

# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

**Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001). Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno.** (Deliberazione n. 81/2006).

## IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

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

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

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

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pub-

blica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002, supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle opere strategiche, che riporta all'allegato 2, tra il «Sistema di attraversamento Nord-Sud dei valichi appenninici», la «SS 64 Porrettana»;

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

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*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 primo Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario, stabilendo che di norma le richieste di finanziamento a carica delle risorse destinate all'attuazione del Programma vengano corredate dallo schema sintetico, ma prevedendo la redazione della versione analitica per le opere per le quali questo Comitato stesso richieda supplementi di istruttoria;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24, (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004) con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i

documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

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

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

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

Vista la relazione istruttoria sul progetto preliminare dell'intervento «Nodo ferroviario di Casalecchio di Reno (Bologna)», trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota 23 gennaio 2006, n. 44, e nella quale si propone l'approvazione, con precisazioni, del progetto stesso ai soli fini procedurali;

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

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Emilia-Romagna, sottoscritta il 19 dicembre 2003 e che, alla voce «Sistema di attraversamento nord-sud dei valichi appenninici», prevede l'«ammodernamento della s.s. 64 Porrettana - Nodo di Casalecchio», con un costo di 51,646 milioni di euro, di cui 25,823 a carico di RFI per opere ferroviarie;

Considerato che l'opera, per quanto attiene agli interventi viari, è inclusa nel piano della viabilità 2003-2012, sul quale questo Comitato si è espresso nella seduta del 18 marzo 2005 con delibera n. 4 *Gazzetta Ufficiale* n. 165/2005);

Considerato che la «Nota aggiuntiva» all'Allegato infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2006-2009 riporta nel «Quadro delle esigenze finanziarie delle proposte avanzate dalle Regioni in sede di Conferenza Stato-Regioni» il «Sistema di attraversamento Nord-Sud dei valichi appenninici: Nodo ferroviario di Casalecchio sulla SS 64 e SS 62 della Cisa nella tratta Parma-Fornovotaro» con un costo di 136 milioni di euro e fabbisogno per il medesimo importo;

Considerato che l'iter procedurale di approvazione del citato allegato infrastrutture e della relativa «Nota aggiuntiva» non si è ancora concluso e rilevato che detta nota pone a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma l'intervento in questione, che la delibera n. 121/2001 includeva ai soli fini procedurali;

Ritenuto quindi condivisibile la posizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, come esposto, chiede al momento solo l'approvazione in linea tecnica del progetto, rinviando pertanto sostanzialmente la proposta di assegnazione delle risorse all'atto di approvazione del progetto definitivo;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

Prende atto

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

*sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

che il progetto interessa il territorio del comune di Casalecchio di Reno in provincia di Bologna e prevede la realizzazione di una variante della strada statale Porrettana, con un tracciato parzialmente esterno alla perimetrazione del centro abitato, per uno sviluppo di circa 4 km;

che l'infrastruttura stradale si svilupperà in aderenza al tracciato ferroviario della linea Bologna-Pistoia, coinvolto anch'esso nella progettazione del nodo infrastrutturale e per il quale, in particolare, è previsto, tra gli altri interventi, l'interramento della stazione;

che il progetto include, tra le opere più significative, la realizzazione di due gallerie artificiali a servizio della Porrettana e della linea ferroviaria, che permettono di congiungere le due aree della città ora separate dalla linea ferroviaria medesima, e di numerosi viadotti e sottovia, nonché il nuovo cavalcavia lungo il tracciato esistente della Porrettana, mentre è prevista una devia-

zione planoaltimetrica della linea ferroviaria con la realizzazione di opere d'arte concepite in previsione del predetto raddoppio della linea stessa;

che il progetto preliminare dell'opera, corredato dallo studio di impatto ambientale, è stato trasmesso in data 14 dicembre 2004 dall'ANAS S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle altre amministrazioni interessate nonché agli enti interferiti;

che con la citata nota l'ANAS ha evidenziato che l'opera è soggetta a valutazione di impatto ambientale regionale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996;

che al procedimento finalizzato alla realizzazione dell'intervento «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (Bologna)» è stata data pubblicità attraverso la pubblicazione di avviso di deposito, in libera visione al pubblico, degli elaborati progettuali sul Bollettino ufficiale della regione Emilia-Romagna;

che la regione Emilia-Romagna con delibera di giunta 12 dicembre 2005, n. 2119, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito alla compatibilità ambientale ed ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'opera;

che parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto all'esame ha espresso anche il Ministero per i beni e le attività culturali in data 18 aprile 2005, con nota n. DIP. 0708/407/3752;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;

*sotto l'aspetto attuativo:*

che il soggetto aggiudicatore viene individuato in ANAS S.p.A.;

che il tempo complessivo dall'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue alla messa in esercizio dell'opera è stimato in circa 48 mesi;

*sotto l'aspetto finanziario:*

che il costo dell'intervento «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (Bologna)» è quantificato nel progetto preliminare in 147.358.420,91 euro, così articolati:

Lavori	Importo in euro
—	—
<i>Lavori stradali</i>	
Lavori a base d'asta	67.495.589,17
Somme a disposizione	31.004.478,43
Importo totale dei lavori	98.500.067,60

*Lavori ferroviari*

Lavori a base d'asta	25.296.297,71
Somme a disposizione	7.115.785,60
Importo totale dei lavori	32.412.083,31
Armamento ed opere tecnologiche ferroviarie	10.000.000,00
Opere provvisorie ferroviarie	6.446.270,00
Importo totale dei lavori (Stradali + Ferroviari);	147.358.420,91

che, a quanto specificato nella scheda redatta secondo lo schema approvato con la delibera n. 63/2003, non esistono risorse disponibili per la realizzazione dell'intervento e che l'onere relativo viene quindi imputato integralmente a carico dei fondi destinati all'attuazione del primo Programma delle opere strategiche;

che, come esposto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non propone al momento di procedere all'assegnazione di risorse a valere sui detti fondi;

Delibera:

#### 1. Approvazione progetto preliminare.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare dell'intervento «Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (Bologna)».

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2. Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 147.358.420,91 euro, di cui alla precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento.

1.3. Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

#### 2. Assegnazione CUP.

L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1.1 è subordinata all'assegnazione del CUP che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro trenta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della presente delibera.

Il CUP assegnato, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera approvata.

### 3. Copertura finanziaria.

3.1. Il problema della copertura finanziaria dell'intervento di cui al punto 1.1 sarà affrontato in sede di esame del progetto definitivo.

A corredo di detto progetto definitivo verrà trasmesso il piano economico-finanziario nella versione analitica prevista dalla delibera n. 11/2004, nonché la stesura aggiornata della scheda di cui alla delibera n. 63/2003 che evidenzia eventuali disponibilità sopraggiunte.

### 4. Disposizioni finali.

4.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

4.2. La Commissione VIA procederà - ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 - a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle altre prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase.

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

4.4. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e

subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

Roma, 29 marzo 2006

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario del CIPE:* BALDASSARRI

Registrato alla Corte dei conti il 5 settembre 2006  
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 280

ALLEGATO  
Del. n. 81/2006

#### PRESCRIZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

*Prescrizioni in fase di progettazione:*

relativamente al tracciato della Porrettana storica si dovrà osservare la direttiva del P.T.C.P. (art. 12.10, comma 4) relativa alla contemporaneità della rifunionalizzazione del tracciato esistente ed attivare, pertanto, in fase di progetto definitivo, un coordinamento tecnico al fine di individuare gli interventi di riorganizzazione funzionale e fisica della vecchia sede stradale della Porrettana e relativi finanziamenti;

per il tracciato stradale si prescrive, in fase di elaborazione del progetto definitivo, di concordare con la Provincia di Bologna, il Comune di Casalecchio di Reno e la Regione Emilia-Romagna l'ipotesi di variazione altimetrica del tracciato denominato nella documentazione integrativa «soluzione B» che preveda:

il superamento della ferrovia Bologna-Pistoia da parte del tracciato della nuova Porrettana, attraverso una galleria artificiale dalla progressiva 1+64,72 alla progressiva 1+340, per circa 280 mt;

lo svincolo in località Faianello con la viabilità locale conformato a livello superiore rispetto al piano della nuova Porrettana situato a quota 66 mt slm;

le rampe di collegamento con via Zannoni realizzate in rilevato e la connessione con via Ronzani realizzata tramite sottopasso presso quello esistente al Km 2+190;

relativamente alla viabilità esistente, ripristino della connessione con via Ronzani, mediante una rotonda di raccordo anche con via dei Martiri e via Marconi;

si prescrive che la galleria principale della nuova Porrettana sia almeno di 990 mt dal km 0+520 (Rotonda Biagi al Km 1+510), come previsto nella documentazione integrativa;

nel caso in cui all'interno della galleria si riuscisse a trovare lo spazio per due piazzole di sosta dell'estensione di 3 m × 45 m si dovrà valutare la possibilità di allungare la galleria di altri 300 metri; nel caso in cui si riuscisse a trovare lo spazio per una sola piazzola di sosta dell'estensione di 3 m × 45 m andrebbe valutata la possibilità di allungare la galleria di 150 metri;

oltre al decreto ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792, la progettazione della galleria dovrà rispettare i criteri relativi ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale ai sensi della

direttiva dell'Unione europea 2004/54/CE: tale norma si applica a tutte le gallerie di lunghezza superiore a 500 metri siano esse in esercizio, in costruzione o in progettazione;

per motivi di sicurezza, si dovrà prevedere la sormontabilità, ove possibile, oppure l'adeguata protezione dei manufatti anti rumore previsti in corrispondenza delle rampe d'accesso;

sui tratti stradali esterni alle gallerie, in sede di progettazione definitiva, si dovranno valutare soluzioni per le pavimentazioni, considerando tecniche sperimentate per l'abbattimento delle concentrazioni di inquinanti emessi dagli autoveicoli, che sfruttano i processi di degradazione (principalmente di natura ossidativa) delle principali sostanze inquinanti e microbiche ad opera di speciali «fotocatalizzatori», tra cui il biossido di titanio;

per il tracciato ferroviario si prescrive, in fase di elaborazione del progetto definitivo, di concordare con la Provincia di Bologna, il Comune di Casalecchio di Reno e la Regione Emilia-Romagna l'ipotesi di tracciato che più di ogni altra consenta il raggiungimento degli obiettivi di seguito elencati, compatibilmente con i limiti dettati dall'interferenza tra le due infrastrutture:

la localizzazione della nuova fermata interrata in corrispondenza dell'attuale stazione di Casalecchio di Reno;

mantenimento della velocità di 100 km/h per tutto il tratto da interrare;

realizzazione di un unico marciapiede ad isola, parzialmente in curva, di larghezza minima 4 metri, ed in corrispondenza delle scale larghezza minima 7 metri;

garantire l'accesso al binario 1 della stazione di Casalecchio Garibaldi in condizioni non peggiorative rispetto all'attuale (come velocità e lunghezza);

lunghezza banchina non inferiore a 250 m (standard SFM);

altezza banchina 55 cm sul piano del ferro (raggio di curvatura del binario in banchina non inferiore a 700 m);

pendenza in generale non superiore al 13 per mille e, se possibile, non superiore al 10 per mille in sfavore di avviamento da fermo;

si prescrive la realizzazione di tutte le opere civili predisposte per il doppio binario fino alla progr. Km 121+150; nonché di verificare, in sede di progettazione definitiva, con la Provincia di Bologna e la Regione Emilia-Romagna - Agenzia trasporti pubblici - la possibilità della posa del secondo binario contestualmente all'intervento previsto.

#### Mitigazione e compensazione

si prescrive che, in attuazione dell'art. 12.11, comma 5, delle norme del P.T.C.P., debba essere realizzata una fascia di ambientazione pari a 30 m per lato; verificato che il progetto preliminare presentato prevede una fascia di rispetto stradale pari a 50 m per lato nei tratti extraurbani, e che, nel tratto Faianello, tale fascia è destinata all'inserimento paesaggistico dell'opera, si prescrive altresì che il progetto di inserimento paesaggistico sia sviluppato anche nel tratto sud, in prossimità all'area di servizio del Cantagallo;

per le aree permeabili intercluse dall'opera e non occupate dal vivaio si dovrà prevedere l'impianto di nuova vegetazione per implementare ulteriormente la fascia di ambientazione stradale;

al fine di diminuire ulteriormente l'occupazione di superfici nella zona del vivaio si dovranno adottare tutte le tecniche possibili per diminuire la superficie di occupazione dei rilevati stradali o delle scarpate nel caso di trincee;

eventuali muri di sostegno e mitigazioni acustiche (barriere, terrapieni ecc.) dovranno essere opportunamente schermati con soluzioni paesaggistiche o architettoniche (schermatura con impianto di vegetazione arborea ed arbustiva, utilizzo di rampicanti, ecc.);

in generale si dovranno utilizzare specie autoctone e/o naturalizzate, che garantiscono un maggior successo d'impianto (facilità all'attecchimento, adattamento pedo-climatico, buona resa nello sviluppo, minori costi di manutenzione);

latifoglie non autoctone possono essere tollerate in misura minore e limitatamente agli ambiti fortemente urbanizzati in cui sono necessari interventi con finalità estetiche; stessa logica deve essere seguita per le specie arbustive non autoctone;

assolutamente da evitare sono le specie riconosciute come invasive (Robinia, Ailanto, Amorpha, ecc.);

la tipologia di impianto e gli standard vivaistici da utilizzare nella progettazione esecutiva dovranno favorire un rapido sviluppo della vegetazione, utilizzando piante a pronto effetto e sedime forestale in funzione degli obiettivi che si vorranno perseguire: verde d'arredo, verde schermante, verde con funzione naturalistica, ecc.;

dovranno essere considerate prioritarie, e quindi di immediata esecuzione, le opere e gli interventi di mitigazione: le priorità di intervento dovranno essere concertate con l'Amministrazione del comune di Casalecchio di Reno.

#### Atmosfera

si prescrive di perseguire l'indirizzo contenuto nell'art. 13.8 del P.T.C.P. «Requisiti degli insediamenti in materia di qualità dell'aria», in base al quale, fino all'approvazione del Piano di gestione della qualità dell'aria, la pianificazione e la progettazione di infrastrutture stradali, nell'individuazione del tracciato con il minor impatto ambientale tra le possibili alternative di localizzazione, dovrà perseguire — tra gli altri — l'obiettivo di minimizzare il numero di edifici residenziali, sanitari o scolastici, a distanze (calcolate su proiezione orizzontale) inferiori a 50 m dal confine stradale delle strade extraurbane, classificate come rete di base di interesse regionale;

in fase di progettazione definitiva andranno previste soluzioni progettuali di impianti di convogliamento e filtrazione di polveri; è noto infatti che in galleria per le polveri, oltre alla componente primaria corrispondente alle emissioni veicolare dirette, incide profondamente il contributo del risollevarimento meccanico dovuto allo scorrimento veicolare: in tale ambiente ad elevato accumulo occorrerà analizzare le soluzioni di filtrazione posizionando adeguatamente gli sbocchi dei relativi canali;

si prescrive come già previsto nel S.I.A., in fase di monitoraggio corso d'opera e post operam, di prevedere un punto di misura per la verifica della concentrazione delle polveri, anche fini.

#### Acque

si prescrive di analizzare in sede di progettazione definitiva per la fase definitiva, vista l'elevata lunghezza dei tratti in galleria e/o in trincea, le interferenze dell'intero corpo interrato (comprese le strutture di fondazione) con le falde acquifere rilevate e di progettare adeguati sistemi di bypass delle stesse, tenendo conto delle direzioni di deflusso della falda connessa al fiume, valutando le eventuali modifiche alle funzioni di drenaggio e/o la ricarica tra falda e fiume;

si prescrive, in attuazione del P.T.C.P., art. 4.2 «Alvei attivi», di non creare deviazioni artificiali garantendo il regime di officiosità idraulica del Rio Bolsenda e del Rio dei Gamberi, anche al fine escludere attività che possano generare rischio idraulico e inquinamento delle acque;

si prescrive che ogni modificazione morfologica dei suoli in queste zone d'alveo — compresi la copertura di tratti appartenenti al reticolo idrografico minore, minuto e di bonifica — non deve comunque alterare il regime idraulico delle acque né alterare eventuali elementi naturali fisici e biologici che conferiscono tipicità o funzionalità

all'ecosistema fluviale; si prescrive, inoltre, che ogni modificazione morfologica è subordinata al parere favorevole dell'Autorità idraulica competente;

in relazione all'art. 4.5 del P.T.C.P., il progetto proposto ricade, nella zona prossima all'area Cantagallo, in zona ad alta probabilità di inondazione; a tal proposito si prescrive che, in fase di progettazione definitiva, venga posta particolare attenzione a tali aspetti: in particolare si dovrà evitare di non incrementare, con la nuova opera, il rischio idraulico, garantendo inoltre coerenza con la pianificazione degli interventi di emergenza e di protezione civile;

si evidenzia che gli interventi che riguardano la via Ronzani ricadono in un'area inondabile con tempi di ritorno 200 anni: la progettazione definitiva dovrà tenere conto della protezione dal rischio idraulico e della compatibilità con gli interventi di messa in sicurezza idraulica dell'area latistante di prevista nuova edificazione in compatibilità con la pianificazione di bacino;

si dovrà valutare, in sede di progettazione definitiva, gli effetti dell'intervento sia durante la fase di realizzazione, in cui si prevede l'aggettamento di tali acque, stimando i volumi e individuando il recettore finale, sia durante la fase di esercizio in cui si potrebbe verificare l'effetto diga con l'ulteriore innalzamento della falda superficiale a monte dell'intervento, parallelamente alla strada;

lo scarico di tali acque pompate in fase di cantiere dovrà essere autorizzato dalla Provincia di Bologna, ai sensi dell'art. 111 della legge regionale n. 3/1999, previa verifica di compatibilità;

per quanto concerne il sistema di drenaggio delle acque reflue di origine meteorica e di origine accidentale (sversamenti, acque di spegnimento di eventuali incendi, acque di lavaggio della piattaforma, ecc.) dell'infrastruttura, si dovranno prevedere presidi a tutela dei corsi d'acqua e della fognatura e nello specifico prevedere, in fase di progettazione esecutiva, saracinesche idrauliche all'immissione dei reflui nella fognatura e all'immissione dei reflui provenienti dai bacini di laminazione nei corsi secondari che scaricano immediatamente nel sottostante fiume Reno;

la regimazione idraulica delle acque meteoriche di piattaforma stradale dovrà essere progettata conformemente alla D.G.R. n. 286/2005 ed alle linee guida in corso di emanazione;

dalla progr. km 2.1 alla progr. 3.9 in cui è previsto, per la regimazione idraulica, la raccolta delle acque meteoriche ed il convogliamento a sistemi di trattamento (sedimentazione, disoleatore e impianto di fitodepurazione), si prescrive la necessità di prevedere i manufatti di controllo (sedimentatore/disoleatore), completati con sistema di chiusura manuale, a monte delle vasche di fitodepurazione;

il progetto esecutivo del sistema di raccolta e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali dovrà essere approvato dall'Amministrazione comunale di Casalechio di Reno;

la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento (presidi idrici), così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico ANAS SpA.; il progetto definitivo dovrà, quindi, contenere il «piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali»; in particolare la manutenzione degli impianti dovrà essere garantita con una cadenza minima di 4 volte all'anno;

per quanto attiene alle interferenze dirette tra i manufatti e le aree appartenenti al demanio idraulico dei corsi d'acqua pubblici, prima della esecuzione dei lavori dovranno essere ottenute le autorizzazioni necessarie in base alle vigenti normative in materia di polizia idraulica, previa verifica dei relativi progetti definitivi da parte dell'Autorità competente;

per l'approvvigionamento di acqua non potabile è da evitarsi la perforazione di nuovi pozzi e si ritiene quindi necessario prevedere l'uso di acque superficiali.

## Rumore

in fase di redazione del progetto definitivo, si dovrà produrre uno studio di impatto acustico di dettaglio dell'esercizio dell'opera per un orizzonte temporale superiore ai 10 anni dall'entrata in esercizio rispondente alla normativa regionale, che evidenzii il rispetto dei limiti normativi, senza interventi diretti sui ricettori, coerentemente con quanto dichiarato nello studio: «la configurazione geometrica rende possibile la bonifica delle situazioni di criticità mediante interventi di contenimento del rumore lungo il tracciato dell'infrastruttura». Dovrà essere previsto, inoltre, anche il monitoraggio dell'efficacia delle misure di mitigazione realizzate;

lo studio dovrà fornire almeno: dati input in termini di veicoli/h medi diurni e notturni, percentuale veicoli pesanti, velocità (leggeri e pesanti). Tali dati dovranno essere coerenti con gli aggiornamenti degli studi del traffico, effetto suolo, caratteristiche acustiche di barriere e trattamenti superficiali (asfalto, pareti, ecc.); lo studio dovrà — altresì — fornire specifiche sulla ricostruzione della sorgente ferroviaria e sulla simulazione dell'effetto della galleria e dei pannelli fonoassorbenti previsti come copertura;

lo studio dovrà contenere l'esplicitazione della taratura della simulazione (nello specifico la differenza tra il valore misurato e il valore simulato nei punti di taratura) e le eventuali correzioni applicate alla modellazione e l'attendibilità della simulazione;

lo studio, per tutti i ricettori all'interno delle fasce di pertinenza, dovrà fornire i livelli sonori in facciata per il periodo diurno e quello notturno almeno per il punto più esposto. Si richiede inoltre la stima dei livelli sonori equivalenti, per i periodi diurni e notturni, per i ricettori maggiormente significativi all'esterno delle fasce, considerando anche le rimanenti sorgenti sonore al fine di verificare il rispetto della zonizzazione acustica: tali dati dovranno essere forniti in forma tabellare con il raffronto dei limiti derivanti dalle infrastrutture di trasporto e quelli di zonizzazione acustica, considerando lo scenario di progetto con e senza mitigazioni e lo scenario tendenziale;

lo studio dovrà fornire motivazione adeguata ai sensi della normativa vigente degli interventi diretti sui ricettori;

lo studio dovrà fornire, inoltre, mappe di sufficiente dettaglio per lo stato di fatto e per quello di progetto con e senza mitigazioni con le principali sorgenti sonore e tutti gli ostacoli alla propagazione, nonché sezioni acustiche dei punti maggiormente significativi (viadotti, gallerie, trincea, rilevato, ecc); nelle sezioni si dovranno vedere i ricettori prossimi all'infrastruttura per lo stato di fatto e di progetto con e senza mitigazioni; dovrà essere previsto, inoltre, anche il monitoraggio dell'efficacia delle misure di mitigazione realizzate;

in riferimento al cantiere si prescrive la realizzazione di uno studio di impatto acustico di dettaglio, finalizzato ad esplicitare per quali ricettori non saranno rispettati i limiti previsti nella D.G.R. n. 45 del 21 gennaio 2002 per le attività di cantiere e quale sarà la durata temporale prevista dei superamenti e la loro entità;

in fase di redazione del progetto definitivo, vanno previste tutte le misure di mitigazione dei livelli di rumore possibili; in particolare per i cantieri fissi va valutato se esistono possibili alternative di localizzazione;

dovrà essere effettuata la caratterizzazione del clima acustico in fase di cantierizzazione delle aree dei cantieri principali, delle piste di cantiere e del loro innesto sulla viabilità locale; la documentazione dovrà contenere:

la definizione della tipologia di attività di cantiere (cantieri principali, piste di cantiere e loro innesto sulla viabilità locale, viabilità di approvvigionamento dei materiali dalle cave);

l'individuazione particolareggiata della collocazione delle varie sorgenti sonore e della localizzazione delle attività rumorose;

l'indicazione in dettaglio delle lavorazioni eseguite, delle sequenze temporali in cui avvengono, delle macchine utilizzate e dei livelli sonori prodotti;

l'individuazione di una giornata tipo, rappresentativa delle condizioni di massima rumorosità per i ricettori più esposti;

le indicazioni del periodo di riferimento, diurno/notturno, in cui avvengono le lavorazioni;

l'individuazione e la caratterizzazione di tutti i recettori presenti nell'intorno e potenzialmente oggetto di impatto;

la caratterizzazione acustica della situazione *ante-operam*;

la caratterizzazione acustica dei livelli sonori durante le attività di cantiere, effettuata con appositi modelli previsionali del rumore: in una eventuale schematizzazione delle sorgenti risulta accettabile il concetto di baricentro acustico, purché riferito ad una singola lavorazione e non all'intero cantiere. L'altezza del baricentro dovrà comunque cautelativamente coincidere con l'altezza della sorgente più rumorosa di ogni singola lavorazione; il parametro di riferimento per la caratterizzazione acustica è il *L<sub>aeq</sub>* misurato in facciata del ricettore più esposto, al primo e all'ultimo piano;

sulla base degli studi di cui sopra si dovrà valutare la necessità di introdurre eventuali mitigazioni acustiche, sul cantiere e sui ricettori: le azioni attivate dovranno consentire il rispetto dei limiti sonori previsti dalle normative vigenti.

#### *Suolo e sottosuolo*

qualora accidentalmente si dovessero verificare sversamenti di sostanze inquinanti nel suolo, si dovrà darne immediata comunicazione al Comune di Casalecchio di Reno e all'ARPA territorialmente competente;

per eventuali trattamenti a calce, dovranno essere indicati dove verranno ubicati i depositi della calce e le loro caratteristiche ed individuati i mezzi spandicalce che verranno utilizzati e gli accorgimenti e/o precauzioni che saranno adottati laddove tali trattamenti siano effettuati in prossimità di abitazioni.

#### *Controlli, monitoraggio e compensazioni*

si prescrive un piano di monitoraggio, della fase di cantiere e della fase di esercizio, con l'individuazione dei punti e delle modalità di monitoraggio ipotizzati;

le prescrizioni dovranno essere verificate attraverso una campagna di monitoraggio strumentale da realizzarsi durante la realizzazione dell'opera, ad opera e mitigazioni realizzate e, sulla base dei risultati ottenuti, dovranno essere assunte le necessarie determinazioni conseguenti;

il monitoraggio in fase di cantiere dovrà definire il protocollo con il quale si provvederà (oltre alle matrici investigate, ai punti e alla periodicità di campionamento, ecc.) ai tempi di elaborazione dei dati ed ai destinatari delle informazioni e dei risultati nonché alla definizione dei criteri che verranno adottati affinché il monitoraggio, durante l'opera, possa essere efficace sia a rilevare criticità che ad intervenire immediatamente a rimuoverne le cause; resta inteso che il monitoraggio dovrà essere predisposto in maniera tale da potere essere utilizzato anche come fonte di informazione per la popolazione interessata.

#### *Archeologia*

si dovranno concordare, con la competente Sovrintendenza, le specifiche strategie di intervento nei singoli settori, per tutelare la corretta identificazione e conoscenza degli eventuali resti archeologici portati in luce: si anticipa comunque l'ineludibilità di sondaggi preventivi mirati e di controlli in corso d'opera sull'intera area interessata dai lavori in progetto;

compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, dovranno essere effettuate preliminarmente prospezioni geofisiche, secondo modalità ed esigenze da concordare con la Soprintendenza competente.

#### *Cantierizzazione*

si dovrà garantire, durante le fasi di cantierizzazione, la fluidità e la sicurezza dei collegamenti veicolari e ciclopedonali sulle direttrici di traffico via Porrettana e via Marconi interessate — rispettivamente — dalle opere denominate «Cavalcavia Porrettana» e «Galleria artificiale» eventualmente mediante la predisposizione di itinerari alternativi;

si dovrà sviluppare adeguatamente la progettazione definitiva delle aree dei cantieri, delle piste di cantiere e del loro innesto sulla viabilità locale;

per quanto attiene le aree dei cantieri al fine della protezione dagli inquinamenti accidentali, dovrà essere evitato l'interramento di contenitori destinati all'immagazzinamento di sostanze o preparati pericolosi, carburanti e rifiuti, preferendo l'installazione di depositi epigei; qualora l'interramento fosse necessario dovrà essere prodotta la relazione descrittiva e quella idrogeologica per i manufatti;

si dovrà definire la presenza di ricettori prossimi alle zone operative ed alle piste di cantiere: si precisa in generale — che, se tecnicamente possibile, dovrà essere sempre presa in considerazione la possibilità di installare barriere antirumore definitive o provvisorie e reti antipolvere, in particolare in presenza di situazione di particolare criticità (ad es. trattamenti a calce, demolizioni, ecc.).

#### *Autorizzazioni*

resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi.

#### *Altre prescrizioni*

si dovrà procedere all'aggiornamento dello studio trasportistico della «Nuova Porrettana»: a tal fine si prescrive di effettuare l'aggiornamento del predetto studio che contenga i seguenti elementi:

ricostruzione della matrice O/D, distinta in veicoli leggeri e pesanti, relativa allo scenario attuale e futuro al 2020;

ricostruzione del grafo stradale attuale e futuro, inserendo anche il tracciato autostradale dell'A1;

valutazioni degli scenari simulati attraverso seguenti indicatori trasportistici: livello di congestione per tipologia di strada; veicoli equivalenti\*Km; veicoli equivalenti\*h (assumendo in entrambi gli indicatori coefficiente di equivalenza dei veicoli pesanti pari a 2,5<sup>5</sup>); sviluppo chilometrico direzione della rete e capacità cumulata, entrambi distinti per tipologia di strada;

valutazioni degli scenari simulati attraverso rappresentazioni grafiche che evidenzino l'entità dei flussi sulla rete distinti in veicoli leggeri e pesanti, le condizioni di deflusso e le variazioni di flusso degli scenari futuri o di progetto rispetto allo scenario attuale;

si prescrive la messa in sicurezza del ponte ferroviario sul Rio dei Gamberi;

considerata l'influenza della velocità dei veicoli sulle emissioni inquinanti (atmosferiche, rumore ecc.), si prescrive l'adozione di interventi di prevenzione quali la limitazione di velocità, nell'attraversamento dell'area del comune di Casalecchio, che è prevalentemente urbanizzata;

per tutta la lunghezza del tracciato stradale si dovrà prevedere sistemi di contenimento e stoccaggio di inquinanti;

si dovrà evitare l'utilizzo dell'area del Faianello per l'ubicazione dei cantieri ad esclusione dello stretto necessario per la realizzazione del sedime stradale; inoltre dovrà essere evitato il rimodellamento con deposito dei materiali di scavo provenienti dalla realizzazione della galleria o della trincea, in particolare per l'area occupata dall'ex vivaio;

tenendo presente che la conservazione della vegetazione esistente è da ritenersi necessaria, vista la qualità botanica ed ecologica del sito, si dovranno studiare nuove soluzioni infrastrutturali (rotatoria con minor raggio, non alterazione dell'attuale morfologia del terreno mediante «tombamento») e di cantiere (ubicazione del Campo Base A1, stoccaggio delle terre), per minimizzare tali impatti;

in relazione all'area compresa tra l'Autostrada A1 e la nuova Porrettana e tra il cantiere Base A1 e Rio dei Gamberi, si dovranno integrare le opere di mitigazione e ripristino afferenti ai due progetti (Nodo Ferrostradale e Ampliamento terza corsia autostrada A1) in modo da armonizzare le soluzioni previste;

poiché l'elenco prezzi unitari non contiene le voci relative alle opere a verde, il computo metrico estimativo non riporta i costi e le quantità previste per la realizzazione delle opere a verde: si richiede di definire le opere e costi previsti;

dalla verifica del Piano particolare di esproprio si rileva che alcune aree destinate al ripristino finale (mitigazioni) non sono individuate tra quelle da espropriare: è pertanto necessario riverificare il piano particolare di esproprio integrandolo con le aree mancanti;

il progetto definitivo dovrà prevedere un approfondimento sulla vegetazione esistente nell'area mediante un censimento del verde individuazione planimetrica degli individui e rilievo della specie botanica) in modo da poter rilevare le interferenze del progetto ed elaborare un piano di cantiere sulla modalità di gestione delle attività di costruzione al fine di salvaguardare la vegetazione;

sulla base del censimento effettuato e delle soluzioni progettuali scelte dovranno essere elaborati una relazione tecnica ed un progetto di inserimento ambientale; il progetto dovrà prevedere anche per il tratto sud, in prossimità all'area di servizio del Cantagallo, la realizzazione di una fascia di ambientazione (30 metri per lato) così come previsto dall'art. 12.11, comma 5(1), delle Norme del P.T.C.P.;

assolutamente necessaria è la scelta di ricomprendere nel progetto esecutivo le operazioni di manutenzione degli impianti per almeno tre anni dalla messa a dimora; a questa si aggiunge la necessità di prevedere un reimpianto delle fallanze nel primo anno di manutenzione;

per il ripristino delle aree di cantiere, come previsto nel SIA, si dovrà riutilizzare il terreno vegetale proveniente dallo scortico e si avrà cura di provvedere ad accumulo separato dalle altre tipologie di materiale, in spessori adeguati, e alla manutenzione per evitarne la morte biologica;

si dovranno caratterizzare i fanghi di decantazione, depurazione e disoleazione al fine di scegliere le idonee modalità di stoccaggio, pretrattamento e smaltimento: la gestione e la manutenzione sarà a carico di ANAS S.p.A.;

il progetto esecutivo dovrà contenere il «piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di smaltimento dei reflui»: in particolare la manutenzione degli impianti dovrà essere garantita con una cadenza minima di 4 volte all'anno;

per limitare le emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali di costruzione, dall'esercizio di impianti fissi e dalla movimentazione dei mezzi su strada di cantiere sterrata, è necessario:

per l'impianto di betonaggio e altri impianti fissi, prevedere sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione;

qualora nella composizione del calcestruzzo rientri come materia prima il polistirolo, il ciclo delle acque usate, provenienti anche dal lavaggio delle autobetoniere, non dovrà essere svolta a cielo aperto e comunque, prima dello scarico delle acque usate, dovranno essere interposte griglie di trattenimento del materiale plastico;

prevedere, come descritto nel SIA, la umidificazione dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti e delle vie di transito da e per i cantieri, soprattutto quando queste si trovino nelle vicinanze dell'aggregato urbano;

per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni;

acquisire le autorizzazioni necessarie per le emissioni di inquinanti in atmosfera ai sensi delle vigenti normative.

06A08323

## ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI PRIVATE E DI INTERESSE COLLETTIVO

PROVVEDIMENTO 5 settembre 2006.

**Norma transitoria sulla composizione del collegio di garanzia per la disciplina degli albi e degli agenti di assicurazione, dei mediatori di assicurazione e di riassicurazione e del ruolo dei periti assicurativi.** (Provvedimento n. 2461).

### L'ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI PRIVATE E DI INTERESSE COLLETTIVO

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 576, concernente la riforma della vigilanza sulle assicurazioni, modificata ed integrata dalla legge 9 gennaio 1991, n. 20, dal decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 90, e dal decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 385;

Vista la legge 7 febbraio 1979, n. 48, che ha disciplinato l'istituzione ed il funzionamento dell'albo nazionale degli agenti di assicurazione;

Vista la legge 28 novembre 1984, n. 792, recante l'istituzione ed il funzionamento dell'albo dei mediatori di assicurazione;

Vista la legge 17 febbraio 1992, n. 166, concernente l'istituzione ed il funzionamento del ruolo nazionale dei periti assicurativi per l'accertamento e la stima dei danni ai veicoli a motore ed ai natanti soggetti alla disciplina della legge 24 dicembre 1969, n. 990, derivanti dalla circolazione, dal furto e dall'incendio degli stessi;

Visto il decreto legislativo 13 ottobre 1998, n. 373, recante la razionalizzazione delle norme concernenti l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo - ISVAP ed, in particolare l'art. 1, commi 1 e 2;

Visto il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il codice delle assicurazioni private ed, in particolare, l'art. 331, comma 3, che prevede, tra l'altro, la composizione e le modalità di nomina dei componenti del collegio di garanzia sui procedimenti disciplinari e l'art. 354, comma 4, che dispone, tra l'altro, che le norme abrogate o sostituite, e le relative norme di attuazione, continuino a trovare applicazione, in quanto compatibili, fino alla data di entrata in vigore dei provvedimenti adottati ai sensi del predetto codice nelle corrispondenti materie;

Visto il provvedimento ISVAP n. 1338 G. dell'11 novembre 1999, recante norme di organizzazione e funzionamento del collegio di garanzia per la disciplina degli albi degli agenti di assicurazione, dei mediatori di assicurazione e di riassicurazione e del ruolo dei periti assicurativi ed, in particolare, l'art. 2, comma 1, concernente le modalità ed i requisiti di nomina del collegio di garanzia nonché la durata in carica dei suoi componenti;