

si dell'art. 12, comma 5, del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189, nell'apposita sezione, dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità, della classe di cui all'art. 8, comma 10, lettera c) della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, denominata classe C (nn).

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Diprosone» è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica (RR).

Art. 3.

Disposizioni finali

La presente determina ha effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale.

Roma, 19 febbraio 2019

Il direttore generale: LI BASSI

19A01538

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 25 ottobre 2018.

Approvazione progetto definitivo S.S. n. 398 «Val di Cornia» - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino) (CUP F51B16000460001). (Delibera n. 47/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, concernente «Nuove norme in materia di pro-

cedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

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 successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo del 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 successive modificazioni ed in particolare gli articoli 166 e 167;

Visto il decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni che ha abrogato e sostituito il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, e visti in particolare:

1. 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 pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

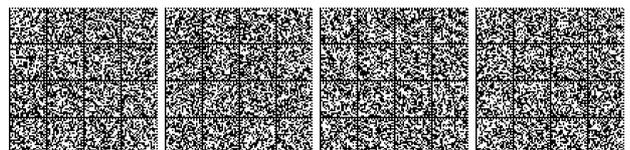
2. l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di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

3. l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale 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 alla 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;

4. 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 del 2006;

5. l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

5.1. 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;



5.2. per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

5.3. le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 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;

Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 62, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica. Modifica della delibera CIPE n. 58 del 2010»;

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

Vista la delibera del 21 dicembre 2001, n. 121 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, Supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha approvato il «1° Programma delle infrastrutture strategiche», che include l'intervento in esame, essendo compreso tra le opere compensative relative all'autostrada A12 Livorno Civitavecchia, tratta Cecina (Rosignano Marittima) - Civitavecchia (ex lotto 7 bretella Piombino - tratto 1);

Vista la delibera del 6 aprile 2006, n. 130 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 199 del 2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il «1° Programma delle infrastrutture strategiche» come ampliato con delibera del 18 marzo 2005, n. 3 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 207 del 2005), conferma tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale tirrenico Nord-Europa, l'«Asse autostradale Cecina - Civitavecchia»;

Vista la delibera del 25 luglio 2003, n. 63 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 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 delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 9 giugno 2015, n. 194, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro del 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni e i compiti di cui all'art. 3 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 legge del 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;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

1. la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, e la relativa errata corregge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 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;

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

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della 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;

Visto il decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge del 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 il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, cosiddetto «Codice antimafia» e successive modificazioni;

Vista la normativa vigente in tema di controllo dei flussi finanziari e visti in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, 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 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

2. la delibera di questo Comitato del 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e la relativa errata corregge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti



ti prioritari (CCASIIP), ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

Visto l'art. 194 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che dispone i controlli antimafia da mettere in atto in caso di affidamento della realizzazione dell'opera tramite concessionario o contraente generale;

Vista la delibera del 6 agosto 2015, n. 62 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di protocollo di legalità precedentemente licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto del 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e successive modificazioni, ed in particolare il successivo decreto 21 marzo 2017 emanato dal Ministero dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale all'art. 6, in assenza di diversa deliberazione del CIPE, sono adottati gli schemi-tipo dei protocolli di legalità definiti dalla vigente normativa, nonché restano valide le linee guida varate dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO) nella seduta del 27 ottobre 2004;

Considerato che l'intervento di cui trattasi è compreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Toscana, sottoscritta il 18 aprile 2003 e rinnovata da ultimo con l'atto aggiuntivo del 16 giugno 2011;

Viste la delibera del 18 dicembre 2008, n. 116 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 110 del 2009), con la quale questo Comitato ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'intervento «Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia - tratta Cecina (Rosignano Marittimo) - Civitavecchia» e la delibera del 3 agosto 2012, n. 85, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300 del 2012, con la quale questo Comitato ha preso atto che il lotto 7 dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, compreso nella cosiddetta «Bretella di Piombino, è da considerarsi opera compensativa del lotto 2, ma funzionalmente indipendente»;

Visto il contratto di programma 2016-2020 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.a., approvato da questo Comitato con delibera n. 65 del 2017, registrata alla Corte dei conti il 30 novembre 2017, che prevede la realizzazione dell'intervento di cui trattasi nell'anno 2018 nel piano pluriennale degli investimenti;

Vista la proposta del 1° agosto 2017, n. 30612, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dell'argomento relativo all'approvazione del progetto definitivo: S.S. n. 398 «Val di Cornia» - bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - svincolo di Geodetica-Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - Bretella di Piombino);

Vista la delibera del 22 dicembre 2017, n. 87, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo dell'intervento di cui trattasi;

Considerato che la Corte dei conti con deliberazione della Sezione centrale n. 6 del 15 maggio 2018, ha ricusato il visto e la conseguente registrazione della suddetta delibera n. 87 del 2017, a causa della mancata sottoposizione del progetto dell'intervento in esame al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della necessità di presentare il quadro economico dell'intervento iscrivendo tutte le voci previste («accantonamento improvvisi» e «oneri di investimento ANAS per una quota pari all'11,2 per cento») al lordo dei ribassi d'asta;

Considerato che nella suddetta deliberazione la Corte dei conti ha, inoltre, preso atto della circostanza evidenziata dal Ministero proponente che «nel Contratto di programma MIT/ANAS è stato programmato e, quindi, finanziato il solo tratto 1 del lotto 7, riconoscendolo quale stralcio funzionale dell'intero lotto, in quanto tratta di collegamento di ultimo miglio tra l'Autostrada tirrenica A12 e il porto di Piombino attraverso la S.S. 398 Via Val di Cornia. Il tratto 2 non è stato ritenuto ascrivibile tra gli interventi di competenza ANAS ed è interamente localizzato in area urbana e parte residuale di un'opera compensativa»;

Considerato che la Corte dei conti con la medesima deliberazione ha «preso atto delle rassicurazioni fornite dal MIT in ordine al fatto che il nuovo Piano economico e finanziario della società SAT terrà conto, anche retroattivamente, di tutti gli effetti derivanti dalla mancata esecuzione dei lavori di collegamento al porto di Piombino, attraverso la ridefinizione delle condizioni contrattuali»;

Visto il parere n. 43 del 26 luglio 2018 con il quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha concluso che «il progetto definitivo è suscettibile di sviluppo in un progetto esecutivo, previo adempimento delle prescrizioni» ivi considerate;

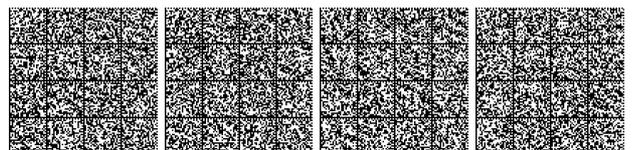
Vista la proposta del 9 ottobre 2018, n. 33510, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione *ex novo* all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dell'argomento relativo all'approvazione del progetto definitivo: S.S. n. 398 «Val di Cornia» - bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - svincolo di Geodetica-Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino), in considerazione della mancata registrazione della delibera n. 87 del 2017;

Viste le note 18 ottobre 2018, n. 11913, 24 ottobre 2018, n. 12221, con le quali il Ministero ha integrato la documentazione istruttoria e fornito chiarimenti, inclusa la versione aggiornata del quadro economico;

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

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a causa del protrarsi dei tempi di approvazione dell'intervento in questione e recependo le istanze degli enti territoriali, ha ritenuto di porre a capo di ANAS S.p.a. la realizzazio-



ne del suddetto intervento, inserendolo nel contratto di programma ANAS 2016-2020 e richiedendo ad ANAS, con nota del 28 ottobre 2016, n. 10421, l'adeguamento della categoria della strada mediante adozione della sezione di tipo B extraurbana principale rispetto alla sezione di tipo D urbana di scorrimento;

2. con nota del 7 marzo 2017, n. 3857, il Ministero suddetto ha autorizzato la Società autostrada tirrenica (SAT) a concedere a ANAS S.p.a. l'utilizzo del progetto medesimo;

3. con nota del 3 aprile 2017, n. 445, la SAT, ha inviato copia del progetto definitivo S.S. 398 «Val di Cornia» - bretella di collegamento tra l'A12 ed il porto di Piombino - lotto 7 - tratto 1 - svincolo di Geodetica -Gagno ad ANAS S.p.a., autorizzandola, a titolo gratuito, all'utilizzo dei contenuti per ulteriori approfondimenti e lo sviluppo delle successive fasi procedurali;

4. tale progetto, aveva acquisito i pareri delle amministrazioni competenti nell'ambito delle procedure approvative dell'Autostrada Tirrenica (A12), e in particolare era stato oggetto della determina direttoriale 10 febbraio 2014, n. 3263, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con la quale è stata valutata la parziale ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla delibera CIPE n. 85 del 2012, nonché del parere favorevole con prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali, (MIBAC), dell'8 gennaio 2016, n. 415;

5. con nota 14 aprile 2017, n. 199786, ANAS S.p.a., ha presentato istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'approvazione del progetto definitivo S.S. 398 «Val di Cornia» - bretella di collegamento tra l'A12 ed il porto di Piombino - lotto 7 - tratto 1 - svincolo di Geodetica-Gagno, trasmettendo, contestualmente, il progetto alle amministrazioni e agli enti interessati per le valutazioni e i pareri di competenza;

6. con nota del 23 maggio 2017, n. 12020, il Ministero dell'ambiente e della tutela del mare, ribadendo quanto espresso con nota del 17 gennaio 2017, n. 978, sulla base del parere emesso dalla competente Commissione, n. 2277 del 2017, ha considerato e valutato che «sussista, limitatamente agli aspetti ambientali, una sostanziale coerenza tra il progetto definitivo di variante trasmesso dalla società ANAS S.p.a. ed il progetto definitivo approvato con determina direttoriale prot. DVA-2014-0003263 del 10 febbraio del 2014»;

7. con nota del 26 maggio 2017, n. 273277, ANAS S.p.a. ha richiesto al Comune di Piombino l'affissione all'albo pretorio on line dell'avviso d'avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi e per gli effetti degli articoli 7 e seguenti della predetta legge n. 241 del 1990;

8. in data 28 giugno 2017, si è svolta la Conferenza dei servizi, nell'ambito della quale sono stati acquisiti, tra gli altri:

8.1 il parere favorevole con prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali di cui alla nota del 27 giugno 2017, n. 19048;

8.2 il parere favorevole con raccomandazioni del Comune di Piombino, di cui alla determina dirigenziale del 16 giugno 2017, n. 473;

8.3 il parere espresso dal rappresentante del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il quale ha ribadito quanto comunicato con la suddetta nota del 23 maggio 2017, n. 12020;

8.4 il parere favorevole dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale di cui alla nota del 12 giugno 2017 che richiede, altresì, che il progetto in esame possa prevedere anche l'attraversamento del fosso di Cornia vecchio a partire dalla rotatoria »A« di cui al progetto dell'Autorità portuale, fino alla rotatoria in area distretto della nautica;

9. con delibera del 26 giugno 2017, n. 683, la giunta regionale ha espresso parere favorevole con prescrizioni, all'intesa per la localizzazione dell'opera, ai sensi dell'art. 166 del suddetto decreto legislativo n. 163 del 2006, parere ribadito con nota del 14 dicembre 2017, con la quale la Regione Toscana ha concordato su quanto richiesto dall'Autorità di sistema portuale in merito agli interventi per l'attraversamento del fosso di Cornia vecchio;

10. con la delibera del 22 dicembre 2017, n. 87, questo Comitato ha approvato il progetto definitivo dell'intervento;

11. con deliberazione della Sezione centrale n. 6 del 15 maggio 2018, la Corte dei conti ha ricusato il visto e la conseguente registrazione della suddetta delibera n. 87 del 2017;

12. con il parere n. 43 del 26 luglio 2018 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere che «il progetto definitivo è suscettibile di sviluppo in un progetto esecutivo, previo adempimento delle prescrizioni» ivi considerate;

13. con nota 18 ottobre 2018, n. 11913, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fatto presente che il progetto oggetto della presente delibera è conforme al precedente approvato con delibera di questo Comitato n. 87 del 2017, non registrata dalla Corte dei conti;

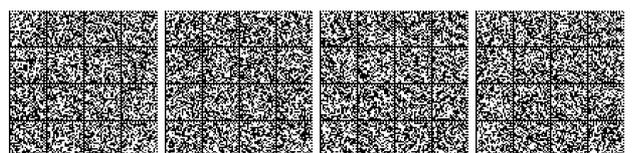
sotto l'aspetto attuativo:

1. il soggetto attuatore dell'intervento è ANAS S.p.a.;

2. l'intervento riguarda l'adeguamento della categoria della strada mediante adozione della sezione di tipo B extraurbana, con una larghezza pari a 22 m.;

3. l'intervento si estende per circa 3,05 km all'interno del Comune di Piombino, a partire dal sedime della statale esistente S.S. 398 «Via Val di Cornia» dal km 43+850 al km 46+900: per i primi 0,55 km come adeguamento della statale e per i restanti 2,5 km in nuova sede (quasi totalmente in rilevato);

4. l'intervento presenta una serie di collegamenti tra l'asse principale, la viabilità del Comune di Piombino e termina in corrispondenza dell'innesto nella rotatoria in località «Gagno», in fase di realizzazione da parte dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale;



5. le principali opere d'arte sono: due viadotti sull'asse principale e un'opera di scavalco sulla viabilità secondaria;

6. il CUP assegnato all'opera è (CUP F51B16000460001);

7. la modalità di affidamento prevista per la realizzazione delle opere è l'appalto di esecuzione dei lavori sulla base del progetto esecutivo (art. 59, comma 1 e art. 216, commi 1 e 1-bis, decreto legislativo n. 50 del 2016);

8. il tempo assegnato per la redazione del progetto esecutivo da porre a base di gara per l'affidamento dei lavori è di centottanta giorni naturali e consecutivi;

9. il tempo stimato per l'esecuzione dei lavori è di millequattrocentoquaranta giorni naturali e consecutivi;

sotto l'aspetto finanziario:

1. il quadro economico dell'intervento è stato rivisto anche in considerazione delle determinazioni della Corte dei conti in merito all'inammissibilità della mancata valorizzazione di alcune voci il cui importo era stato previsto a valere sulle economie di gara nonché dei maggiori oneri derivanti dalle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

2. il costo dell'intervento, precedentemente valutato in circa 49,42 milioni di euro rideterminato in aumento di circa 9,51 milioni di euro, principalmente a causa del reinserimento nel quadro economico delle voci di cui alle indicazioni della Corte dei conti e del costo delle prescrizioni derivanti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, è di 58.935.810,25 euro;

3. le coperture finanziarie del costo di 58.935.810,25 euro sono pari a 58.935.810,85 euro, e quindi utili a garantire la copertura del costo;

4. le medesime coperture finanziarie sono assicurate:

4.1. per 24.422.222,22 euro, dal Fondo unico ANAS;

4.2. per 34.513.588,63 euro dall'ex Fondo centrale di garanzia che ai sensi dell'art. 1, comma 1025, della legge del 27 dicembre 2006, n. 296, come modificato dall'art. 49, comma 12-bis del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, possono essere utilizzati da ANAS, «secondo le direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ad integrazione delle risorse già stanziare e comprese nell'ambito del contratto di programma ANAS 2016-2020»;

5. i maggiori oneri economici derivanti dalle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici (CSLP) sono pari a 800.000 euro sono stati recuperati anche a valere sulla voce «Imprevisti»;

6. sono inclusi nel quadro economico anche gli oneri di investimento ANAS S.p.a. all'11,2% esclusi dal quadro economico della citata delibera n. 87 del 2017 per un valore di oltre 5.935.980,89 euro;

7. aumentano la voce «accantonamento imprevisti e lavori in economia» nell'ambito delle «somme a disposizione» aumenta di circa 2.493.854,22 euro, al netto delle prescrizioni del CSLP, e le spese di laboratorio per 273.818,93 euro e per la sicurezza di 10.156,21 euro;

Considerato che, nel corso della seduta preparatoria al CIPE dello scorso 11 ottobre 2018, il Sottosegretario, delegato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha rappresentato l'esigenza di esaminare la proposta di deliberazione la quale è urgente e analoga al contenuto già conosciuto dalle amministrazioni in occasione della precedente approvazione da parte del CIPE, e che non era stata iscritta all'ordine del giorno della medesima seduta preparatoria poiché la richiesta era pervenuta solo successivamente alla diramazione della convocazione della seduta stessa;

Vista la nota del 25 ottobre 2018, prot. n. 5390, predisposta per la seduta del Comitato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, così come integrata dalle osservazioni pervenute dal Ministero dell'economia e delle finanze, acquisite in seduta e entrambe poste a base dell'esame della proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

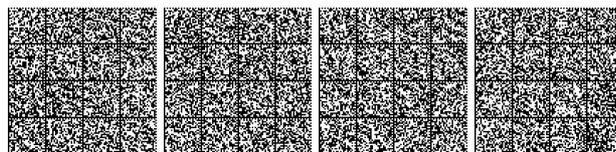
Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo

1.1. Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, 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 165, 166 e 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, e degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e successive modificazioni, è approvato il progetto definitivo: S.S. n. 398 «Val di Cornia» - bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - svincolo di Geodetica-Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - Bretella di Piombino), anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui all'allegato che forma parte integrante della presente delibera, nonché con le raccomandazioni, osservazioni e prescrizioni del parere del CSLP n. 43 del 2018, da ottemperare in fase di progetto esecutivo e comunque prima dell'avvio delle procedure per la scelta del contraente.

1.2. La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.3. L'importo di 58.935.810,25 euro, al netto di IVA, costituisce il limite di spesa dell'intervento: S.S. n. 398 «Val di Cornia» - bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il porto di Piombino - lotto 7, tratto 1



- svincolo di Geodetica-Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia, Lotto 7 - Bretella di Piombino), la cui copertura finanziaria è garantita per 24.422.222,22 euro dal Fondo unico ANAS e da 34.513.588,63 euro dall'ex Fondo centrale di garanzia.

1.4. Ai sensi dell'art. 170, comma 4, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 è contestualmente approvato il programma di risoluzione delle interferenze relativo all'intervento di cui al punto 1.1. La lista degli elaborati di progetto relativi alle interferenze e agli espropri è inclusa negli allegati alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1.5. Visto che originariamente la Società autostrada tirrenica pubblica amministrazione (SAT) avrebbe dovuto finanziare la bretella di Piombino, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti terrà conto del venir meno di tale costo in occasione delle future rideterminazione dei livelli tariffari e del Piano economico finanziario della SAT.

1.6. Nella voce «lavori» del quadro economico è compreso l'importo di 80.000 euro relativo alla prescrizione 1.5.1 di natura archeologica del Ministero dei beni e delle attività culturali.

1.7. Il soggetto aggiudicatore dovrà aggiornare nella Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP), ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011, le informazioni relative all'intera opera, in particolare in merito ai finanziamenti e alla articolazione delle voci del quadro economico che dovrà risultare allineata con quella trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la nota indicata nelle premesse.

1.8. Nella «Disamina - pareri» è da considerarsi eliminata la dicitura «ove possibile» dalla frase:

«nello sviluppo del progetto esecutivo e nella esecuzione dei lavori ~~[ove possibile,]~~ si provvederà ad ottemperare alle prescrizioni con l'adozione della migliore soluzione progettuale possibile»,

dandosi per acquisito l'obbligo di ottemperare alle prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali in fase di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori.

1.9. Qualora emerga la disponibilità di ulteriori risorse economiche dalla rimodulazione del quadro economico dopo l'affidamento dei lavori o da cofinanziamenti dei enti locali o dall'Autorità di sistema portuale si raccomanda lo sviluppo nelle successive fasi progettuali a cura di ANAS S.p.a., dell'attraversamento del fosso di Cornia vecchio a partire dalla rotatoria «A» fino alla rotatoria in area distretto della nautica (di cui al progetto preliminare redatto a cura della suddetta Autorità portuale e approvato dal Comune di Piombino con delibera di Giunta comunale n. 348 del 18 dicembre 2013), fermo restando il rispetto della normativa vigente e dell'acquisizione dei necessari pareri preventivi.

2. Disposizioni finali

2.1. Il soggetto attuatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato.

2.2. Il soggetto aggiudicatore, prima dell'avvio dei lavori, dovrà stipulare, con la prefettura competente e l'impresa appaltatrice, un apposito Protocollo di legalità, sul modello di quello approvato con la delibera n. 62 del 2015, citata in premesse.

2.3. Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63 del 2003 sopra richiamata.

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

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

Roma, 25 ottobre 2018

Il Presidente: CONTE

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 25 febbraio 2019

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 129

ALLEGATO I

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Indice

1 PRESCRIZIONI

- 1.1 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali
- 1.2 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali, mitigazioni e compensazioni
- 1.3 Prescrizioni relative al monitoraggio ambientale
- 1.4 Prescrizioni relative al Piano di utilizzo ex decreto ministeriale del 10 agosto 2012, n. 161, gestione delle materie e SIN
- 1.5 Prescrizioni relative agli aspetti archeologici
- 1.6 Prescrizioni relative agli aspetti della tutela paesaggistica e dei beni culturali
- 1.7 Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali
- 1.8 Prescrizioni relative alle interferenze

2 RACCOMANDAZIONI

3 INDICAZIONI PER LA FASE DI VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI

PREMESSA

Il presente documento, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto relativo all'intervento denominato strada statale n. 398 «Val di Cornia» bretella di collegamento tra Autostrada A12 e il porto di Piombino lotto 1 svincolo di Geodetica-Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia lotto 7 bretella di Piombino) riassume le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.

1. PRESCRIZIONI

Le prescrizioni che seguono, raggruppate, per quanto possibile, secondo i vari ambiti di applicazione, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle amministrazioni



ni e dagli enti interessati. Detto esame, i cui esiti sono sintetizzati nel documento Foglio condizioni, ha portato all'esclusione delle prescrizioni non pertinenti l'intervento in questione o non accettabili o già assolte ed alla riformulazione delle altre nei termini seguenti.

1.1. Prescrizioni relative agli aspetti progettuali

1.1.1. Opere idrauliche

a) Per l'affiancamento al Fosso Cornia Vecchia e Fosso Base Geodetica verificare la coerenza del tracciato rispetto alle condizioni ed alla casistica prevista per gli interventi consentiti dall'art. 1 della legge regionale n. 21 del 2012 ed allegare le dichiarazioni dei progettisti prevista al comma 6 del citato art. 1. Qualora l'intervento risultasse ammissibile in corrispondenza delle sezioni più critiche, in cui la distanza della viabilità dal ciglio di sponda del corso d'acqua è ridotta, dovranno essere previste idonee opere al fine di garantire stabilità del fondo alveo e delle sponde del corso d'acqua. (Regione Toscana)

b) Per la deviazione del corso d'acqua «Fosso Cornia Vecchia», in corrispondenza dell'intersezione della strada statale n. 398 con la strada provinciale n. 40, in coerenza con quanto disposto dal comma 3, art. 1 della legge regionale n. 21 del 2012, assicurare il miglioramento o la non alterazione del buon regime delle acque e comunque il non aggravio del rischio idraulico derivanti dalla realizzazione dell'intervento. (Regione Toscana)

c) Al fine di poter valutare il corretto dimensionamento del nuovo tracciato e degli attraversamenti previsti e di documentare il non aumento del rischio idraulico, lo studio idrologico-idraulico e le relative simulazioni *ante-operam* e *post-operam* dovrà approfondire i seguenti aspetti:

1. definizione dell'estensione e della delimitazione dei bacini idrografici, ricomprendendo la porzione di bacino del Fosso Corniaccia a monte del Fosso Allacciante Destro;

2. valutazione della presenza del canale scolmatore tra il Fosso Allacciante e il Fosso Cornia Vecchia;

3. confronto con i valori del parametro *Curve Number* (CN) nell'ambito dell'implementazione della trasformazione afflussi-deflussi con i valori dedotti dalla mappatura del CN sul territorio regionale, predisposta nell'ambito dell'accordo di collaborazione scientifica tra Regione Toscana e Dipartimento di ingegneria civile e ambientale dell'Università degli studi di Firenze per attività di ricerca per la mitigazione del rischio idraulico;

4. confronto tra lo studio idrologico-idraulico con la relazione idraulica a supporto del Regolamento urbanistico d'area del circondario della Val di Cornia (maggio 2011). Si fa presente tuttavia che lo studio del 2011 deve essere riaggiornato previo l'utilizzo delle curve di possibilità pluviometrica aggiornate al 2012 elaborate nell'ambito dell'accordo di collaborazione tra Regione Toscana e Università di Firenze di cui al decreto giunta regionale Toscana n. 1133 del 2012;

5. confronto nell'ambito della configurazione dei corsi d'acqua in prossimità della foce, con gli studi relativi alla Variante nautica presentati alla competente autorità di bacino da parte del Comune di Piombino;

6. indicare nelle sezioni idrauliche il loro numero identificativo e nei profili indicare il profilo relativo anche alle portate trentennali e cinquantennali, oltre che le quote delle sponde in destra ed in sinistra;

7. in relazione alla progettazione degli attraversamenti e del nuovo tracciato del Fosso Cornia Vecchia, è necessario documentare con opportuna modellazione l'entità dell'aumento del rischio idraulico connesso all'attuazione degli interventi; anche al fine di individuare i battenti di esondazione. A tale proposito, si fa presente che il nuovo tracciato si sviluppa in un'area che nel Piano di gestione del rischio di alluvioni delle U.O.M. Toscana Costa è prevalentemente classificata a pericolosità da alluvione P3. In tale contesto di criticità idrauliche, il progetto deve sviluppare valutazioni circa la vulnerabilità della nuova viabilità, l'analisi dell'aumento del rischio idraulico connesso alla realizzazione della viabilità di progetto e individuare il franco di sicurezza in corrispondenza degli attraversamenti previsti;

8. lo studio idrologico-idraulico deve essere esteso anche al Fosso della Base Geodetica, al fine di dimensionare correttamente il nuovo tracciato previsto e di dimostrare il non aggravio del rischio idraulico;

9. considerato che la parte terminale del Fosso Cornia Vecchia ospita circoli nautici in esercizio, valutate le conseguenze sul deflusso dovute alla presenza di eventuali corpi natanti flottanti trasportati dalle acque e le conseguenze di eventuali ostruzioni delle luci. (Regione Toscana)

d) Per quanto riguarda la deviazione del Fosso Cornia Vecchia, è opportuno che nelle sezioni idrauliche sia riportato il livello idrico relativo alle portate con tempo di ritorno 30, 200 e 500 anni; e nel profilo

longitudinale, è opportuno aggiungere i livelli liquidi e le quote delle sponde in destra e sinistra. Fornire il particolare costruttivo del raccordo degli scatolari previsti nel tratto deviato con le sezioni trapezie a monte ed a valle, in particolare per il ramo 1 in cui è prevista a monte l'immissione del Fosso della Base Geodetica. (Regione Toscana)

e) Per quanto riguarda invece la deviazione del Fosso della Base Geodetica, è necessario fornire:

1. le sezioni allo stato sovrapposto;

2. il profilo longitudinale del nuovo tracciato;

3. il particolare della nuova confluenza del Fosso della Base Geodetica nel Fosso Cornia Vecchia, tenendo conto che l'immissione deve essere orientata nel verso della corrente;

4. dichiarazione dei progettisti ai sensi del comma 6, art. 1 della legge regionale n. 21 del 2012. (Regione Toscana)

f) Per quanto riguarda le immissioni dei fossi di guardia nel Fosso Cornia Vecchia, occorre fornire i particolari costruttivi con indicazione della tipologia di rivestimento prevista sulle sponde del corso d'acqua e valutare la necessità di inserire nel tratto finale dei fossi di guardia un dispositivo per impedire l'eventuale rigurgito del corso d'acqua. (Regione Toscana)

g) In riferimento alla componente ambiente idrico, sviluppare tutte le modellazioni e le verifiche tecniche necessarie al fine di garantire il rispetto di sicurezza idraulica sui tempi di ritorno di 200 anni. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

h) Sia valutata la possibilità di «armonizzare» per quanto possibile il nuovo percorso interferente con corsie d'innesto 1 - 2 - 4. Nello specifico si chiede di rendere più rettilineo possibile il tracciato prevedendo un sottopasso obliquo in corrispondenza della strada statale n. 398 «Val di Cornia» in alternativa a quello ortogonale di progetto. (Consorzio 5 Toscana Costa)

i) Sia valutata la possibilità di sostituire gli «scatolari» sottopassanti i vari tratti delle infrastrutture viarie, previsti con 2 elementi accoppiati, prevedendo, in alternativa, un unico elemento al fine di evitare, per quanto possibile, l'accumulo di materiale di trasporto in sospensione in corrispondenza del setto centrale. (Consorzio 5 Toscana Costa)

j) Sia assicurata la fascia di rispetto, in misura non inferiore a 6,0 m dal ciglio o piede d'argine, ed i relativi accessi lungo i tratti oggetto di rettificazione di percorso. Al riguardo si chiede di valutare lo spostamento dell'asse stradale nel tronco dove è previsto la realizzazione di opere di contenimento e/o consolidamento per ridurre le pendenze di scarpa del rilevato stradale per ottimizzare i limitati spazi presenti. Ci preme altresì opportuno informare che alcuni anni fa il corso d'acqua Corniaccia Nord subì un fenomeno di «rifiamento». (Consorzio 5 Toscana Costa)

k) Sia opportunamente riempita e livellata la fascia di terreno compresa tra il limite d'ingombro del rilevato stradale ed il ciglio a campagna del corso d'acqua oggetto del parallelismo. (Consorzio 5 Toscana Costa)

l) L'esecutore è tenuto, altresì, all'esatta osservanza di tutte le prescrizioni e regolamenti concernenti la tutela delle acque pubbliche, dell'agricoltura, della fauna ittica, dell'igiene e della pubblica incolumità oltre che delle seguenti specifiche prescrizioni:

1. la riparazione di eventuali danni alle opere autorizzate prodotte nel corso delle ordinarie operazioni di manutenzione saranno a carico del richiedente;

2. la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere edili e dei rilevati stradali realizzate sarà a carico del richiedente anche in caso di danni dipendenti dal regime idraulico dei corsi d'acqua;

3. durante l'esecuzione dei lavori dovranno essere posti in essere tutti gli accorgimenti necessari a non creare turbativa del buon regime idraulico dei corsi d'acqua. (Consorzio 5 Toscana Costa)

m) Le misure di mitigazione proposte nella documentazione relativamente alla gestione degli scarichi prodotti durante la realizzazione dell'opera e in fase di esercizio dovranno essere attuate con il massimo rigore al fine di preservare lo stato di qualità delle acque superficiali interessate dall'opera:

1. le acque di lavaggio delle autobetoniere e le acque di supero prodotte durante le fasi di getto del calcestruzzo sono assimilate ad acque industriali e come tali vanno gestite;

2. qualsiasi scarico idrico dovrà essere autorizzato; in caso contrario eventuali effluenti dovranno essere gestiti come rifiuti liquidi;

3. sia prevista la realizzazione di presidi idraulici provvisti di idonei trattamenti per la regimazione e depurazione delle acque meteoriche dilavanti contaminate di piattaforma ai sensi dell'art. 8 della legge regionale n. 20 del 2006 e successive modificazioni. (Regione Toscana)

1.1.2. Opere stradali



a) In relazione al tratto terminale di approccio alla rotatoria di competenza dell'autorità portuale, si richiede di estendere convenientemente il tratto di rastremazione ad una corsia in approccio alla rotatoria e mantenere l'innesto a corsia semplice, si reputa tuttavia opportuno che il solido stradale ed il viadotto rimangano già predisposti e compatibili con un futuro prolungamento dell'infrastruttura a tipo B.

1.2. Prescrizioni relative agli aspetti ambientali, mitigazioni e compensazioni

Sono reiterate le seguenti prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 85 del 2012 foglio prescrizioni:

1.2.1. Integrare il PMA in *ante*, corso e *post operam*, allineandosi alla normativa nazionale per l'utilizzo dei parametri biologici nel monitoraggio (delibera CIPE n. 85 del 2012 n. 7). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.2. Integrare la documentazione progettuale con una valutazione della componente rifiuti in merito alle attività previste e si dovrà integrare la documentazione con l'indicazione delle modalità di avvio dei rifiuti da demolizione e costruzione a recupero in impianti autorizzati, nel rispetto dei criteri di priorità di gestione dei rifiuti di cui all'art. 179 del decreto legislativo n. 152 del 2006 (delibera CIPE n. 85 del 2012 n. 8). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.3. Deve essere definito un piano di gestione delle terre che comprenda (delibera CIPE n. 85 del 2012 n. 11):

a) una dettagliata descrizione sull'utilizzazione dei materiali di risulta provenienti dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera stessa e dei materiali prelevabili dalle attività estrattive in esercizio;

b) la descrizione delle modalità di caratterizzazione delle terre e rocce (indicazione di quali analisi e del numero di campioni a seconda dei volumi), da presentarsi anche alle autorità locali preposte;

c) l'individuazione delle aree per il deposito intermedio dei materiali in attesa di utilizzo e/o le cave di prestito per il reperimento dei materiali;

d) al momento dell'esecuzione dell'opera dovrà comunque essere presentato:

1. l'aggiornamento del bilancio dei materiali, inteso come sopra descritto, da inviare anche alle autorità locali preposte;

2. il crono programma delle operazioni di riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi, da inviare anche alle autorità locali preposte. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

e) si ricorda che le procedure per il riutilizzo delle terre e rocce da scavo devono essere precedute dagli accertamenti sullo stato di inquinamento e sulla eventuale necessità di bonifica, con particolare riferimento alle aree interne ai *SIN*. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

f) in merito al riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi dell'opera infrastrutturale, devono essere rispettati il regime di gestione previsto dal decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché le modalità di campionamento del materiale al momento della sua formazione, ai fini della verifica della contaminazione e del rispetto dei limiti normativi. Il proponente deve inoltre definire le tempistiche di formazione dei materiali e del loro riutilizzo e le modalità di documentazione dei flussi dei materiali. Si noti che dalla progettazione vanno escluse le cave e zone di reperimento materiali ornamentali storici in quanto non pertinenti ai lavori stradali. E inoltre necessario che la viabilità esterna di collegamento cave-impianti-cantiere-discarica escluda gli attraversamenti dei sistemi insediativi (centri abitati, frazioni, nuclei rurali, ecc.). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.4. In fase esecutiva dovrà essere presentato l'eventuale aggiornamento del quadro economico relativo al monitoraggio ambientale (delibera CIPE n. 85 del 2012 n. 14). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.5. Per quanto riguarda la caratterizzazione idrografica ed idrologica del reticolo idrografico interferito dall'infrastruttura in progetto, il proponente dovrà verificare l'aggiornamento dei risultati delle indagini effettuate e pubblicate da soggetti istituzionali, ovvero da essi fornite formalmente al proponente (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 16 - Allegato 2). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.6. I suddetti punti dovranno essere evidenziati nella versione esecutiva del piano di monitoraggio che, anche per quanto riguarda gli indicatori individuati, dovrà necessariamente essere allineato alle indicazioni della normativa vigente (decreto ministeriale n. 56 del 2009).

Infine, in tale ambito, per quanto riguarda i punti di monitoraggio, si ritiene che essi dovranno essere verificati in fase esecutiva al fine di valutare i possibili impatti e, di conseguenza, le eventuali variazioni dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici recettori e delle fasce fluviali (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 17). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

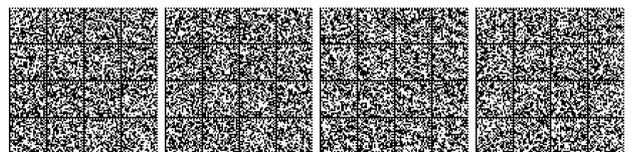
1.2.7. In relazione alle necessità idriche per la realizzazione dell'opera (fase di cantiere), si ritiene che il proponente dovrà richiedere specifiche concessioni idriche agli enti competenti in materia e che comunque preveda soluzioni alternative di approvvigionamento (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 18). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.8. È necessario approfondire il dettaglio della collocazione, lungo il tracciato in progetto, delle opere di raccolta e smaltimento e dei presidi idraulici. Oltre alla loro tipologia è richiesta la verifica idraulica (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 19). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.9. Dovrà essere prodotta, per i cantieri ricadenti in aree a rischio idraulico, documentazione sulle modalità per la mitigazione del rischio (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 20). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.10. È necessario chiarire dove sarà rifornita la acqua industriale dei cantieri. Per tutti gli usi per i quali non è espressamente previsto dalle norme vigenti l'utilizzo di acqua potabile (ad esempio: lavaggio ruote, bagnature, ecc.) è necessario fare ricorso prioritariamente ad acque non potabili, favorendo il recupero ed il riutilizzo. È necessario prevedere un impianto di disinfezione anche di tale acqua per scongiurare aerosol con elevate presenze microbiche e quindi pericolose per la salute delle persone (ad es.: legionellosi) (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 21). (Regione Toscana) (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.11. È necessario considerare l'orientamento dei piani di assetto idrogeologico che differenziano i vincoli imposti per la realizzazione delle nuove infrastrutture dagli interventi su infrastrutture esistenti. Si raccomanda al proponente di considerare, per quanto riguarda gli attraversamenti maggiori, i pareri delle autorità competenti in materia ed i seguenti riferimenti legislativi: decreto del Ministero dei lavori pubblici - decreto ministeriale del 14 gennaio 2008 e la circolare n. 617 del Ministero dei lavori pubblici del 2 febbraio 2009, in aggiunta al testo unico del 25 luglio 1904, n. 523, sulle opere idrauliche. Si ritiene utile che il proponente ripresenti, aggiornandole, le specifiche schede identificative di tutte le interferenze idrografiche. Inoltre, il proponente dovrà verificare le interferenze idrografiche alla luce anche delle seguenti indicazioni: in considerazione delle possibili incongruenze tra reticolo significativo dei Piani di assetto idrogeologico e stato dei luoghi, si richiede la verifica della esatta rappresentazione dei corsi d'acqua e quindi dei relativi bacini idrografici afferenti a ciascuna interferenza, al fine di non inficiare le verifiche idrauliche; le opere idrauliche, ed i manufatti ad esse collegati, riguardanti nuovi tracciati devono garantire, in moto permanente, il deflusso della portata con tempo di ritorno due centennale, con un franco pari ad 1/2 dell'altezza d'acqua in sezione; dove tale valore risulti superiore ad un metro in presenza di attraversamenti, esso può essere valutato quale franco di sicurezza accettabile. In caso di franchi di sicurezza inferiori, si dovranno giustificare esplicitamente le scelte fatte. Per gli interventi di adeguamento su tracciato esistente o su varianti locali, dovrà essere valutato il rischio idraulico per garantire la sicurezza dell'esercizio dell'infrastruttura, prevedendo, a tal fine, ove necessario, anche interventi non strutturali quali monitoraggio idrometrico, procedure di preallarme, segnaletica attiva, ecc.; nei casi di parallelismo di opere con il reticolo delle acque superficiali, si richiama l'assoluto rispetto dell'art. 96 lettera f) del Regio decreto n. 523 del 1904 significando che per fabbriche si intende qualsiasi manufatto permanente dotato di fondazione. Pertanto allargamenti di piattaforme stradali e posizionamenti di recinzioni ed altri manufatti dovranno tenere conto di tali distanze, prevedendo se del caso, lo spostamento ed adeguamento dei corsi d'acqua interessati. Si richiama quanto previsto dagli articoli 141 e 142 della legge regionale n. 66 del 2011; per gli interventi di ampliamento e di adeguamento dell'infrastruttura deve essere garantito il non aumento del rischio in altre aree, la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio, le condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento ed al contesto territoriale. Per le nuove infrastrutture deve essere garantito il non aumento di rischio in altre aree, le condizioni di sicurezza idraulica per tempi di ritorno di 200 anni, la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 22).



1.2.12. Il Piano di monitoraggio in fase esecutiva dovrà essere verificato secondo le linee guida dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163 del 2006 (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 23). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.13. Per la fase di cantiere, si dovranno produrre (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 25). Fare riferimento alla tabella 1 dell'allegato 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 2004 e non alla tabella 2 relativa a strade esistenti e assimilabili:

a) un censimento dei ricettori interessati (a prescindere dai livelli di rumore stimati) dalle attività di cantiere sia fisso che mobile;

b) delle mappature relative al clima acustico residuo, sia per le aree interessate dai cantieri fissi che dal fronte di avanzamento lavori (FAL);

c) della mappature relative all'impatto acustico delle fasi di lavorazione, sia per i cantieri fissi che per il FAL;

d) una tabella complessiva che, diversamente da quella presentata, per ogni piano di ogni ricettore interessato dalla rumorosità del cantiere, riporti la classe acustica di appartenenza, il valore dei limiti applicabili (emissione ed immissione), il clima acustico residuo ed i livelli (emissione ed immissione) stimati, con evidenza del rispetto o meno del valore limite differenziale;

e) eventuale elenco dei ricettori per cui si suppone di dover effettuare una richiesta di deroga dal rispetto dei limiti al comune interessato. (Regione Toscana e Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.14. Il proponente, in fase di esercizio, dovrà integrare lo studio con (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n. 26):

a) una tabella che riporta complessivamente, per la sorgente in esame, il risultato della simulazione, in cui ad ogni riga corrisponde ogni piano dei ricettori interessati e censiti e le cui colonne indicano per ognuno di questi, l'identificativo, la classe acustica di appartenenza o la fascia di pertinenza acustica, la fascia di pertinenza dell'eventuale sorgente concorsuale, i limiti applicabili, i livelli calcolati *ante operam*, *post operam* e *post* mitigazione con l'evidenziazione dei superamenti residui;

b) elaborati grafici illustrativi dell'impatto acustico diurno e notturno riferiti allo stato *ante operam*, *post operam* e *post* mitigazioni;

c) una relazione descrittiva dei risultati ottenuti. (Regione Toscana e Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.2.15. Il passaggio di tipologia da D a B per l'infrastruttura in progetto comporta esclusivamente, ai sensi del decreto della Presidenza della Repubblica n. 142 del 2004, un incremento da 100 m a 250 m della dimensione della fascia di pertinenza entro cui verificare il rispetto dei limiti di legge (i limiti di riferimento entro tali fasce rimangono gli stessi e cioè 65 dB (A) nel periodo diurno e 55 dB (A) nel periodo notturno). Pertanto, le valutazioni di impatto acustico riportate nel SIA del 2012 devono essere rielaborate considerando ulteriori recettori prima esclusi; tra questi recettori vi è l'intero nucleo abitato di Colmata. (Regione Toscana)

1.2.16. Le nuove valutazioni da eseguire entro il corridoio progettuale di 250 m devono tenere conto dell'aumento della velocità massima di progetto da 80 km/h a 120 km/h. (Regione Toscana)

1.2.17. I risultati delle nuove valutazioni devono essere finalizzati a verificare la necessità di ulteriori interventi di mitigazione oltre a quelli già previsti (due barriere antirumore di lunghezza complessiva di 500 m) o a ridimensionare quelli già previsti. (Regione Toscana)

1.3. Prescrizioni relative al monitoraggio ambientale

1.3.1. Nel piano di monitoraggio dovranno essere individuate stazioni di controllo (monte-valle) nei corpi idrici superficiali interessati dall'opera in esame (Fosso Cornia Vecchia e Chiusa di Pontodoro) almeno in fase di cantiere al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate nel progetto; (Regione Toscana)

1.3.2. In relazione al previsto monitoraggio della qualità dell'aria, si rileva quanto segue:

a) nella planimetria «101_T00M00M0APL01A.pdf» non è visibile il punto PI-A2-03, indicato in tabella per il monitoraggio dell'attività di cantiere;

b) il proponente dovrà individuare un ulteriore punto di monitoraggio prossimo alla rotonda del Gagno, in direzione delle abitazioni locali;

c) il proponente dovrà adeguare nel progetto esecutivo e comunicare prima dell'avvio del monitoraggio *ante operam*, il piano di monitoraggio alle indicazioni fornite nell'allegato 1 del decreto legislativo n. 155 del 2010 e fornire una tabella riepilogativa, corretta, dei limiti di confronto per i parametri oggetto di monitoraggio. (Regione Toscana)

1.4. Prescrizioni relative al piano di utilizzo *ex decreto ministeriale* del 10 agosto 2012, n. 161, gestione delle materie e SIN

1.4.1. In relazione all'interferenza tra il progetto presentato e i previsti interventi di bonifica, si ritiene necessario:

a) prevedere il prolungamento della geomembrana fino ai fossi laterali di scolo;

b) valutare l'interferenza del tracciato anche con il poligono PZ098;

c) adottare gli accorgimenti necessari per impedire il collegamento idraulico tra le due falde nel caso in cui la realizzazione delle opere di fondazione vada ad interessare o ad attraversare lo strato limoso argilloso di separazione tra le due falde. (Regione Toscana)

1.4.2. Identificare una cava diversa rispetto a quella di M. Peloso dove vengono reperiti anche materiali ornamentali. (Regione Toscana)

1.4.3. Individuare delle aree per il deposito intermedio dei materiali in attesa di utilizzo. (Regione Toscana)

1.4.4. Valutare, ai fini della minima produzione di materie gestite come «rifiuto», successivamente all'avvenuta bonifica delle aree interessate dall'intervento che ricadono all'interno del sito di interesse nazionale (SIN) di Piombino, l'opportunità di adottare il Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo di cui decreto ministeriale n. 161 del 10 agosto 2012 anche aggiornando i costi del quadro economico del progetto esecutivo. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)

1.5. Prescrizioni relative agli aspetti archeologici

1.5.1. Qualora, per qualsiasi ragione, l'intervento dovesse trovarsi ad interferire con preesistenze archeologiche, la società esecutrice sarà chiamata ad ottemperare a quanto disposto dal decreto legislativo n. 42 del 2004, con particolare riferimento agli obblighi derivanti da eventuali ritrovamenti. (Ministero per i beni e le attività culturali)

1.6. Prescrizioni relative agli aspetti della tutela paesaggistica e dei beni culturali

1.6.1. In fase di progettazione esecutiva venga effettuato un approfondimento progettuale da sottoporre all'approvazione della competente soprintendenza e della Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio:

a) che preveda la realizzazione di opere di mitigazione paesaggistica lungo il previsto asse viario di collegamento con l'area portuale;

b) che preveda il miglioramento della qualità progettuale dei previsti ponti in cemento armato e dei relativi appoggi, potenziando l'interazione dell'intero tracciato con le porzioni residuali di territorio;

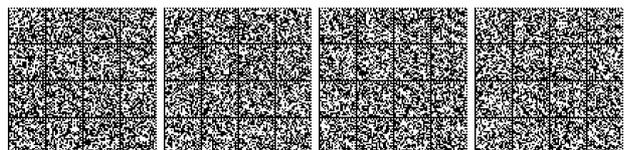
c) che valuti la possibilità di una riduzione della lunghezza del viadotto relativo allo scavalco ferroviario;

d) che, nel ridisegno della fascia adiacente l'argine del Fosso Cornia, oltre a potenziare le opere a verde, valuti la possibilità dell'insediamento di un percorso pedonale e/o ciclabile. Un accurato studio del percorso dovrà individuare gli elementi di degrado e disturbo visivo (edifici industriali, elementi incongrui, ecc.) e condurre alla progettazione di insiemi vegetazionali di mitigazione, arginature verdi, privilegiando i punti di vista verso la costa, il mare e il promontorio di Piombino. L'intervento dovrà costituire un «corridoio» verde che andrà a integrare le proposte di riqualificazione già in atto e in corso sull'intera area industriale, sul porto e sulla foce del Cornia. (Ministero per i beni e le attività culturali)

1.6.2. Tutte le opere di mitigazione vegetale e di reimpianto dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze rinvenute secche alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con il procedere dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto e rappresentato nelle fotosimulazioni. Degli interventi eseguiti dovrà essere fornita, a fine lavori, una dettagliata relazione e un'adeguata documentazione fotografica alla Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Pisa e Livorno ed a Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio. (Ministero per i beni e le attività culturali)

1.7. Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali

1.7.1. Le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 85 del 2012 punto 2 «Ulteriori prescrizioni» sono superate essendo variato il soggetto aggiudicatore e quindi la relazione con il precedente concessionario autostradale. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)



1.7.2. Fornire in relazione alle deviazioni del Fosso Cornia Vecchia e del Fosso della Base Geodetica una planimetria catastale con indicazione delle aree che saranno oggetto di sdemanializzazione e delle aree per le quali invece si procederà a demanializzazione. (Regione Toscana)

1.7.3. Sottoporre al Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Toscana-Marche-Umbria (sede di Firenze) il progetto esecutivo al fine di verificare che i rilievi e le osservazioni fatte siano state opportunamente valutate e risolte nella successiva fase di progettazione. (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

1.7.4. Le aree direttamente interessate dai lavori ad oggi appartenenti al demanio pubblico dello stato, non potranno essere ricomprese nel piano di esproprio fino a quando non ne verrà pronunciata la sdemanializzazione. Fino a tale data l'utilizzo di tali aree dovrà essere regolarizzato mediante stipula di apposito contratto di concessione con l'Agenzia. (Agenzia del demanio)

1.7.5. Sottoporre all'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale il progetto nelle successive fasi procedurali per l'acquisizione delle integrazioni documentali necessarie alle valutazioni di competenza, anche in termini di effetti *post operam*.

1.8. Prescrizioni relative alle interferenze

1.8.1. La soluzione dell'interferenza con gli impianti della società E-distribuzione (gruppo ENEL), previa richiesta formale, prevede lo spostamento di quelli interessati dalla nuova viabilità. Tali opere saranno progettate ed eseguite a cura della stessa società E-distribuzione che provvederà a fornire il relativo piano di esproprio ad integrazione di quello più complessivo dell'opera. Gli oneri di detti interventi saranno interamente a carico del soggetto attuatore Anas S.p.a. (E-distribuzione)

1.8.2. In sede di redazione del progetto esecutivo dovranno essere individuati gli eventuali sottoservizi non censiti nel progetto definitivo, portati a termine tutti i contatti già attivati con gli enti gestori/proprietari delle reti interferenti, predisposti i relativi progetti particolareggiati di risoluzione e definite nel dettaglio le variazioni al piano di risoluzione delle interferenze presente nel progetto definitivo. Saranno inoltre evidenziate e distinte le aree necessarie in via temporanea (per occupazione) ed in via permanente (per servitù/espropri) alla realizzazione delle opere, così da consentire di apporre il necessario vincolo preordinato all'esproprio/asservimento e successivamente di emettere/ottenere gli idonei titoli. Per una gestione in sicurezza del superamento delle interferenze e al fine di ottenere un efficace coordinamento operativo ove necessario si perverrà alla preventiva stipula di apposite e specifiche Convenzioni, che regolino i reciproci impegni, rapporti, responsabilità tra società gestori delle reti interferite e con il soggetto aggiudicatore. (SNAM)

1.8.3. La soluzione dell'interferenza con gli impianti della società SNAM Rete Gas prevede lo spostamento dei metanodotti interessati dalla nuova viabilità. Tali opere di protezione e variante saranno progettate e realizzate a cura di SNAM Rete Gas, che provvederà a fornire il relativo piano di esproprio ad integrazione di quello più complessivo dell'opera. Gli oneri di detti interventi saranno interamente a carico del soggetto attuatore ANAS S.p.a.

1.8.4. La soluzione dell'interferenza con gli impianti di Terna Rete Italia, vista l'inadempimento della società, è stata esclusivamente valutata dal punto di vista economico da parte di ANAS S.p.a., in qualità di soggetto attuatore dell'intervento, nelle more della predisposizione di un progetto a cura di Terna Rete Italia.

2. RACCOMANDAZIONI

Le raccomandazioni che seguono, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle amministrazioni e dagli enti interessati:

1. Gestione rifiuti - In considerazione dell'estensione dei cantieri, del numero significativo di personale che verrà impiegato e delle attività a supporto dell'opera, particolare attenzione dovrà essere posta anche nella gestione dei rifiuti di altra natura prodotti, quali rifiuti solidi urbani indifferenziati, carta e cartone, plastica, vetro, oli, nonché rifiuti dagli impianti di trattamento acque, privilegiando, laddove possibile, sempre la raccolta differenziata. (ARPAT)

2. Radiazioni non ionizzanti - Il tracciato della nuova bretella in progetto interferirà con tre sostegni di una linea in media tensione di proprietà di e-distribuzione S.p.a. e con cinque sostegni di due linee di alta tensione di proprietà di Terna Rete Italia S.p.a. (linea n. 585 «Piombino Cotone - Suvereto» e linea n. 578 «Colmata - Magona»). Per risolvere tali interferenze i proprietari delle linee sposteranno i sostegni in questione a carico di ANAS S.p.a. e in alcuni casi si avvarranno della deroga alle

distanze previste dal decreto ministeriale n. 449/1988. Al momento non sono disponibili i progetti con le varianti di tracciato e le nuove posizioni dei sostegni. Si fa presente che tali nuovi tracciati delle linee elettriche con la relativa fascia di rispetto non dovranno interferire con i luoghi adibiti a permanenza prolungata superiore alle 4 ore/die. (ARPAT)

3. La realizzazione del manto stradale costituirà di per sé una interruzione dei percorsi espositivi per i quali l'analisi di rischio ha determinato «CSR» inferiori alle concentrazioni di contaminanti rilevate sul sito. Si propone infatti per i poligoni «S0830» e «PZ102bis» di intervenire, in maniera identica a quanto previsto dal progetto di «MISO» di Aferpi, mettendo in opera una «pavimentazione» di tipo «P02» (con geomembrana in pvc). Nel caso del poligono «S0771» il progettista intende realizzare una pavimentazione in calcestruzzo spessa 20 cm con rete elettrosaldata sempre come previsto dagli interventi di MISO per la tipologia P02. (Regione Toscana)

4. Per quanto riguarda le acque sotterranee, confrontando il progetto del tracciato stradale in questione e lo studio di fattibilità (del Luglio 2016) per l'intervento di messa in sicurezza di tale matrice ambientale effettuato da Invitalia S.p.a., non si rilevano interferenze con il previsto margine fisico (*post ad est* del tracciato stradale che si svilupperà tra di esso ed il vecchio Cornia). Tutto ciò premesso, questo settore ritiene che la realizzazione del tracciato stradale in questione, data la necessità di integrarsi con gli interventi di risanamento previsti all'interno della procedura di bonifica ministeriale relativa al SIN di Piombino, debba tener anche conto delle aree che non potranno essere più oggetto di intervento dopo la realizzazione del manufatto stradale (es: fasce di terreno comprese tra il terrapieno ed il fosso di guardia) per cui potrebbero risultare ancora attivi i percorsi di lisciviazione e contatto diretto. Pertanto dovrà essere previsto un adeguato intervento rivolto all'interruzione dei percorsi espositivi risultati critici anche per queste ultime aree (ad esempio estendendo ad esse la messa in opera della geomembrana già prevista). (Regione Toscana)

5. Per quanto riguarda le possibili interferenze con le acque sotterranee che saranno sottoposte a bonifica, prendendo atto di quanto affermato nel progetto in oggetto (in merito alla prevista non interferenza con la «falda sospesa» essendo l'opera in rilevato), si raccomanda, nel caso della realizzazione delle opere di fondazione dei vari manufatti di prestare la massima attenzione al fine di evitare di mettere in comunicazione la circolazione idrica presente nello strato di riporto con la sottostante falda acquifera. (Regione Toscana)

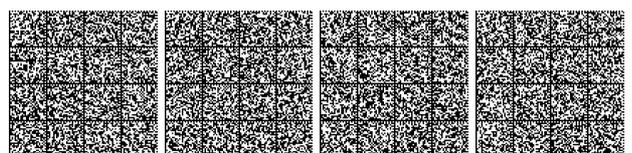
6. Dovrà essere salvaguardata la rete dei canali di bonifica eventualmente presente sull'area, mantenendone la funzionalità e l'efficienza. (Provincia di Livorno)

7. L'intersezione tra la strada statale n. 398 già realizzata e la strada della base geodetica è una intersezione fondamentale per il traffico da e per in centro di Piombino, il porto, l'ingresso dello stabilimento AFERPI e la struttura turistico-balneare della costa est. Si ritiene molto importante studiare attentamente la fase di cantierizzazione del nuovo svincolo in modo da non interrompere alcun flusso di traffico durante l'esecuzione dei lavori sia nel periodo estivo che in quello invernale. (Comune di Piombino)

8. Le due rotatorie che costituiscono lo svincolo della strada statale 398 con la strada della base geodetica, per la configurazione dello svincolo stesso, devono distribuire flussi per i quali è prevista l'inversione di marcia. I diametri delle due rotatorie pari a 16 m (1), e 16,5 m (2), paiono esigui in particolare per la manovra suddetta in quanto è presente un flusso di mezzi pesanti da e per AFERPI piuttosto elevato. Si raccomanda quindi un'attenta analisi delle dimensioni delle due rotatorie. (Comune di Piombino)

9. Il ponticello che conduce alla strada di Bocca di Cornia (il braccio nord della rotatoria 2) dello svincolo tra la strada statale 398 e la strada della base Geodetica, peraltro realizzato da ANAS negli anni 2000 in occasione della realizzazione del prolungamento della stessa strada fino a Montegemoli, risulta fin dalla sua costruzione essere troppo stretto, quantomeno nei raccordi con la Geodetica e con strada di Bocca di Cornia, pertanto si invita a verificare la possibilità di modificarlo durante i lavori dello svincolo suddetto. (Comune di Piombino)

10. Posto che nell'area della Val di Cornia esistono varie cave, ancora in funzione, i cui materiali potrebbero essere utilizzati per uso stradale e posto ancora che è volontà dell'amministrazione della Città di Piombino, e di quelle ricadenti nella suddetta area, limitare quanto possibile l'utilizzo di materiali vergini si raccomanda che vengano usati il più possibile materiali provenienti dal recupero o riciclaggio almeno nelle percentuali previste dalla normativa nazionale vigente. (Comune di Piombino)



11. Aspetti idrologici e idraulici:

a) Si raccomanda di verificare il rispetto del franco idraulico anche tenendo conto del trasporto solido e della presenza di natanti, rilevando che la parte terminale del fosso Vecchia Cornia ospita circoli nautici.

b) Con riferimento ai tombini idraulici in cui viene convogliato il fosso Vecchia Cornia, si rileva che, in taluni casi, la superficie del manufatto risulta suddivisa in due parti, mediante la realizzazione di un setto centrale.

c) In relazione al viadotto Cornia 2, la Sezione raccomanda di evitare la realizzazione di opere provvisorie in alveo, quali le torri provvisorie, in quanto interferenti con il deflusso fluviale e di prevedere idonee protezioni spondali in corrispondenza delle spalle del viadotto.

3. INDICAZIONI PER LA FASE DI VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Le prescrizioni di cui ai punti precedenti dovranno essere recepite nella fase progettuale esecutiva.

19A01568

DELIBERA 28 novembre 2018.

Fondo sanitario nazionale 2018 - Ripartizione tra le regioni della quota vincolata destinata al finanziamento del Fondo per l'esclusività del rapporto del personale dirigente del ruolo sanitario. (Delibera n. 75/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 23 dicembre 1998, n. 448, recante «Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo» e in particolare l'art. 72, comma 6, che istituisce, per il miglioramento qualitativo delle prestazioni sanitarie e il conseguimento degli obiettivi previsti dal Piano sanitario nazionale, un Fondo per l'esclusività del rapporto del personale dirigente del ruolo sanitario che ha optato per l'esercizio della libera professione intramuraria;

Vista la legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), che all'art. 28, comma 8, stabilisce che le economie derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 7 del medesimo articolo, sono destinate in misura non superiore a lire 80 miliardi, pari a euro 41.316.551,93, al Fondo per l'esclusività del rapporto dei dirigenti del ruolo sanitario di cui al predetto art. 72, comma 6, della legge 23 dicembre 1998, n. 448;

Visto il comma 561 dell'art. 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015), il quale dispone, tra l'altro, che a decorrere dall'anno 2015 l'importo destinato alla riqualificazione dell'assistenza sanitaria e dell'attività libero professionale, di cui al citato art. 28, comma 8, della legge 23 dicembre 1999, n. 488, per un valore massimo di 41,317 milioni di euro, venga ripartito annualmente, all'atto della ripartizione delle somme spettanti alle regioni e alle Province autonome di Trento e di Bolzano a titolo di finanziamento della quota indistinta del fabbisogno sanitario *standard* regionale secondo i criteri definiti nell'ultima proposta di riparto sulla quale è stata sancita l'Intesa in Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome (di seguito Conferenza Stato-regioni), operando, laddove disponibili, gli aggiornamenti dei dati presi a riferimento;

Vista la delibera n. 72 di questo Comitato, adottata in data odierna, concernente la ripartizione tra le regioni e le province autonome delle disponibilità finanziarie del Servizio sanitario nazionale per l'anno 2018, che accantona al punto 1. lettera b, numero 4, la somma di 30.152.000 euro a favore del Fondo per l'esclusività del rapporto del personale dirigente del ruolo sanitario che ha optato per la libera professione intramuraria;

Vista la proposta del Ministro della salute, trasmessa con nota n. 11161-P del 27 novembre 2018, concernente il riparto tra le regioni a statuto ordinario e la Regione Siciliana del richiamato importo di 30.152.000 euro a valere sulle disponibilità vincolate del Fondo sanitario nazionale 2018;

Considerato che il citato importo di euro 30.152.000 è ripartito tra le regioni in base al numero dei dirigenti sanitari che hanno optato per la libera professione intramuraria (dati relativi al conto annuale 2016);

Vista l'intesa della Conferenza Stato-regioni sulla proposta del Ministro della salute concernente il riparto del Fondo per l'esclusività del rapporto del personale dirigente del ruolo sanitario per l'anno 2018 sancita nella seduta del 22 novembre 2018 (rep. atti n. 210/CSR);

Vista la normativa che stabilisce che le seguenti regioni e province autonome provvedono al finanziamento del Servizio sanitario nazionale nei propri territori senza alcun apporto a carico del bilancio dello Stato, ed in particolare l'art. 34, comma 3, della legge 23 dicembre 1994, n. 724, relativo alla Regione Valle d'Aosta e alle Province autonome di Trento e Bolzano, l'art. 1, comma 144, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, relativo alla Regione Friuli-Venezia Giulia e l'art. 1, comma 836, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, relativo alla Regione Sardegna;

Visto altresì l'art. 1, comma 830, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, ai sensi del quale la Regione Siciliana partecipa alla spesa sanitaria con una quota pari al 49,11 per cento;

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 del 28 novembre 2018, n. 6013-P, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base della presente delibera;

Delibera:

L'importo di euro 30.152.000, a valere sulle disponibilità del Fondo sanitario nazionale 2018, vincolato al finanziamento del Fondo per l'esclusività del rapporto del personale dirigente del ruolo sanitario che ha optato per la libera professione intramuraria, è ripartito tra le regioni a statuto ordinario e la Regione Siciliana come da allegata tabella, che costituisce parte integrante della presente delibera.

Roma, 28 novembre 2018

Il vice Presidente: TRIA*Il segretario:* GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 26 febbraio 2019

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 154

