

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 10 agosto 2016.

Megalotto 3 della SS 106 Jonica, dall'innesto con la SS 534 (progressiva chilometrica 365+150 attuale SS 106) a Roseto Capo Spulico (progressiva chilometrica 400+000 attuale SS 106) - Approvazione progetto definitivo 1° lotto funzionale dalla progressiva chilometrica di progetto 0+000 alla progressiva chilometrica di progetto 18+863 e rinvio a nuova istruttoria del 2° lotto funzionale (CUP F92C05000080011). (Delibera n. 41/2016).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE e visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Visto il «Nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 54/2001), e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 Supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'Allegato 1, nell'ambito del «Corridoio trasversali e dorsale appenninica», la voce «Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria» e, nell'Allegato 2, il «Corridoio ionico: tratta calabrese Taranto - Sibari - Reggio Calabria» e vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, (*Gazzetta Ufficiale* n. 3/2015 Supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «Tabella O Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria», l'intervento «SS 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo S.»;

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.;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

- l'art. 200, comma 3, che prevede che in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di piani-

ficazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del suddetto decreto, all'esito della quale, il suddetto Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo n. 228/2011, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

- l'art. 201, comma 9, che prevede che, «fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore del presente codice o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea»;

- l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base alle quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alle deliberazioni di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

- l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano, comunque, validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006;

- l'art. 216, comma 1 e comma 27, che prevedono rispettivamente che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50/2016, lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore, e che le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50/2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163/2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

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.;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto agli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1 e 27, del decreto legislativo n. 50/2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163/2006;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decre-



to dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e s.m.i. e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle direzioni generali competenti del Ministero alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* 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 normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

- la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

- 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, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

- le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e 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 legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163/2006, e visto in particolare il comma 3 dello stesso articolo, così come

attuato con delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, (*Gazzetta Ufficiale* n. 155/2015), che aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2011, errata corrige *Gazzetta Ufficiale* n. 281/2011);

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 è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) e vista la delibera 8 agosto 2015, n. 62 (*Gazzetta Ufficiale* n. 271/2015), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato dal CCASGO nella seduta del 13 aprile 2015;

Vista la delibera 28 settembre 2007, n. 103 (*Gazzetta Ufficiale* Supplemento ordinario n. 123/2008), con la quale questo Comitato:

- ha approvato il progetto preliminare della intera «SS 106 Jonica - lavori di costruzione Megalotto 3, dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)» (da ora in avanti «Megalotto 3») individuando nell'importo di 1.234.754.242,86 euro il limite di spesa dell'opera;

- ha preso atto della individuazione di uno stralcio funzionale composto da due tratti separati, uno a sud dal chilometro 0+000 (inizio del Megalotto 3) al chilometro 18+500 (svincolo di Trebisacce) ed uno a nord dal chilometro 31+500 (allaccio funzionale in prossimità di Amendolara) al chilometro 38+000 (fine del Megalotto 3);

- ha assegnato al soggetto aggiudicatore un contributo quattordicennale di 15.345.833 euro a valere sul contributo previsto dall'art. 1, comma 977, della legge n. 296/2006 e decorrente dal 2009, contributo suscettibile di sviluppare un volume di investimenti pari a 154.430.000 euro, per il completamento della copertura finanziaria del primo stralcio funzionale;

Vista la delibera 27 marzo 2008, n. 30 (*Gazzetta Ufficiale* n. 239/2008), con la quale questo Comitato ha assegnato, per la realizzazione del secondo stralcio funzionale del Megalotto 3, compreso tra la progressiva chilometrica 18+500 e la progressiva chilometrica 31+500, ad ANAS S.p.a.:

- un contributo quindicennale di euro 25.151.937, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2009;

- un contributo quindicennale di euro 25.151.937, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2010; suscettibili, nell'insieme, di sviluppare un volume di investimenti pari a circa 543,97 milioni di euro;

Vista la delibera 6 dicembre 2011, n. 88 (*Gazzetta Ufficiale* n. 70/2012), con la quale questo Comitato:

- ha preso atto che, i fondi «ex Fintecna» e «PON 2007-2013», che concorrevano alla copertura finanziaria del primo stralcio funzionale di cui alla delibera n. 103/2007, non risultavano più disponibili;

- ha preso atto della individuazione di un nuovo stralcio funzionale, costituito da un tratto dell'ex primo



stralcio funzionale, dalla progressiva chilometrica 9+800 alla progressiva chilometrica 18+500, e dall'intero ex secondo stralcio funzionale, dalla progressiva chilometrica 18+500 alla progressiva chilometrica 31+500;

- ha preso atto che in data 23 dicembre 2010 ANAS S.p.A. ha aggiudicato provvisoriamente a contraente generale la gara relativa all'intero Megalotto 3, prevedendo, da parte dell'aggiudicatario, la redazione dell'intero progetto definitivo e la realizzazione della sola parte finanziata, fermo restando che qualora fosse stato finanziato il residuo importo all'atto della consegna dei lavori, il contraente generale avrebbe dovuto realizzare anche la parte residua;

- ha disposto che il finanziamento concesso con la delibera n. 103/2007 fosse destinato alla realizzazione del tratto di nuovo stralcio funzionale dalla progressiva chilometrica 9+800 alla progressiva chilometrica 31+500 e che al predetto stralcio restasse assegnato l'importo di 543,9 milioni di euro già disposto da questo Comitato con la delibera n. 30/2008;

Vista la proposta di cui alla nota 4 agosto 2016, n. 30574, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'intervento Megalotto 3 della SS 106 Jonica, dall'innesto con SS 534 (progressiva chilometrica 365+150 della SS 106 attuale) a Roseto Capo Spulico (progressiva chilometrica 400+000 della SS 106 attuale), trasmettendo la relativa documentazione istruttoria, integrata con nota 9 agosto 2016, n. 31358;

Vista la nota 9 agosto 2016, n. 31390, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio per il 1° lotto funzionale compreso tra la progressiva chilometrica di progetto 0+000 e la progressiva chilometrica di progetto 18+863;

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

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che la SS 106 Jonica è una infrastruttura stradale con duplice funzione di collegamento di interesse nazionale e internazionale e locale in direzione sud-nord tra Reggio Calabria e Taranto;

- che l'infrastruttura fa parte della rete globale stradale della Rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 ed è definita come itinerario internazionale E90 da Lisbona (Portogallo) ad Habur (Turchia) con decreto ministeriale 24 marzo 1995;

- che il Megalotto 3 dell'opera, dall'innesto della SS 534 «di Cammarata e degli Stombi» (progressiva chilometrica 365+150 della attuale SS 106) a Roseto Capo Spulico (progressiva chilometrica 400+000 della attuale SS 106), prevede l'adeguamento del tracciato alla sezione di tipo B (doppia carreggiata con due corsie di 3,75 m ciascuna, banchina di 1,75 m per senso di marcia e spartitraffico di 3,5 m) di cui al decreto ministeriale 5 novembre 2001 «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»;

- che l'intervento in approvazione con la presente delibera riguarda la parte di tracciato del Megalotto 3 compresa tra l'innesto con la SS 534 (estremità sud con progressiva chilometrica di progetto 0+000) e lo svincolo di Trebisacce incluso (progressiva chilometrica di progetto 18+863), da ora in avanti denominato 1° lotto funzionale;

- che il suddetto 1° lotto funzionale attraversa una porzione di territorio caratterizzata da andamento pianeggiante o moderatamente acclive, è costituito da un asse unico a carreggiate affiancate e non presenta variazioni significative rispetto al progetto preliminare approvato con delibera n. 103/2007;

- che la restante parte di tracciato del Megalotto 3 (2° lotto funzionale), nella parte tra la progressiva chilometrica di progetto 18+863 e la progressiva chilometrica di progetto 34+000 attraversa un territorio caratterizzato dalla presenza di terrazzamenti costieri e innumerevoli torrenti con versanti ripidi, mentre nella parte tra la progressiva chilometrica di progetto 34+000 e la estremità nord del Megalotto 3 è inserita nello stretto corridoio costiero formato dalla SS 106 attuale e dalla ferrovia Jonica storica;

- che il 1° lotto funzionale in approvazione, procedendo da sud a nord, interessa il territorio dei Comuni di Cassano allo Jonio, Francavilla Marittima, Cerchiara di Calabria, Villapiana e Trebisacce, e include gli svincoli di Sibari (innesto con la SS 534), Cerchiara-Francavilla e Trebisacce;

- che, in particolare, lo svincolo di Sibari, che collega la SS 106 Jonica con l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria a Firmo mediante la SS 534 (Megalotto 4), progettato originariamente in modo da interconnettersi con il Megalotto 8 (tratto Mandatoriccio-Sibari), è stato adattato al nuovo quadro programmatico secondo cui, in sostituzione del Megalotto 8, è prevista la messa in sicurezza del tracciato storico della SS 106 con interventi di adeguamento in sede;

- che il semi-svincolo di Trebisacce, che rende funzionale il 1° lotto, collega l'infrastruttura a est con il Comune di Trebisacce e a ovest con la viabilità esistente, e consente le manovre in immissione in direzione Reggio Calabria e in uscita in direzione Taranto;

- che il 1° lotto funzionale si sviluppa prevalentemente in rilevato e prevede tra le opere d'arte maggiori la realizzazione di 6 tra ponti e viadotti;

- che con la delibera n. 103/2007 questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del Megalotto 3 e ha assegnato un contributo di 154,43 milioni di euro in volume di investimento per il completamento della copertura finanziaria di un primo stralcio funzionale, compreso tra la progressiva chilometrica 0+000 (inizio del Megalotto 3) e la progressiva chilometrica 18+500 e tra la progressiva chilometrica 31+500 e la progressiva chilometrica 38+000 (termine del Megalotto 3), del costo di 690,779 milioni di euro e ha individuato il limite di spesa riferito all'intero Megalotto 3 in 1.234,754 milioni di euro;

- che la individuazione del suddetto stralcio funzionale è stata effettuata nella ipotesi di indire tempestivamente la gara per affidamento a contraente generale della progettazione definitiva dell'intero megalotto e la esecuzione dei



lavori dello stralcio medesimo attivando anticipatamente l'utilizzo dei finanziamenti disponibili;

- che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella adunanza del 21 settembre 2007, con voto n. 206/2007, ha espresso parere favorevole sul progetto preliminare della «SS 106 Jonica - lavori di costruzione del Megalotto 3, dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)».

- che con la delibera n. 30/2008 questo Comitato ha assegnato un contributo di 543,974 milioni di euro in volume di investimento per la copertura finanziaria del secondo stralcio e che con tale assegnazione l'intero Megalotto 3, del costo complessivo di 1.234,754 milioni di euro, risultava completamente finanziato, al netto delle verifiche sulla consistenza delle altre coperture finanziarie (risorse Fintecna e PON);

- che con delibera n. 88/2011 questo Comitato ha preso atto che i fondi ex Fintecna e PON 2007-2013, concorrenti alla copertura finanziaria del primo stralcio funzionale di cui alla delibera n. 103/2007, non risultavano più disponibili, ha preso atto altresì della individuazione di un nuovo stralcio funzionale, costituito da una tratta dell'ex primo stralcio funzionale, dalla progressiva chilometrica 9+800 alla progressiva chilometrica 18+500, e dall'intero ex secondo stralcio funzionale, dalla progressiva chilometrica 18+500 alla progressiva chilometrica 31+500, e ha assegnato allo stesso nuovo stralcio funzionale il finanziamento di 154,43 milioni di euro di cui alla delibera n. 103/2007, portando le disponibilità per il nuovo stralcio funzionale a 698,4 milioni di euro in volume di investimenti;

- che in fase di affidamento a contraente generale Anas S.p.A. ha richiesto un aggiornamento del progetto alla luce delle prescrizioni della delibera n. 103/2007;

- che l'importo offerto in base al progetto preliminare presentato, al netto di un ribasso d'asta del 17,78%, è risultato pari a 1.063 milioni di euro, comunque inferiore a quello del progetto preliminare di cui alla richiamata delibera n. 103/2007;

- che in data 12 marzo 2012 è stato stipulato il contratto tra Anas S.p.A. e il contraente generale, che ha costituito in data 12 aprile 2012 la Società di progetto Sirjo S.C.p.A.;

- che in data 24 giugno 2012 è stato emesso l'ordine di inizio attività;

- che le indagini geognostiche svolte in sede di progettazione definitiva hanno evidenziato quattro tipologie di criticità precedentemente non rilevate:

- atmosfera potenzialmente esplosiva per tutte le gallerie naturali previste nel progetto per la presenza di emissioni di gas metano;

- caratteristiche geotecniche inferiori per la zona interessata dallo scavo delle gallerie naturali;

- presenza di agenti aggressivi su, tutto il tracciato;

- fenomeno deformativo in atto di versante arealmente esteso e con quota di scorrimento profonda nel territorio del Comune di Roseto Capo Spulico nella parte terminale del Megalotto;

- che a seguito delle criticità rilevate il progetto delle gallerie naturali è stato completamente rivisitato dal contraente generale con un incremento dei costi che hanno portato l'importo dell'investimento a circa 1.700 milioni di euro (+40%);

- che in data 17 aprile 2013 Anas S.p.A., alla luce delle criticità sopra riportate, rilevate dal contraente generale, ha chiesto allo stesso contraente generale lo studio di una modifica progettuale dell'altimetria del tracciato nel tratto compreso tra la progressiva chilometrica 18+863 e la progressiva chilometrica 31+800, al fine di contenere i maggiori costi emersi e di limitare l'estensione dei tratti in galleria naturale;

- che quindi il progetto è stato rivisitato a livello di tracciato, minimizzando i tratti da realizzare a fondo cieco, rischiosi per la sicurezza in fase di scavo, e che le variazioni di tracciato tra le progressive chilometriche 18+500 e 31+500 hanno previsto la sostituzione delle gallerie naturali con lunghi tratti in trincea (c.d. variante altimetrica);

- che in data 30 maggio 2013 Anas S.p.A. ha anche condiviso l'adozione di una variante plano-altimetrica proposta dal contraente generale a causa del dissesto del versante nel tratto compreso tra la progressiva chilometrica 31+800 e la estremità nord del Megalotto 3;

- che tale versione del progetto (c.d. «progetto definitivo ridimensionato»), del costo complessivo di circa 1.165 milioni di euro, è stata approvata da Anas il 27 novembre 2013;

- che la procedura di approvazione per le opere appartenenti al Programma delle infrastrutture strategiche è stata avviata da Anas S.p.A. in data 6 febbraio 2014 con la trasmissione del progetto definitivo dell'intero Megalotto 3 all'allora Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e a tutte le amministrazioni coinvolte;

- che in data 10 febbraio 2014 è stato dato avviso al pubblico sui quotidiani Il Sole 24 ore e Quotidiano di Calabria dell'avvio della procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA) e del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio - relativamente al tratto variato rispetto al progetto preliminare - e del procedimento per la dichiarazione di pubblica Utilità per l'intera opera (c.d. prima pubblicazione);

- che in corso di istruttoria, ad aprile 2014, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (CTVIA) ha richiesto chiarimenti e documentazioni integrative concernenti l'inserimento paesaggistico dell'opera nella zona dei Terrazzi marini nei Comuni di Trebisacce, Albidona e Amendolara, soggetta a vincolo paesaggistico, e che il progetto adeguato alle modifiche richieste, con una previsione di maggiori tratti in sotterraneo da realizzare con gallerie artificiali, che garantiscono la sicurezza in sede di scavo e la ricostituzione morfologica del paesaggio originario, registrava un costo di circa 1.304,3 milioni di euro, di poco superiore al limite di spesa del progetto preliminare di cui alla delibera n. 103/2007;



- che in data 21 maggio 2014 è stata data nuova comunicazione sui medesimi quotidiani della trasmissione integrativa richiesta dalla CTVIA nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale e del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per la dichiarazione di pubblica utilità (c.d. seconda pubblicazione);

- che la conferenza di servizi si è tenuta in due sedute distinte, il giorno 2 luglio 2014 e il giorno 24 luglio 2014;

- che in sede di conferenza di servizi in data 2 luglio 2014, i rappresentanti degli enti locali hanno fatto osservazioni sulla definizione ottimale del tracciato e sulla natura e modalità di distribuzione delle opere compensative, e che sono state sollevate riserve anche dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;

- che in esito a dette osservazioni è stata prodotta documentazione progettuale integrativa che è stata illustrata nel corso della conferenza di servizi del 24 luglio 2014 e trasmessa in data 7 agosto 2014 a tutti i soggetti coinvolti nel procedimento;

- che, con riferimento alle opere compensative, in sede di conferenza di servizi si è pervenuti ad una modalità condivisa di suddivisione degli importi per ogni singolo comune in funzione di un'analisi «multicriterio» ponderata su «pesi» o correlati a 4 fattori (estensione di tratta nel territorio comunale, importo dei lavori associato alla relativa estensione di tratta, impatto ambientale e popolazione);

- che, alla luce dei suddetti criteri, sono state elaborate le seguenti proposte progettuali delle opere compensative per il 1° lotto funzionale, il cui costo è compreso nell'ambito dell'importo complessivo per opere compensative previsto per il Megalotto 3 e pari a 14.089.183,65 euro:

1. strada di collegamento tra il centro servizi e la SS 106 storica nel Comune di Cassano;
2. pista ciclabile costiera nel Comune di Cassano;
3. copertura del canale di scolo nel Comune di Cassano;
4. riqualifica di via Nazionale nel Comune di Francavilla;
5. strada di accesso al plesso Grotta delle ninfee nel Comune di Cerchiara;
6. sistemazione viabilità in località Piana nel Comune di Cerchiara;
7. riqualifica del lungomare nel Comune di Villapiana;

- che in data 9 agosto 2014 è stata data comunicazione al pubblico sui quotidiani Corriere della sera e Quotidiano di Calabria della suddetta ulteriore documentazione progettuale integrativa (c.d. terza pubblicazione);

- che, in definitiva, a seguito delle suddette richieste emerse nel corso dell'*iter* autorizzativo che hanno reso necessaria la predisposizione di documentazione integrativa in due diverse fasi, entrambe oggetto di pubblicazione, si è pervenuti ad una versione del progetto definitivo con un costo di 1.481,9 milioni di euro (c.d. progetto definitivo integrato);

- che con nota 29 luglio 2014, n. 245477, l'allora Presidente facente funzioni della Regione Calabria, ai sensi degli articoli 165 e 167 del decreto legislativo n. 163/2006, preso atto dei pareri favorevoli dei competenti dipartimenti regionali e sentiti i comuni, ha espresso parere favorevole all'intesa sulla localizzazione dell'opera per le parti modificate rispetto al progetto preliminare di cui alla delibera n. 103/2007;

- che in data 17 novembre 2014, con determina direttoriale n. 37787, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sulla scorta del parere della CTVIA 24 ottobre 2014, n. 1638, ha formalizzato la positiva conclusione della verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla delibera n. 103/2007;

- che con nota 10 dicembre 2014, n. 31101, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo si è pronunciato positivamente, con prescrizioni, in merito alla verifica preventiva dell'interesse archeologico e sulla ottemperanza delle prescrizioni di cui alla delibera n. 103/2007;

- che nella seduta preparatoria del 24 giugno 2015 questo Comitato ha avviato l'esame del progetto definitivo del Megalotto 3 e ha rinviato il medesimo per la carenza di copertura finanziaria e le incertezze sul tracciato e le soluzioni tecniche adottate;

- che in data 15 luglio 2016, con parere n. 40/2016, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si è espresso sul progetto definitivo rilevando nelle conclusioni:

- che «la prima tratta fino al chilometro 18 circa, in attraversamento della piana di Sibari, è rimasta sostanzialmente immutata, si sviluppa prevalentemente in rilevato e la deformabilità dei piani di posa degli stessi rappresenta il fattore tecnico di maggiore rilevanza e che in proposito sono state formulate alcune osservazioni di cui si dovrà tenere conto nello sviluppo delle fasi progettuali e esecutive che non dovrebbero incidere sulla impostazione del progetto»;

- che «la seconda tratta dal chilometro 18 circa fino a Capo Spulico (...) in termini di tracciato vede uno sviluppo di tratte in galleria in attraversamento dei rilievi ed in viadotto in attraversamento dei valloni e che le soluzioni plano altimetriche del tracciato sono il risultato di una combinazione di fattori relativi alle caratteristiche delle formazioni attraversate e ad esigenze di natura paesaggistica»;

- che «la presenza di gas esplosivi che potrebbero essere potenzialmente rinvenuti dello scavo di gallerie in naturale, ha suggerito al progettista l'adozione di un profilo più alto in quota, con presenza di tratte in gallerie superficiale e tratte all'aperto in trincea e che queste (ultime *ndr*), per esigenze di tipo paesaggistico, nel corso dell'*iter* autorizzativo, sono state a loro volta trasformate in tratte in galleria a debole copertura»;

- che «ne è risultato un *iter* progettuale ed autorizzativo che ha condotto ad una previsione del quadro economico di progetto, al netto del ribasso di offerta, di 1.481 milioni di euro, superiore del 20% al limite di spesa di 1.234,75 milioni di euro fissato con la delibera n. 103/2007»;



- che «il tracciato del progetto definitivo» nella seconda tratta «contrasta con quanto evidenziato da questo Consiglio in fase di esame del progetto preliminare circa lo sviluppo delle tratte in galleria, specie se in successione»;

- che «nel confermare le considerazioni critiche, si ritiene che le soluzioni di progetto presentate siano suscettibili di ulteriori ottimizzazioni, riducendo lo sviluppo in lunghezza delle tratte in galleria, specie di quelle con coperture più modeste, ricorrendo anche ad eventuali locali modifiche plano altimetriche del tracciato»;

- che «lo sviluppo delle fasi progettuali ed esecutive terrà conto delle considerazioni di ordine tecnico ed economico di cui in precedenza, anche in relazione ad alcuni elementi che presentano carattere di contraddittorietà, specie in relazione alle caratteristiche delle formazioni, superficiali e in profondità interessate dagli scavi, con riflessi sul dimensionamento e costo delle opere»;

- che con riferimento alla tratta in attraversamento di Capo Spulico, «la soluzione di tracciato adottata, prescelta dal progettista quale soluzione obbligata in relazione ai vincoli esistenti, come riferito nella stessa documentazione di progetto, richiede ulteriori approfondimenti»;

ed esprimendo il parere «che il progetto definitivo della SS Jonica - Megalotto 3 dall'innesto con la SS 534 a Roseto Capo Spulico, in linea tecnica e prescindendo dagli aspetti contrattuali, venga restituito affinché sia rivisto e aggiornato sulla base delle prescrizioni ed osservazioni di cui ai precedenti considerato» contenute nel parere stesso;

- che il Ministero indica gli elaborati del progetto definitivo relativi alla risoluzione delle interferenze, contenenti anche il relativo programma di risoluzione, e gli elaborati relativi all'acquisizione delle aree;

- che, in conclusione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone a questo Comitato di:

- rinviare a nuova istruttoria, a seguito delle osservazioni e delle conclusioni del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il progetto del 2° lotto funzionale del Megalotto 3, ai sensi dell'art. 168, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006;

- approvare, ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, il progetto definitivo del 1° lotto funzionale;

- accogliere la prescrizione contraddistinta con il n. 5 nel «foglio condizioni» riguardante l'eliminazione dello svincolo di Cassano di cui al parere n. 31101 del 10 dicembre 2014 del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;

- prescrivere di sottoporre il progetto definitivo del 2° lotto funzionale all'approvazione di questo Comitato entro 60 giorni dalla pubblicazione della delibera di approvazione del 1° lotto funzionale;

- disporre che il Ministero stesso verifichi l'importo del progetto definitivo complessivo, ai fini del contenimento dei costi, con particolare riguardo ad alcune voci di spesa;

- dare mandato al Ministero di effettuare il controllo della sicurezza stradale del progetto definitivo ai sensi del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, «Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali» trattandosi di intervento riguardante la rete TEN-T;

- condizionare l'avvio della esecuzione dei lavori del 1° lotto funzionale all'approvazione da parte di questo Comitato del progetto definitivo del 2° lotto funzionale;

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo del 1° lotto funzionale, esponendo le motivazioni nei casi di mancato o parziale recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

- che in data 19 marzo 2015 è scaduto il vincolo preordinato all'esproprio apposto con la delibera n. 103/2007, registrata in data 20 marzo 2008 e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone la reiterazione del medesimo per il 1° lotto funzionale, dalla progressiva chilometrica di progetto 0+000 alla progressiva chilometrica di progetto 18+863;

sotto l'aspetto attuativo

- che il soggetto aggiudicatore è Anas S.p.A.;

- che i tempi di progettazione e realizzazione del 1° lotto funzionale prevedono 1.285 giorni per la progettazione definitiva ed esecutiva, 2.304 giorni per l'esecuzione dei lavori e 730 giorni per le attività post-operam;

- che in particolare i lavori di costruzione dei primi 5 km del 1° lotto funzionale, date le insufficienti caratteristiche del fondo naturale, per evitare l'esecuzione di complesse e costose opere di consolidamento e drenaggio, sono eseguiti con un precarico di 1,5-2 volte l'altezza del rilevato, da mantenere per un periodo di almeno 5 anni, e che il materiale utilizzato per il precarico, da porre in opera subito dopo la consegna dei lavori, dovrà provenire dai cantieri operativi del tratto montano (2° lotto funzionale);

- che anche le altre opere maggiori della prima parte del tracciato (viadotti) potranno essere realizzate solo dopo l'avvio dei lavori di costruzione del tratto montano e in particolare solo dopo che l'attività estrattiva di materiale dalle gallerie sarà sufficiente a coprire il fabbisogno di calcestruzzo;

sotto l'aspetto finanziario

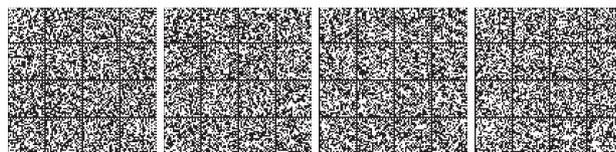
- che il costo complessivo del 1° lotto funzionale in esame è pari a euro 276.460.574,92, di cui 177.257.844,11 per l'affidamento, 68.612.406,02 per somme a disposizione e 30.590.324,79 per oneri di investimento;

- che il relativo quadro economico sintetico è riportato in Allegato 1 alla presente delibera;

- che gli oneri di investimento sono pari a circa il 12,5% del totale complessivo dei lavori e delle somme a disposizione, e comprendono gli importi della voce originaria «fondo di incentivazione art. 92, comma 7, del decreto legislativo n. 163/2006» e della voce «spese per commissioni giudicatrici art. 84, comma 11, del decreto legislativo n. 163/2006»;

- che l'importo dei lavori è comprensivo dei costi relativi alle «opere di mitigazione e compensazione» che sono contenuti nella misura del 2%;

- che il Ministero elenca i documenti di riferimento utilizzati per la determinazione dei prezzi, precisando che tutti i prezzi medesimi sono stati riportati alla data di offerta (2010) e che agli stessi è stato applicato il ribasso del 18,75% come da offerta in sede di gara;



- che il costo del 1° lotto funzionale è correlato all'approvazione del 2° lotto, in quanto tiene conto dell'utilizzo dei materiali di scavo provenienti dalle gallerie del 2° lotto medesimo, reimpiegati per i rilevati presenti nel 1° lotto, e che in assenza di tali disponibilità sarà necessario provvedere alla rivisitazione del progetto definitivo vista la necessità di approvvigionamento alternativo da cava;

- che il quadro economico riporta alla voce oneri aventi come finalità la prevenzione e la repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa art. 176, comma 20 del decreto legislativo n. 163/2006 l'importo di 91.290 euro;

- che con riferimento all'intero Megalotto 3, resta fermo il limite di spesa individuato con la delibera n. 103/2007;

- che per il Megalotto 3 sono disponibili le risorse assegnate con le delibere n. 103/2007 e n. 30/2008, come successivamente confermate e allocate con la delibera n. 88/2011;

- che, con i decreti interministeriali nn. 88/2013 e 89/2013 è stata disposta l'erogazione in forma diretta dei contributi pluriennali assegnati con le suddette delibere e pertanto il finanziamento ora disponibile, tenendo conto anche dei risparmi sugli interessi ottenuti grazie alla non attivazione di mutui, ammonta complessivamente a 969.399.772 euro, così articolati:

- contributo quattordicennale di 15.345.833 euro a valere sul contributo previsto dall'art. 1, comma 977, della legge n. 296/2006 e decorrente dal 2009, pari complessivamente a 214.841.662 euro;

- contributo quindicennale di euro 25.151.937, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2009, pari complessivamente a 377.279.055 euro;

- contributo quindicennale di euro 25.151.937, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2010, pari complessivamente a 377.279.055 euro;

- che l'erogazione di detti contributi è in corso e detto importo assicura la copertura finanziaria completa del 1° lotto funzionale in approvazione;

- che nell'ambito del prossimo Contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas S.p.A. è prevista l'assegnazione all'opera di 150 milioni di euro e che, qualora confermata la previsione di cui sopra il finanziamento complessivo per la realizzazione del Megalotto 3 ammonterebbe a 1.119.399.772 euro;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiede la approvazione del progetto definitivo per il solo 1° lotto funzionale, dalla progressiva chilometrica di progetto 0+000 (inizio del Megalotto 3) alla progressiva chilometrica di progetto 18+183 mentre per il 2° lotto funzionale, dalla progressiva chilometrica di progetto 18+183 alla progressiva chilometrica di progetto 38+000, estremità nord del Megalotto 3, propone il rinvio a nuova istruttoria ai sensi dell'art. 168, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006;

Considerato che la procedura di approvazione del progetto definitivo adottata per l'opera in esame riguarda l'intero Megalotto 3 e che quindi il progetto pubblicato e trasmesso alle amministrazioni, i pareri resi dalle medesi-

me amministrazioni e la disamina dei pareri effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si riferiscono a tutto il suddetto Megalotto 3;

Ritenuta la proposta del Ministero di approvazione del progetto definitivo del solo 1° lotto funzionale compatibile con le conclusioni del richiamato parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici 15 luglio 2016, n. 40, in particolare laddove si considera il progetto definitivo del 1° lotto funzionale sostanzialmente coerente con il progetto preliminare e oggetto di osservazioni il cui recepimento nei successivi sviluppi progettuali ed esecutivi non dovrebbe incidere sulle impostazioni del progetto a livello definitivo;

Ritenuto che il progetto definitivo del 1° lotto funzionale in esame debba essere approvato ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, in quanto il progetto definitivo è stato sviluppato sulla base e in coerenza con il progetto preliminare già approvato da questo Comitato;

Considerato che le cause che non hanno consentito ad oggi di pervenire alla approvazione del progetto definitivo e alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera sono ampiamente illustrate nelle premesse e che si ritiene che sussistano i presupposti richiesti ai fini della reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 165, comma 7-bis, del decreto legislativo n. 163/2006:

non è stato finora possibile sottoporre il progetto definitivo all'attenzione di questo Comitato in ragione dell'indisponibilità di un progetto condiviso e dei relativi finanziamenti, ma permane a tutt'oggi un rilevante interesse pubblico per la realizzazione del Megalotto 3 della SS 106 Jonica;

la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio appare indispensabile e urgente poiché il vincolo apposto con la delibera n. 103/2007 è scaduto in data 19 marzo 2015 e le aree interessate potrebbero essere destinate ad altri fini, con la conseguenza che potrebbe risultare precluso o molto più oneroso realizzare le opere;

il progetto preliminare approvato con la delibera n. 103/2007 mantiene inalterata la sua validità trasportistica;

gli oneri per gli indennizzi dovuti a favore dei proprietari degli immobili gravati dal vincolo preordinato all'esproprio saranno a carico del soggetto aggiudicatore con mezzi propri;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 10 agosto 2016, n. 3939, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Acquisito in seduta il consenso del Presidente della Regione Calabria, sentiti i comuni, alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio limitatamente al 1° lotto funzionale dalla progressiva chilometrica di progetto 0+000 alla progressiva chilometrica di progetto 18+863;



Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta l'avviso favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze e degli altri Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

1. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio

1.1 Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 216, commi 1 e 27, del decreto legislativo n. 50/2016, e del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina di cui al decreto legislativo in ultimo citato a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016, e in particolare dell'art. 165, comma 7-bis del decreto legislativo n. 163/2006, è disposta la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, apposto con la delibera n. 103/2007, sulle aree e gli interessati dalla realizzazione della SS 106 Jonica - Megalotto 3 dall'innesto della SS 534 a Roseto Capo Spulico limitatamente al Tratto 1 dalla progressiva chilometrica di progetto 0+000 alla progressiva chilometrica di progetto 18+863.

1.2 Gli oneri per gli indennizzi dovuti a favore dei proprietari degli immobili gravati dal vincolo preordinato all'esproprio sono a carico del soggetto aggiudicatore con mezzi propri.

2. Approvazione progetto definitivo

Le disposizioni del presente punto sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1 e 27, del decreto legislativo n. 50/2016, e del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016, e in particolare degli articoli del decreto legislativo n. 163/2006 riportati per le singole disposizioni.

2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, e s.m.i., nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo del 1° lotto funzionale, dalla progressiva chilometrica di progetto 0+000 alla progressiva chilometrica di progetto 18+863 (svincolo di Trebisacce incluso), del «Megalotto 3 della SS 106 Jonica, dall'innesto con la SS 534 (progressiva chilometrica della SS 106 Jonica attuale 365+150) a Roseto Capo Spulico (progressiva chilometrica della SS Jonica attuale 400+000)», comprensivo delle seguenti opere compensative dell'impatto territoriale e sociale correlate alla funzionalità dell'opera:

1. strada di collegamento tra il centro servizi e la SS 106 storica nel Comune di Cassano;

2. pista ciclabile costiera nel Comune di Cassano;

3. copertura del canale di scolo nel Comune di Cassano;

4. riqualifica di via Nazionale nel Comune di Francavilla;

5. strada di accesso al plesso Grotta delle ninfee nel Comune di Cerchiara;

6. sistemazione viabilità in località Piana nel Comune di Cerchiara;

7. riqualifica del lungomare nel Comune di Villapiana.

2.2 L'approvazione di cui al punto 2.1 sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

2.3 Ai sensi dell'articolo 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di euro 276.460.574,93, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente «presa d'atto» costituisce il limite di spesa dell'intervento di cui al punto 2.1.

2.4 Le prescrizioni citate al precedente punto 2.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'Allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera. L'ottemperanza alle prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 2.3.

2.5 Ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006 è contestualmente approvato il programma di risoluzione delle interferenze, i cui elaborati di progetto sono allegati alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

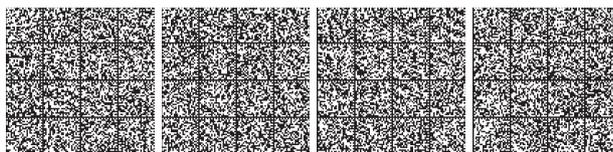
2.6 Gli elaborati di progetto relativi agli espropri sono allegati alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2.7 Il quadro economico sintetico dell'intervento di cui al punto 2.1 è riportato in Allegato 1 alla presente delibera di cui costituisce parte integrante.

2.8 Ai sensi dell'art. 168, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 è rinviato a nuova istruttoria il progetto definitivo del 2° lotto funzionale, dalla progressiva chilometrica di progetto 18+863 alla progressiva chilometrica di progetto 38+000 (estremità nord del Megalotto 3) del «Megalotto 3 della SS 106 Jonica, dall'innesto con la SS 534 (progressiva chilometrica della SS 106 Jonica attuale 365+150) a Roseto Capo Spulico (progressiva chilometrica della SS 106 Jonica attuale 400+000)», tenendo conto di tutte le prescrizioni e osservazioni riportate nel parere n. 40/2016 del Consiglio superiore dei lavori pubblici, più precisamente indicate in Allegato 3 che fa parte integrante della presente delibera.

3. Copertura finanziaria

La copertura finanziaria dell'intervento approvato al punto 2.1 è assicurata dalle risorse assegnate con le delibere n. 103/2007 e n. 30/2008, come confermate e allocate con la delibera n. 88/2011 e autorizzate ai fini della



erogazione in forma diretta dai decreti interministeriali n. 88/2013 e 89/2013 e in particolare:

- contributo quattordicennale di 15.345.833 euro a valere sul contributo previsto dall'art. 1, comma 977, della legge n. 296/2006 e decorrente dal 2009;

- contributo quindicennale di euro 25.151.937, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2009;

- contributo quindicennale di euro 25.151.937, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 e decorrente dal 2010.

4. Altre disposizioni

4.1 Il progetto definitivo del 2° lotto funzionale dovrà essere presentato a questo Comitato per l'approvazione entro 60 giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della presente delibera.

4.2 Posto che il «Piano di utilizzo del materiale di scavo» regola l'utilizzo di terre da scavo del 2° lotto funzionale per realizzare i rilevati del 1° lotto funzionale, in occasione della proposta di approvazione del progetto definitivo dovrà essere trasmesso il suddetto Piano approvato a norma di legge.

4.3 L'avvio dei lavori del 1° lotto funzionale è condizionato alla approvazione, da parte di questo Comitato, del progetto definitivo del 2° lotto funzionale dalla progressiva chilometrica di progetto 18+863 fino alla estremità nord del Megalotto 3. In tale sede il Ministero dovrà presentare l'aggiornamento del cronoprogramma di realizzazione di tutto il Megalotto 3.

4.3 Relativamente al 1° lotto funzionale è accolta la prescrizione riguardante la eliminazione dello svincolo di Cassano di cui al parere n. 31101 del 10 dicembre 2014 del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

4.4 Le spese, pari allo 0,5 per mille per l'esame del progetto di cui al precedente punto 1.1 da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui al decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, non sono dovute;

4.5 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà identificare precisamente e comunicare le annualità degli specifici contributi pluriennali dalle quali si traggono le risorse per il 1° lotto funzionale.

4.6 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'espletamento dei compiti istituzionali di vigilanza di cui all'articolo del decreto legislativo n. 163/2006 verificherà l'avanzamento dei lavori anche in relazione all'eventuale utilizzo dei finanziamenti assegnati e dell'eventuale uso dei ribassi d'asta.

4.7 Gli importi delle voci di spesa del quadro economico del progetto definitivo del 2° lotto funzionale, di cui si chiede il rinvio a nuova istruttoria, verranno aggiornati al momento della nuova proposta.

5 Altre disposizioni

5.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti al progetto definitivo di cui al precedente punto 2.1.

5.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al punto 2.4.

5.3 Il medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà altresì 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.

5.4 Il soggetto aggiudicatore invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto Allegato 2 poste dallo stesso Ministero.

5.5 Prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione del progetto di cui al punto 2.1 dovrà essere stipulato apposito Protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore e il contraente generale, ai sensi della delibera n. 62/2015, punto 3.1.

5.6 Ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, il soggetto aggiudicatore dell'opera, dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni, coerenti per contenuti con il Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144/1999.

5.7 Ai sensi della richiamata delibera n. 15/2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90/2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

5.8 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.

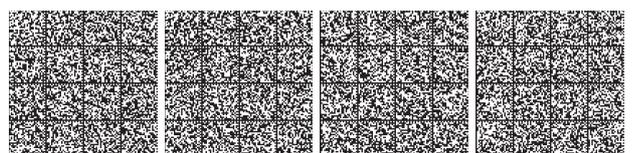
Roma, 10 agosto 2016

Il Presidente: RENZI

Il Segretario: LOTTI

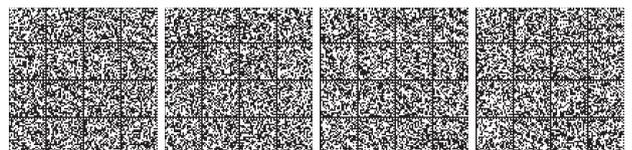
Registrato alla Corte dei conti il 10 luglio 2017

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 934



Quadro economico del 1° lotto funzionale del “Megalotto 3 della SS 106 Jonica, dall’innesto con la SS 534 (progressiva chilometrica SS 106 Jonica attuale 365+150) a Roseto Capo Spulico (progressiva chilometrica SS 106 Jonica attuale 400+000)”

Voci	Importo
Lavori a corpo	143.836.348,23
Prove di laboratorio e verifiche tecniche	830.060,13
Lavori e spese monitoraggio ambientale e sistema gestione ambientale	1.361.529,24
Spese tecniche progettazione definitiva e coordinamento sicurezza	2.687.401,12
Spese tecniche progettazione esecutiva progetto monitoraggio ambientale e coordinamento sicurezza	1.796.469,23
Spese tecniche progettazione archeologica e coordinamento sicurezza	1.038.655,51
Direzione lavori	2.190.816,14
Coordinamento sicurezza in fase di esecuzione e responsabile ambientale di cantiere	1.796.469,23
Spese tecniche per attività di collaudo	584.217,64
Oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso	11.102.414,77
Totale lavori più servizi e prove di laboratorio	167.224.381,24
Oneri diretti e indiretti nonché utili della funzione propria di contraente generale allegato XXI art. 16 decreto legislativo n. 163/2006	10.033.462,87
Adeguamento ISTAT affidamento (art. 1 capitolato speciale appalto)	oggetto di verifica
Importo complessivo dell'affidamento	177.257.844,11
Interferenze	16.106.454,87
Rilievi accertamenti e indagini	1.000.000,00
Allacciamento ai pubblici servizi	0,00
Oneri aventi come finalità la prevenzione e la repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa art. 176 co. 20 decreto legislativo n. 163/2006	91.290,09
Imprevisti	6.544.052,29
Acquisizione aree e immobili	42.758.496,49
Accantonamento art. 133 co. 7 decreto legislativo n. 163/2006	0,00
Fondo di incentivazione art. 92 co. 5 decreto legislativo n. 163/2006	0,00
Spese tecniche alta sorveglianza	1.253.926,22
Spese per i commissari di cui all'articolo 240 e 10 decreto legislativo n. 163/2006 (accordi bonari) ex articolo 31-bis della legge n. 109/1994	0,00
Spese per commissioni giudicatrici articolo 84 co. 11 decreto legislativo n. 163/2006	0,00
Spese per pubblicità e ove previsto per opere artistiche	250.000,00
Spese per domande di pronuncia di compatibilità ambientale	558.029,01
Oneri di legge per spese tecniche	50.157,05
Prescrizioni MATTM e MBACT	0,00
Totale somme a disposizione	68.612.406,02
Oneri di investimento	30.590.324,79
Totale investimento	276.460.574,92



ALLEGATO 2

MEGALOTTO 3 DELLA SS 106 JONICA, DALL'INNESTO CON LA SS 534 (PROGRESSIVA CHILOMETRICA 365+150) A ROSETO CAPO SPULICO (PROGRESSIVA CHILOMETRICA 400+000)

1° LOTTO FUNZIONALE, DALLA PROGRESSIVA CHILOMETRICA DI PROGETTO 0+000 ALLA PROGRESSIVA CHILOMETRICA DI PROGETTO 18+863 PROGETTO DEFINITIVO

PRESCRIZIONI

1. Prescrizioni

Tutte le prescrizioni hanno carattere generale per l'intero intervento ovvero sono specifiche per il 1° lotto funzionale «da inizio intervento fino alla progressiva chilometrica 18+863»;

1.1 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali

1.1.1 Svincoli

a. Si prescrive di eliminare:

«da inizio intervento fino alla progressiva chilometrica 18+863»;

- lo svincolo di Cassano, in quanto prossimo allo svincolo di Sibari;

- lo svincolo di Trebisacce in quanto all'interno del SIC IT9310042 «Fiumara Saraceno» e di localizzarlo all'esterno dell'area protetta. (MATTM)

1.1.2 Aspetti geologici

Considerate le opere d'arte di progetto ricadenti in aree in frana si ritengono necessarie ricostruzioni di dettaglio circa le effettive geometrie degli eventi nonché i conseguenti meccanismi di movimentazione. Andrebbero anche valutate le possibili influenze della stessa presenza delle opere ed, in particolare, la possibilità che eventi oggi quiescenti possano essere in qualche modo suscettibili di riattivazione. (CSLP)

1.1.3 Aspetti geotecnici

a. Si prescrive che i rilevati sperimentali - costituenti dei veri e propri campi prova - possano essere realizzati per ciascuno dei diversi tratti di tracciato nei quali è prevista l'adozione di interventi di consolidamento e/o di precarico (v. Tabelle 40-41 della Relazione Geotecnica Generale del progetto definitivo). (CSLP)

1.1.4 Viadotti

a. Per i viadotti di maggior lunghezza si ritiene opportuna una verifica, che potrà essere adeguatamente sviluppata in fase esecutiva, sulla capacità portante del paraghiaia. Si veda ad esempio il VI12 lunghezza 686 m, 2 ritegni presenti su muro paraghiaia da 80 cm di spessore posti ad un'altezza di 1.8/2 m (elaborato VI12/ LO716CD1301 T03 VI12 STR CP02 B del progetto definitivo). (CSLP)

b. Per gli impalcati si segnala l'opportunità, per le soluzioni a struttura mista con le travi di maggiore altezza, di condurre dettagliate verifiche di stabilità delle anime, che sono caratterizzate da pannelli non irrigiditi di dimensioni significative, vedi ad esempio (VI09/ LO716CD1301 T03 VI09 STR CP14 A del progetto definitivo). (CSLP)

1.1.5 Documentazione tecnico-economica

a. Riguardo le somme a disposizione e gli oneri di investimento della stazione appaltante, si ritiene che gli importi corrispondenti debbano essere riconosciuti sulla base di una rendicontazione di dettaglio in relazione alle effettive spese che saranno sostenute, verificando l'ammissibilità delle varie voci di spesa nel contesto di affidamento a contraente generale. (CSLP)

b. Nel quadro economico devono inoltre essere previste, ove dovute, anche le spese (0,5 per mille) di cui al decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito con la legge 27 gennaio 2006, n. 21, per l'esame del progetto da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. (CSLP)

1.2 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali

1.2.1 Tavolo tecnico

a) Venga istituito un Tavolo tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA//AS, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, il Ministero delle infrastrutture e trasporti, la Regione Calabria e gli enti

gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat (ciascuno con un rappresentante) che operi con lo scopo di definire il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali, il cui importo non dovrà essere superiore al 2% dell'intero costo dell'opera senza alterare i dati fondamentali dell'opera e i suoi presupposti tecnici ed economici. In particolare il Tavolo Tecnico dovrà approfondire e dettagliare il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte che dovrà affrontare le problematiche relative alle criticità ambientali, alle sensibilità territoriali e sociali e alle aree tutelate Natura 2000, indotte dalla nuova infrastruttura, come segue:

a.1 risolvendo tutte le situazioni di sovrapposizione tra la SS 106 (Jonica storica) e SS 106-bis (E90), particolarmente invasiva rispetto al tessuto urbano, soprattutto nei tratti in viadotto, prevedendone la demolizione e privilegiando lo sviluppo di progetti di aree a verde pubblico fruibile e di riqualificazione della viabilità locale; (MATTM)

a.2 garantendo, oltre a quanto già proposto, la permanenza e la tutela delle matrici ambientali ed ecosistemiche che hanno determinato il riconoscimento e l'istituzione delle aree vincolate ai sensi della direttiva 92/43/CEE (i siti Natura 2000 direttamente interferiti dall'opera in progetto sono: SIC IT9310042 «Fiumara Saraceno», SIC IT9310043 «Fiumara Avena» e ZPS IT9310304 «Alto Ionio Cosentino»), attraverso i seguenti approfondimenti:

- l'analisi degli impatti sulla fauna presente nell'area di studio, anche in seguito all'alterazione degli habitat di specie;

- il monitoraggio di habitat e specie al fine di completare le cartografie e le schede dei formulari standard;

- la stesura di Piani d'Azione per specie di interesse conservazionistico;

- l'analisi degli impatti in prossimità delle fiumare Saraceno e Avena indirizzandola alle specie d'interesse, con particolare riguardo alle incidenze sugli anfibi;

- provvedendo dove possibile alla realizzazione degli interventi previsti nelle misure compensative e mitigative prima della fase di CO; (MATTM)

a.3 sviluppando progetti di implementazione e deframmentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inserire i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione; (MATTM)

a.4 sviluppando progetti di riconnessione ecologica lungo la dorsale delle gallerie artificiali con particolare cura per tutti gli aspetti paesaggistici, privilegiando la ricucitura e la deframmentazione del tessuto agricolo; (MATTM)

a.5 redigendo uno studio approfondito sul tessuto agricolo e sulle coltivazioni di pregio (IGP, DOC, DOCGP, ecc.) al fine di accertarne i valori storico-culturali, produttivi, commerciali, ecologici e riferiti alla biodiversità, in modo da poter prevedere interventi di mitigazione che riprendano e implementino gli elementi del paesaggio agrario tradizionale; (MATTM)

a.6 sviluppando in generale adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche, gli imbocchi delle gallerie, i viadotti, ecc.; (MATTM)

a.7 sviluppando gli interventi di mitigazione dell'infrastruttura all'interno della recinzione stradale nei tratti in rilevato della piana agricola di Sibari ponendo particolare cura all'inserimento paesaggistico dei manufatti e delle sistemazioni a verde da realizzarsi lungo tutto l'asse e su entrambi i lati; (MATTM)

a.8 sviluppando tutti gli interventi di semplificazione della viabilità locale, di ripristino e sistemazione paesaggistica dell'area del Castello di Roseto Capo Spulico; (MATTM)

a.9 sviluppando gli interventi di mitigazione degli impatti cumulativi su tutte le componenti ambientali dovuti alla realizzazione della nuova infrastruttura e alla viabilità esistente. (MATTM)

1.2.2 Mitigazioni ambientali

Per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, il progetto esecutivo preveda:

a. l'anticipazione per quanto possibile degli interventi prima della fase di costruzione; (MATTM)

b. l'immediato ripristino di tutte le aree interessate dalla fase di costruzione; (MATTM)



c. l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e l'acquisto di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso; (MATTM)

d. uno specifico «Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde» che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori; (MATTM)

e. uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpate verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento. (MATTM)

1.2.3 Compensazioni ambientali

a. Presentare un Piano d'area alla scala di progetto definitivo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale.

1.2.4 Quadro progettuale

a. Predisporre un piano di gestione delle emergenze ambientali sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, che preveda le modalità di azione e intervento a fronte del verificarsi di eventuali anomalie e/o impatti. (MATTM)

b. Con riferimento alla localizzazione dei cantieri, verificare nel dettaglio le scelte localizzative alla luce delle interferenze con gli strumenti pianificatori di area vasta e locali, valutando la coerenza e la compatibilità con le indicazioni e i vincoli previsti nei suddetti piani. (MATTM)

1.2.5 Componente atmosfera

a. Approfondire l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo considerando anche il contributo di fondo delle sostanze inquinanti, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera, comprese le indicazioni sul valore obiettivo indicate dalla Commissione Europea (e/o dell'Organizzazione mondiale della Sanità) da raggiungere entro il 1° gennaio 2020. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera. (MATTM)

b. In fase di aggiornamento dell'analisi di qualità dell'aria il proponente:

- integrerà la stima delle emissioni da polveri derivanti da sollevamento, dalle polveri e dai gas esausti delle macchine operatrici e dal traffico indotto dei mezzi pesanti da/per cantiere;

- fornirà una descrizione dettagliata degli input emissivi e meteorologici considerati nell'applicazione del modello BREEZE AER-MOD e una rappresentazione tabellare dei risultati stimati;

- dovrà prevedere le necessarie misure di mitigazione nei tratti stradali prossimi agli agglomerati abitativi quali: barriere antinquinamento, limitazione della velocità, bagnatura periodica della strada, sistemi di disinquinazione alla circolazione dei mezzi più inquinanti, in base agli standard emissivi in linea con la direttiva europea «Eurovignette» (PE-CONS 24/11);

- poiché il 2020 è indicato come anno di avvio dell'esercizio e sulla base di questa ipotesi il proponente struttura l'intera analisi previsionale (studio trasportistico e stima degli impatti post-operam) - e il 2013 è l'anno di stesura del SIA della variante del progetto definitivo si richiede una rivalutazione degli orizzonti temporali considerati nello studio;

- il proponente provvederà a integrare gli inquinanti considerati con il benzene, data la sua rilevanza relativamente alle emissioni da traffico stradale;

- nella tabella «Sintesi degli impatti attesi», del documento Quadro di riferimento ambientale - valutazione degli impatti residui si richiede l'inserimento degli impatti attesi sulla componente atmosfera che risulta mancante. (MATTM)

c. Con riferimento alla stima delle emissioni inquinanti in atmosfera derivanti dal trasporto stradale, si richiede di utilizzare i dati di emissione nazionali relativi al trasporto stradale stimati mediante il modello Copert 4, aggiornati annualmente e resi disponibili on line sul sito dell'ISPRA. (MATTM)

1.2.6 Componente rumore

a. Il proponente provvederà a presentare un aggiornamento dello studio in relazione alle modifiche e integrazioni introdotte al progetto definitivo, in cui saranno riportate anche le seguenti informazioni:

- tutte le informazioni relative alla classe acustica di riferimento dei ricettori; i riferimenti bibliografici utilizzati per il calcolo delle emissioni acustiche delle attrezzature di cantiere;

- le misure sui valori di emissione delle sorgenti di cantiere, da confrontare con i relativi valori limite di emissione;

- i dati tabellari dei livelli di rumore ai singoli ricettori anche relativamente alle fasi *post operam* e post mitigazione. (MATTM)

b. Il proponente provvederà a produrre gli elaborati progettuali (mappe acustiche) inerenti la caratterizzazione del clima acustico (*post operam* e post interventi di mitigazione), da confrontarsi con le analoghe mappe acustiche della situazione *ante operam*, individuando le fasce di rispetto dell'opera nonché quelle inerenti alle concorsualità con le altre infrastrutture esistenti. (MATTM)

c. Il proponente provvederà a garantire per tutti i ricettori, anche fuori fascia, individuati nello studio acustico di progetto e nelle sue successive integrazioni, indipendentemente dalla loro classificazione, il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente in materia di acustica, eventualmente anche con progettazione di interventi di mitigazione diretti sui ricettori fuori fascia. (MATTM)

1.2.7 Componente ambiente idrico

a. Aggiornare i seguenti dati:

- il quadro di riferimento normativo comunitario, nazionale e regionale;

- la caratterizzazione dello stato di fatto della componente in funzione delle informazioni derivanti dai risultati del primo ciclo di monitoraggio (2009-2011) previsto dalla normativa vigente e riportato nel Piano di gestione acque del Distretto Appennino meridionale e nei suoi successivi aggiornamenti;

- dati idrologici. (MATTM)

b. Alla luce degli ultimi sviluppi normativi inerenti la redazione dei Piani di gestione del rischio di alluvioni e dell'aggiornamento del PAI avviato dalla Regione Calabria il 22 novembre 2011, si richiede di verificare ed eventualmente aggiornare «le aree di attenzione» riportate nella relazione idrologica presentata, così come definite dal PAI vigente, al fine di escludere la possibilità di interferenza con zone a rischio inondazione, così come definite dai suddetti aggiornamenti normativi e/o pianificatori. (MATTM)

c. Qualora i pali di fondazione per la realizzazione delle opere sopraelevate dovessero interagire in profondità con la falda, si prescrive di verificare l'eventuale modifica dei valori di vulnerabilità della stessa a seguito della realizzazione delle opere con piano di fondazione profonda. A questo riguardo nelle zone più sensibili occorrerà valutare l'utilizzo di materiali e tecniche a basso impatto, certificandone l'idoneità. (MATTM)

d. Descrivere più dettagliatamente la valutazione degli impatti e le relative opere di mitigazione e/o compensazione inerenti l'interazione tra i corpi idrici presenti nell'area in cui l'opera s'inserisce e l'opera stessa. (MATTM)

e. Verificare, per la parte inerente il sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma, che nella fase progettuale esecutiva:

- sia verificato che il contesto normativo sugli scarichi consenta il tipo di smaltimento previsto nel progetto, configurato come un vero e proprio scarico per infiltrazione nel sottosuolo in un'area ad alta vulnerabilità, approntandone il piano di manutenzione;

- il sistema di drenaggio/smaltimento della piattaforma stradale e le relative aree di dispersione non interferisca in alcun modo con le fasce di rispetto dei pozzi a uso idropotabile;

- sia garantita, nella previsione del sistema di trattamento, l'assenza di oli minerali e idrocarburi di origine petrolifera persistenti nello scarico al suolo delle acque trattate, prevedendo nel PMA i necessari controlli di verifica dell'assenza di tali sostanze, ai sensi del punto 2.1 dell'allegato 5 del decreto legislativo n. 152/2006 e ss.mm.ii.;

- sia predisposto un sistema di recupero delle acque di piattaforma anche per le gallerie artificiali;



- sia predisposto un programma di manutenzione del sistema di trattamento delle acque finalizzato sia a un efficace funzionamento della rete di raccolta delle acque meteoriche, che alla pulizia con asportazione del materiale sedimentato e/o inquinante delle vasche di trattamento primario, anche in relazione alla possibilità di sversamenti accidentali di carichi inquinanti. (MATTM)

f. Progettare le vasche di prima pioggia secondo il concetto di funzionamento ispirato alla massima semplicità e alla minima manutenzione possibile, evitando l'adozione di sistemi idraulici che non siano a gravità, e dettagliarne il piano di manutenzione verificando il funzionamento delle stesse. (MATTM)

g. Inviare per condivisione i progetti esecutivi delle opere interferenti all'Autorità di bacino regionale della Calabria. (MATTM)

1.2.8 Componente salute pubblica

a. Integrare lo studio relativo alla componente salute pubblica in modo puntuale ed esaustivo in relazione ai ricettori potenzialmente interessati dall'infrastruttura in oggetto, fornendo le seguenti informazioni:

- aggiornamento dei dati all'ultimo censimento disponibile;
- caratterizzazione puntuale dello stato attuale di salute della popolazione afferente all'area interessata dall'opera in oggetto;
- integrazione delle informazioni utili e delle stime degli eventuali impatti riportate nelle altre componenti ambientali, con particolare riferimento alle componenti atmosfera e rumore, caratterizzandole in relazione al benessere e alla salute umana, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette e indirette (sia in positivo che in negativo) della costruzione dell'opera e del suo esercizio con gli standard e i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana nel breve, medio e lungo periodo. (MATTM)

b. Approfondire gli impatti sul ricettore sensibile costituito da una scuola situata nel Comune di Amendolara (cod. ricettore R110) individuato all'interno della fascia di studio di 500 m sia per la componente rumore che atmosfera. (MATTM)

1.3 Prescrizioni relative al Monitoraggio Ambientale

1.3.1 Il Proponente provvederà ad aggiornare il PMA secondo le modifiche e le integrazioni introdotte al progetto definitivo, ampliando e integrando il Piano di monitoraggio della rete di rilevamento proposta, per tutte le componenti, nelle fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam*, aggiornando e revisionando i ricettori in accordo con ARPA Calabria, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste dal progetto, nonché di consentire l'individuazione di ulteriori interventi di mitigazione necessari a minimizzare quanto più possibile gli impatti, con particolare attenzione agli effetti concorsuali delle viabilità esistenti e di progetto, secondo le seguenti indicazioni:

Componente rumore e vibrazioni:

i. Prevedere, in accordo con ARPA Calabria, l'installazione di centraline di monitoraggio per valutare, durante tutto l'esercizio dell'opera in oggetto, i livelli sonori sui ricettori critici, in particolare di quelli che ricadono nelle aree di sovrapposizione delle fasce di pertinenza (concorsualità con altre infrastrutture di trasporto). In caso di superamento dei limiti normativi il risanamento sarà di competenza del Gestore dell'infrastruttura di progetto e delle eventuali altre infrastrutture di trasporto presenti per le quali non sia stato, predisposto il Piano di Risanamento Acustico nei termini di legge previsti.

ii. Prevedere misure di durata settimanale nella fase di esercizio, in accordo con le tecniche e le metodologie descritte per il rumore di origine stradale dal decreto ministeriale Ambiente 16 marzo 1998, allegato C.

iii. Prevedere in progetto, per la fase di esercizio, campagne di monitoraggio per tutti quei ricettori che, già nell'esposizione dello Studio di impatto e/o nel corso d'opera, abbiano mostrato una significativa alterazione del clima vibrazionale.

Componente atmosfera:

iv. si richiede di valutare la significatività del contributo delle attività di costruzione in prossimità dei ricettori sensibili, in particolare AT-LMTR-020 (edificio scolastico) situato nel Comune di Trebisacce;

Componente acque sotterranee e superficiali:

v. Prevedere il monitoraggio delle acque superficiali e sotterranee nel rispetto della Dir. 2000/60/CE e del decreto ministeriale n. 56/2009 per le fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam* concordando con ARPA Calabria il numero e le frequenze dei campionamenti.

vi. Per quanto riguarda i parametri individuati nel Piano di monitoraggio relativo alle acque superficiali si ritiene che debbano essere presi in considerazione, per eventuali confronti con lo stato di fatto, anche

gli indicatori previsti dalla normativa vigente sullo stato di qualità dei corpi idrici (decreto ministeriale 8 ottobre 2010, n. 260 - Regolamento recante i criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali, per la modifica delle norme tecniche del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, predisposto ai sensi dell'art. 75, comma 3, del medesimo decreto legislativo).

vii. Si prescrive di aggiungere ulteriori punti di monitoraggio in corrispondenza di tutti i luoghi sensibili, come ad esempio i punti di scarico delle acque di piattaforma. (MATTM)

1.3.2 In considerazione delle complesse componenti naturali, paesaggistiche e socio-culturali che interagiscono con il nuovo assetto del territorio indotto dalla realizzazione dell'opera, nelle fasi di progettazione esecutiva, dovranno essere ulteriormente verificati tempi e modalità per il monitoraggio dell'impatto prodotto dalle opere sia di carattere permanente che di carattere transitorio dovuto alle fasi di cantierizzazione, prevedendo il ripristino e la riqualificazione dei luoghi contestualmente all'avanzamento dei lavori: in particolare, per la Componente Paesaggio, con riferimento a quanto già previsto negli elaborati Iv.e11, dovranno essere proposte integrazioni e modifiche al PMA in relazione alle maggiori o minori criticità individuate sul territorio in termini di definizione degli indicatori, localizzazione dei punti di osservazione/rilevamento, frequenza e modalità dei rilievi, parametri e soglie di attenzione; il monitoraggio, mediante specifici rapporti periodici di confronto con l'ante opera e con le fasi intermedie in corso d'opera da definirsi (semestrali o annuali), dovrà garantire l'efficacia, anche nel tempo, delle soluzioni adottate e, ove necessario, la validità degli strumenti di gestione per il mantenimento dei nuovi valori attribuiti agli spazi riqualificati. (MIBACT)

1.4 Prescrizioni relative al Piano di utilizzo terre (PUT)

a. Nella fase di progetto esecutivo dovranno essere eseguite prove suppletive per verificare e confermare l'idoneità dei materiali per la produzione di inerti indicata nel bilancio terre. In merito alla realizzazione di rilevati stabilizzati a calce/cemento, invece, dovranno essere eseguite le necessarie prove di qualifica e campi prova. (C.S.L.P.)

b. Il Piano di utilizzo, ai fini della sua approvazione ai sensi del decreto ministeriale 161/2012, dovrà essere trasmesso alla Direzione competente del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, unitamente al progetto definitivo o esecutivo, almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera, aggiornato in coerenza con l'evoluzione progettuale e normativa ed in particolare con le seguenti indicazioni:

- integrare e completare la caratterizzazione dei terreni e delle acque sotterranee, in fase progettuale, delle aree interessate dai lavori, con specifico riferimento alle aree di cantiere e di deposito. Si precisa che la frequenza dei sondaggi lungo il tracciato e dei saggi con pozzetti per le aree di cantiere e di svincolo deve rispettare quanto previsto nell'Allegato 2 del decreto ministeriale n. 161/2012 «Procedure di campionamento in fase di progettazione». Riportare su idonea cartografia la localizzazione dei sondaggi già effettuati, dei sondaggi e pozzetti esplorativi previsti al fine di perfezionare il piano di campionamento e analisi, distinguendo le diverse campagne di indagine;

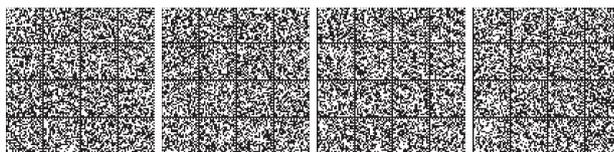
- riportare su una planimetria generale la localizzazione delle aree di cantiere, dei siti di deposito temporaneo e lo schema dei flussi di movimentazione delle terre;

- con riferimento al Sito di deposito finale D2, nel quale si prevede l'allocazione delle terre in esubero, analizzare le aree individuate attraverso idonee indagini ambientali, e sviluppare e dettagliare gli interventi di sistemazione previsti nell'area in oggetto;

- specificare la quantità di materiali provenienti dalle demolizioni di opere e/o manufatti presenti all'interno dell'area di progetto, e gestirli in regime di rifiuto (Parte quarta del decreto legislativo n. 152/2006 ss.mm.ii); indicare altresì idonei siti di conferimento (trasmettendo le relative autorizzazioni) dei materiali provenienti dalle demolizioni;

- approfondire i flussi di traffico per il trasporto delle terre tra le diverse aree di cantiere e per i flussi esterni dagli impianti di betonaggio e dalle aree di approvvigionamento e deposita anche rispetto alla viabilità locale;

- sviluppare all'interno del Piano l'analisi dei materiali derivanti dagli interventi di demolizione, in particolare con riferimento alla riqualificazione della SS 106, e relative modalità di gestione dei materiali di risulta. (MATTM)



1.5 Prescrizioni relative alla Cantierizzazione

a. Il Proponente deve prevedere tutti gli accorgimenti possibili ai fini di minimizzare gli impatti e di ridurre i rischi di impatto, con particolare attenzione ai cantieri e alle attività di realizzazione dell'opera nelle aree Natura 2000:

- alla tutela della risorsa idrica e della qualità delle acque da sversamenti;
- alla minimizzazione degli impatti in fase di realizzazione degli scavi di fondazione delle pile di viadotti e ponti;
- alla gestione dei fanghi di perforazione;
- alla verifica ed al controllo di eventuali eventi di riduzione della risorsa idrica sotterranea connesse alle attività di escavazione delle gallerie. (MATTM)

b. Prevedere gli interventi progettuali per limitare l'impatto visivo delle aree di cantiere, valutando gli impatti sul paesaggio e le misure di mitigazione previste durante la fase di costruzione dell'opera, dettagliando le opere di ripristino delle suddette aree conformemente alla destinazione d'uso finale e specificando le specie vegetali da utilizzarsi per le opere di rinverdimento. (MATTM)

c. Prevedere la stesura di elaborati progettuali con l'indicazione dei seguenti elementi:

- tipologie di cantiere;
- ubicazione dei cantieri rispetto alla caratterizzazione del clima acustico;
- distanze dei ricettori interessati (all'interno e/o all'esterno delle fasce di pertinenza);
- ubicazione dei ricettori nell'ambito della Classificazione acustica;
- livelli diurni/notturni e scostamento dai valori limite di riferimento post interventi di mitigazione;
- tipologie d'intervento che s'intendono adottare per ogni ricettore interessato dalle attività di cantiere, per i quali venga riscontrato un superamento dei valori limite assoluti di immissione. (MATTM)

d. Dettagliare la cantierizzazione:

- definendo la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica e privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli ed evitando l'occupazione di aree agricole di pregio;
 - garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale;
 - specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;
 - analizzando rumore e le vibrazioni dei cantieri, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
 - descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, le quantità e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, l'invio a discarica;
 - definendo le modalità e le procedure di demolizione di opere esistenti, con la relativa valutazione degli impatti e l'identificazione dei siti di discarica;
 - specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
 - dettagliare per ogni cantiere, attraverso l'elaborazione di elaborati specifici, tutte le fonti di approvvigionamento idrico con i punti di captazione da pozzi o da corpi idrici superficiali, con l'indicazione del fabbisogno per gli usi di cantiere, rappresentando il sistema di smaltimento e trattamento delle acque e i relativi punti di scarico dando indicazione dei corpi idrici ricettori. (MATTM)
- e. Predisporre il piano di circolazione dei mezzi d'opera, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di questa attività in termini di:
- percorsi impegnati;
 - tipo di mezzi;
 - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
 - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;

- percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili. (MATTM)

f. Utilizzare mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico e adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti. (MATTM)

g. Predisporre, nelle aree di cantiere idonee aree di deposito temporaneo dei rifiuti derivanti dalle attività in corso d'opera per la fase di allestimento, di esercizio e di ripristino finale, che tengano conto delle norme tecniche esistenti rispetto al deposito temporaneo dei rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi. (MATTM)

h. In fase di cantiere non sono consentiti, nella fascia di rispetto dai pozzi di emungimento di acqua potabile, lo stoccaggio di materiali inquinanti (depositi o impianti di distribuzione carburanti, depositi rifiuti, fanghi o acque reflue) né l'immissione nel sottosuolo o sul suolo di scarichi idrici di qualsivoglia natura (di processo, antropiche o meteoriche). (MATTM)

1.6 Prescrizioni relative agli aspetti archeologici

Per quanto attiene alla verifica preventiva dell'interesse archeologico per la realizzazione di opere pubbliche, ai sensi degli articoli 95 e 96 e all'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. si prescrive:

a. che l'intera progettazione, ovvero posizionamento, estensione, grado di approfondimento, strategia e metodologia di intervento delle ulteriori indagini da eseguire, tanto preliminarmente all'avvio dei cantieri che durante l'esecuzione dei lavori medesimi, siano opportunamente concordate e cronoprogrammate con il competente Ufficio territoriale della Sibaritide della Soprintendenza per i beni archeologici della Calabria (MIBACT)

b. ai sensi dell'art. 90, «Scoperte fortuite», del decreto legislativo n. 42/2004 s.m.i., qualora durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, 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 competente, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti. (MIBACT)

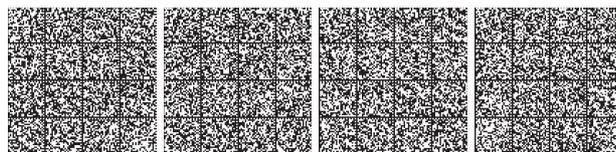
1.7 Prescrizioni relative agli aspetti di tutela paesaggistica e dei beni ambientali

Nell'ambito della definizione della progettazione esecutiva, vengano adeguatamente approfonditi (nei limiti di spesa definiti per l'investimento) tutti gli interventi di recupero e sistemazione paesaggistica finalizzati alla riconfigurazione/ricomposizione morfologica delle acclività naturali preesistenti, al ripristino vegetazionale e alla messa in sicurezza dei pendii, agli ingressi ed uscite dalle gallerie naturali ed artificiali, agli elementi di arredo stradale e finiture, allo studio delle piantumazioni arboree ed arbustive, con particolare riferimento:

a. alla risoluzione delle interferenze che dovessero verificarsi a seguito dell'abbassamento della livelletta tra l'opera e gli eventuali fossi attraversati, assumendo come riferimento la manualistica qualificata disponibile in materia di «linee guida per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde»; (MIBACT)

b. allo studio di specifici interventi (barriere antirumore e fasce/macchie vegetazionali) di mascheramento e mitigazione acustica nelle zone di imbocco delle gallerie artificiali al fine di definire accuratamente le soluzioni di margine e di contatto dell'infrastruttura con i terrazzi collinari e di escludere/limitare l'impatto paesaggistico/ambientale anche in fase realizzativa su potenziali ricettori, anche occasionali, sui terrazzi marini; (MIBACT)

c. alla definizione delle procedure operative (nell'ambito della ricomposizione/riconfigurazione morfologica, fondiaria, paesaggistica e culturale, secondo le condizioni ante-operam, dei suoli agricoli localizzati in corrispondenza dei tratti di gallerie artificiale), finalizzate a garantire che gli interventi di ripristino non alterino la stratificazione e la fertilità dei medesimi, definendo in modo analitico la successione delle operazioni di scavo, l'accantonamento e deposito degli strati asportati, distinguendoli per caratteristiche geo-pedo-agronomiche, e la successiva ricopertura; (MIBACT)



d. alla definizione delle corrette procedure agronomiche da attuare in caso di espianto di alberi di olivo, monumentali e non, ed il successivo reimpianto (censimento, registro carico-scarico con dati su provenienza, data di espianto, stoccaggio e/o rigenerazione, destinazione delle piante), precisando anche la natura dei suoli interessati dal reimpianto (medesimo fondo e/o aree ad esso limitrofe, suolo di pertinenza Anas, pubblico o privato); (MIBACT)

e. alla definizione di specifiche procedure atte a garantire, in ogni caso, la continuità di uso del suolo, prevedendo la restituzione dei suoli per la coltivazione ai precedenti proprietari anche se ricadenti in regime di esproprio definitivo; (MIBACT)

f. per i rilevati del tratto in piano, allo studio della possibilità di ridurne quanto più possibile l'altezza, prevedendo adeguate modifiche alle opere necessarie a garantire, a parità di prestazioni, la continuità idraulica. (MIBACT)

1.8 Prescrizioni relative agli interventi di particolare qualità architettonica

Si prescrive, nei limiti di spesa definiti per l'investimento, che venga sviluppato un approfondimento delle soluzioni mirato alla realizzazione di opere di particolare qualità architettonica, che:

a. mediante modifiche strutturali e formali che prevedano l'uso di materiali e strutture in grado di «alleggerire» le opere (acciaio, soletta di impalcato con piastra ortotropa, etc., utilizzo di pile in acciaio con forme più snelle e più leggere di quelle in calcestruzzo) tenda ad ottenere un effetto il più possibile trasparente e cromatismi coerenti al contesto paesaggistico; (MIBACT)

b. per la valorizzazione e l'inserimento paesaggistico degli svincoli assenti individuali, anche mediante la promozione di un concorso di idee, adeguati accorgimenti progettuali. (MIBACT)

1.9 Prescrizioni relative alle opere compensative

a. Gli interventi proposti dal territorio affinché possano essere annoverati tra le opere compensative di cui alla prescrizione n. 6 della delibera di questo Comitato n. 103/2007 dovranno rendere esplicita l'ottemperanza alla suddetta prescrizione e dovranno essere sviluppati a livello di esecutivo e sottoposti preventivamente al Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, il Ministero delle infrastrutture e trasporti, la Regione Calabria e gli enti gestori delle aree vincolate ai sensi della direttiva Habitat (ciascuno con un rappresentante) che opererà con lo scopo di definire il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali.

1.10 Prescrizioni relative alla bonifica ordigni bellici ed all'interesse militare

a. Nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera siano rispettati i seguenti vincoli e prescrizioni:

- venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del decreto legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto infrastrutture. Una copia del verbale di constatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando Militare Esercito competente per territorio; (Comando logistico esercito);

- siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello stato maggiore della difesa n. 146/394/442 del 9 agosto 2000, «opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica», la quale, ai fini della sicurezza dei voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano campagna uguale o superiore a 15 m (60 m nei centri abitati); di tipo lineare con altezza da piano di campagna uguale o superiore a 15 m; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV; (Comando logistico esercito)

- sia osservato quanto disposto dal decreto ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990 per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 m; (Comando logistico esercito)

- sia osservato il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 «Codice dei beni culturali e del paesaggio» con specifico riferimento ai beni peculiari di interesse militare. (Comando logistico esercito)

1.11 Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali

a. Durante la fase di progettazione esecutiva predisporre la documentazione necessaria all'ottenimento del parere della Commissione gallerie di cui ai citato decreto legislativo n. 264/2006 e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco di cui al decreto Presidente della Repubblica n. 151/2011. (CSLP)

b. La progettazione esecutiva riguardante la definizione precisa degli interventi inerenti le interazioni con la rete stradale provinciale dovrà essere concordata con la Provincia di Cosenza (Provincia)

2. *Indicazioni per la fase di verifica delle prescrizioni*

Le prescrizioni dovranno essere recepite nella fase progettuale esecutiva.

ALLEGATO 3

Prescrizioni e osservazioni riportate nel parere n. 40/2016 del Consiglio superiore dei lavori pubblici in relazione al 2° lotto funzionale del Megalotto 3:

Aspetti viari

1. Nella tratta compresa tra il viadotto Pagliaro e il viadotto Ferro esaminare la possibilità di ridurre le tratte in trincea con lo scopo di minimizzare l'effetto di cesura della continuità territoriale evitando, tuttavia, lo sviluppo di gallerie artificiali con coperture modeste e limitando l'alternanza continua tra tratti in galleria e a cielo aperto.

Svincoli

2. Il progetto esecutivo ottimizzi, in termini di armonizzazione ambientale e paesaggistica, l'inserimento dello svincolo Albidona proposto nel progetto definitivo.

3. Il progetto esecutivo ottimizzi, in termini di armonizzazione ambientale e paesaggistica, l'inserimento dello svincolo di Roseto proposto nel progetto definitivo.

Aspetti geologici

4. Considerata la particolare complessità dell'area in zona Castello a Roseto Capo Spulico e la significatività delle opere connesse, appare necessario attuare un approfondimento specifico che pervenga a modelli tridimensionali di dettaglio degli assetti e degli eventi di frana. Considerati i vincoli in cui l'area è sottoposta si richiede un confronto preventivo con l'Autorità di bacino competente che dovrà poi provvedere, se nel caso, ai necessari svincoli amministrativi.

5. Attesa la sussistenza di opere di captazione più o meno significative (es. Torrente Ferro) si prescrive la prosecuzione del monitoraggio di tali punti d'acqua durante le fasi costruttive. Dovranno essere sviluppate, inoltre, a livello di esecutivo tutte le precauzioni necessarie a non alterare dal punto di vista qualitativo e quantitativo le acque captate, con particolare attenzione ad isolare idraulicamente il sistema di raccolta delle acque di piattaforma in tali tratti.

Aspetti geotecnici

6. Relativamente all'attraversamento del rilievo di Roseto Capo Spulico appare necessario:

a) disporre di misure inclinometriche e piezometriche significative e attendibili, come peraltro richiamato nel progetto stesso;

b) esaminare e confrontare altre ipotesi di tracciato pianoaltimetrico;

c) esaminare diversi interventi di consolidamento, meno fragili di quelli ipotizzati (es. pozzi strutturali e drenanti di grande diametro).

7. Esaminare la possibilità di realizzare la galleria Roseto 2 con un tradizionale sistema «cut and cover».

8. Con riferimento alla prescrizione 1.1.1 esaminare, nel progetto definitivo posto a base del procedimento di approvazione (pubblicazione febbraio 2014), i tratti in trincea compresi tra il viadotto Forno e il viadotto Stellitano e valutare un abbassamento della livelletta in modo da allungare la galleria artificiale Schiavi e trasformare la trincea tra il viadotto Avena e il viadotto Stellitano in galleria artificiale. In particolare per la galleria Schiavi prevedere un allungamento di circa 280 m (lunghezza complessiva di circa 480 m) in funzione della morfologia del terreno e per il tratto successivo prevedere l'inserimento di una nuova galleria artificiale «Stellitano» di lunghezza pari a circa 319 m al fine di evitare interventi di regimentazione idraulica necessari per sottoattraversare i fossi esistenti.



9. Con riferimento alla prescrizione 1.1.1 esaminare nel progetto definitivo posto a base del procedimento di approvazione (pubblicazione febbraio 2014), i tratti in trincea compresi tra il viadotto Straface e il viadotto Ferro e valutare un abbassamento della livelletta in modo da inserire tre gallerie artificiali di lunghezza rispettivamente pari a circa 306 m, 460 m e 214 m in funzione della morfologia del terreno ed evitando interventi di regimentazione idraulica per sottoattraversamento fossi esistenti o basse coperture.

Gallerie naturali

10. Per i consolidamenti previsti al fronte e al contorno del cavo delle gallerie naturali verificare la possibilità di una ottimizzazione degli interventi pur garantendo i valori strettamente previsti dalla norma.

Viadotti

11. Esaminare, per i ponti e i viadotti principali, per i quali il progetto definitivo posto a base del procedimento di approvazione (pubblicazione febbraio 2014) ha reso necessaria l'adozione di soluzioni di forte impatto paesaggistico, con altezze di pile fino ai massimi di

85 m da p.c., proposte di adozioni di luci superiori a 75 m come quelle attualmente indicate in progetto, o, in caso di incisioni vallive più strette, forme di accompagnamento a terra delle strutture, che permettano di conferire alle opere il migliore inserimento nel paesaggio, cercando di ottenere per tutti il maggiore valore possibile del rapporto luce campata/altezza pile.

Impianti

12. Ridefinire le caratteristiche strutturali ed impiantistiche delle gallerie in osservanza del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264/2006 in recepimento della «Direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete stradale transeuropea». In particolare per le piazzole di sosta si ritiene opportuno seguire l'indicazione riportata al punto 2.5.1 del suddetto decreto riferita in modo cogente alle gallerie bidirezionali di lunghezza superiore a 1500 m.

17A05268

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Fullreizn».

Estratto determinazione AAM/PPA n. 726 dell'11 luglio 2017

La titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del sotto elencato medicinale fino ad ora registrato a nome della società Sigillata Limited (partita I.V.A. GB 003372422) con sede legale e domicilio fiscale in Fourth Floor, 20 - Margaret Street - W1W8RS Londra - Gran Bretagna - Regno Unito (UK)

Medicinale: FULLREIZN.

Confezioni di A.I.C. N:

A.I.C. n. 044186017 - «5 mg compresse rivestite con film» 14 compresse in blister PVC/PCTFE/AL;

A.I.C. n. 044186029 - «5 mg compresse rivestite con film» 28 compresse in blister PVC/PCTFE/AL;

A.I.C. n. 044186031 - «10 mg compresse rivestite con film» 4 compresse in blister PVC/PCTFE/AL;

A.I.C. n. 044186043 - «20 mg compresse rivestite con film» 2 compresse in blister PVC/PCTFE/AL;

A.I.C. n. 044186056 - «20 mg compresse rivestite con film» 4 compresse in blister PVC/PCTFE/AL;

A.I.C. n. 044186068 - «20 mg compresse rivestite con film» 8 compresse in blister PVC/PCTFE/AL.

È ora trasferita alla società

Nuovo titolare A.I.C.: S.F. Group S.r.l., via Tiburtina n. 1143, 00156 - Roma (RM).

Codice fiscale n. 07599831000.

Stampati

Il titolare dell'Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale sopraindicato deve apportare le necessarie modifiche al riassunto delle caratteristiche del prodotto dalla data di entrata in vigore della determinazione, di cui al presente estratto; al Foglio illustrativo ed alle etichette dal primo lotto di produzione successivo all'entrata in vigore della determinazione, di cui al presente estratto.

Smaltimento scorte

I lotti del medicinale già prodotti e rilasciati a nome del precedente titolare alla data di entrata in vigore della determinazione, di cui al presente estratto, possono essere dispensati al pubblico fino ad esaurimento delle scorte.

Decorrenza di efficacia della determinazione: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

17A05185

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Vitaros».

Estratto determina AAM/PPA n. 727 dell'11 luglio 2017

La titolarità dell'autorizzazione all'immissione in commercio del sotto elencato medicinale fino ad ora registrato a nome della società Bracco S.p.A. (codice fiscale n. 00825120157) con sede legale e domicilio fiscale in via Egidio Folli n. 50 - 20134 - Milano.

Medicinale: VITAROS.

Confezioni:

A.I.C. n. 041332014 - «2 mg/g crema» 4 contenitori monodose in PP/PE da 100 mg in bustina AL singola;

A.I.C. n. 041332026 - «3 mg/g crema» 4 contenitori monodose in PP/PE da 100 mg in bustina AL singola.

È ora trasferita alla società.

Nuovo titolare A.I.C.: Dompè Primary S.r.l., via Santa Lucia n. 6, 20122 - Milano (MI). Codice fiscale n. 09696190967.

Stampati

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale sopraindicato deve apportare le necessarie modifiche al riassunto delle caratteristiche del prodotto dalla data di entrata in vigore della determinazione, di cui al presente estratto; al foglio illustrativo ed alle etichette dal primo lotto di produzione successivo all'entrata in vigore della determinazione, di cui al presente estratto.

Smaltimento scorte

I lotti del medicinale già prodotti e rilasciati a nome del precedente titolare alla data di entrata in vigore della determinazione, di cui al presente estratto, possono essere dispensati al pubblico fino ad esaurimento delle scorte.

Decorrenza di efficacia della determinazione: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

17A05186

