagli scavi e dalle attività descritte in progetto, dovrà essere riutilizzato, oppure trasportato, a rifiuto, in discarica autorizzata;

45. le acque meteoriche e superficiali dovranno essere canalizzate ed immesse in apposite condotte o impluvi naturali al fine di scongiurare il rischio di erosioni e smottamenti;

46. è fatto obbligo di provvedere al termine dei lavori, alla razionale sistemazione del terreno smosso, delle scarpate e dei terrapieni che dovranno essere ben compattati e rinverditi con idonee specie vegetali, preferibilmente autoctone atte a trattenere terreno e quando le condizioni orografiche lo richiedano, mediante la realizzazione di idonee opere di contenimento del terreno, opportunamente dimensionate;

47. nell'esecuzione degli interventi dovrà essere adottata ogni cautela necessaria ad evitare alterazioni idrogeologiche dell'area oggetto dei lavori nonché danni a persone od a cose, dei quali la ditta concessionaria resterà comunque responsabile tenendo altresì sollevata l'Amministrazione da ogni controversia o rivendicazione da parte di terzi;

48. prevedere le opportune opere di difesa idraulica lungo il piede del rilevato di accesso al ponte in destra idraulica che in occorrenza di un evento di piena duecentennale risulta lambito dalle acque di esondazione indiretta, come si evince dall'elaborato TOOIDOOIDRPL01 (Planimetria aree di esondazione ante operam e post operam);

49. in fase esecutiva richiedere il parere al settore idraulico della Provincia di Cosenza;

50. effettuare una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il Capitolato Speciale BCM del Ministero della Difesa ed 1984 e delle altre disposizioni in materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell'Amministrazione Militare. Una copia del verbale di constatazione, approntato dall'Ente Militare competente per territorio, dovrà essere inviata anche al Comando Militare Esercito "Calabria";

51. inserire nel progetto la soluzione rappresentata nell'elaborato T001A10AMBCO01 per il rammaglio della viabilità esistente, interessando le nuove aree ricadenti nel territorio del Comune di Saracena;

52. prevedere il posizionamento di un'altra area di servizio nel territorio di Castrovillari sulla corsia (est - ovest) da Bivio degli Stombi a bivio A3 Firmo;

53. stipulare apposita convenzione con RFI per la risoluzione degli attraversamenti della linea ferroviaria Metaponto - Reggio Calabria;

54. stipulare apposita convenzione con ENEL per la risoluzione delle interferenze individuate;

55. stipulare apposita convenzione con SNAM Rete GAS per la risoluzione della interferenza individuata.

## PARTE SECONDA – RACCOMANDAZIONI

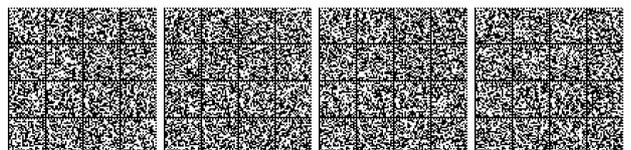
a) valutare, in corrispondenza all'intersezione tra la S.P. 174 e la S.S. 534, compatibilmente con i vincoli tecnici esistenti, la possibilità di realizzare un collegamento tra le due arterie in ogni direzione;

b) verificare la necessità di interventi per la messa in sicurezza del tratto stradale della S.S. 283 di approccio alla zona di svincolo;

c) valutare l'opportunità che il PMA debba integrare una più compiuta stima ante operam e caratterizzazione della popolazione potenziale coinvolta;

d) qualora non previsto, inserire nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possiede 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;

e) avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;



f) scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;

g) per quanto riguarda le aree di cantiere evitare di utilizzare terreni a vocazione agricola pregiata (uliveti, frutteti in genere, aranceti);

h) porre cura nei grossi movimenti terra, in quanto potrebbero portare alterazioni alle acque causandone torpidità; a tal proposito, si tiene ad evidenziare che grossi sbancamenti di terreno, portano di conseguenza alla realizzazione di notevoli opere d'arte di contenimento (muri di sostegno); questo Ufficio è del parere che tali muri dovranno essere concepiti non ad unica altezza, bensì sdoppiati con la formazione di terrazzamenti. I muri di contenimento siano rivestiti in pietra naturale a vista e gli spazi interclusi siano piantumati con essenze arboree sempreverdi. Le scarpate siano trattate a verde prato, prevedendone il libero deflusso delle acque piovane;

i) evitare il più possibile di aprire nuove piste di servizio, utilizzando le vecchie viabilità campestri, con opportuna manutenzione. A fine lavori riportare la eventuale nuova viabilità di cantiere allo stato naturale;

l) le aree di sosta, oggi enormi spazi periferici per mezzi viaggianti, dovranno essere curate nei particolari, specie nell'uso dei materiali, insegne, tabelloni pubblicitari, panchine, attrezzature con servizi ed aree a verde con alberature ed a prato;

k) verificare che le dimensioni geometriche delle rotoarie di svincolo previste tra la ex SS.19 e la SS. 534 siano conformi a quanto previsto dalla normativa di settore e pertanto adeguate ad un agevole transito dei mezzi pesanti.

#### ALLEGATO 2

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 118 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di analogo estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi del menzionato art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50 mila euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. informazioni supplementari atipiche – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

N.B. Dall'entrata in vigore del decreto legislativo di cui all'art. 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136, i riferimenti all'art. 1 septies del decreto legge n. 629/1982, convertito dalla legge n. 726/1982, e al decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 si intendono riferiti alle corrispondenti disposizioni contenute nel predetto decreto legislativo.

#### 12A02793

DELIBERAZIONE 6 dicembre 2011.

**Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa.** (Deliberazione n. 90/2011).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista legge 29 dicembre 1969, n. 1042, che all'art. 2 prevede l'acquisizione del parere della Commissione di cui all'art. 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, appositamente integrata, ai fini dell'approvazione dei progetti di massima e dei progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane;

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, concernente "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa", e in particolare l'art. 9 che prevede contributi per la realizzazione degli interventi di trasporto rapido e sulle ferrovie concesse;

Viste le leggi 30 maggio 1995, n. 204, 4 dicembre 1996, n. 611, 27 febbraio 1998, n. 30, 18 giugno 1998, n. 194, 23 dicembre 1998, n. 448 (legge finanziaria 1999), 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), 6 agosto 2008, n. 133, con le quali, tra l'altro, è stata rifinanziata la citata legge n. 211/1992 ed è stato previsto un apporto finanziario statale nel limite rispettivamente del 60 per cento del costo delle opere per i sistemi di trasporto rapido (metropolitane, filobus, impianti a fune, ecc.) e sulle ferrovie concesse e del 100 per cento per gli interventi sulle ferrovie in gestione governativa;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, recante "Devoluzione delle funzioni dei Comitati interministeriali soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537", e visto, in particolare, l'art. 3, comma 1, che attribuisce a questo Comitato le funzioni del soppresso Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), competente ad assumere determinazioni in ordine ai programmi da finanziare ai sensi della citata legge n. 211/1992;

