

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 13 maggio 2010.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Collegamento tra il porto di Ancona e la grande viabilità (CUP F31B01000120001). Approvazione del progetto preliminare. (Deliberazione n. 34/2010).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 - oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo comitato - reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, prevedendo in particolare che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo ed ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», che, all'art. 11, dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP) e viste le relative delibere attuative adottate da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»), e s.m.i. e visti, in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi», e specificatamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione», e l'art. 165, comma 6, lettera b), che - in caso di motivato dissenso delle Regioni o Province autonome interessate - prevede,

a mezzo di un collegio tecnico costituito d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione o Provincia autonoma interessata, una nuova valutazione del progetto preliminare e dell'eventuale proposta alternativa formulata, all'atto del dissenso e nel rispetto delle funzionalità dell'opera, dalla Regione o Provincia autonoma dissenziente;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'«Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009 che, ai sensi dell'art. 20 del decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, individua la «Viabilità di accesso al porto di Ancona» tra gli investimenti pubblici statali ritenuti prioritari, e nomina - tra i commissari straordinari di cui alla citata norma - il commissario straordinario delegato per la predetta opera;

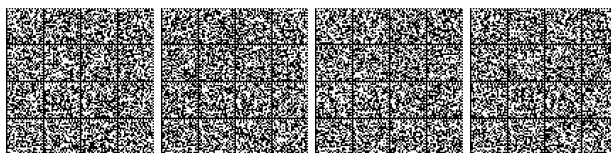
Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 riporta tra gli «Hub portuali» la voce «Ancona» e che all'allegato 2 include tra gli «Hub portuali, aeroportuali e interportuali» la voce «Allacci plurimodali al porto di Ancona»;

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 1° programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo comitato, nel rivisitare il 1° programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), conferma, all'allegato 1, la voce «Ancona» tra gli «Hub portuali» e specifica, all'allegato 2, per l'«Hub di Ancona», l'intervento «adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria»;

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - è stato costituito il comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mos-



se alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'Intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'Intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che l'attività posta in essere non vincola la Regione fino a quando l'Intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'Intesa stessa non si perfezioni;

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

Vista la nota 24 febbraio 2010, n. 7956, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo comitato del progetto preliminare del «Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità», provvedendo a trasmettere la relativa documentazione istruttoria comprensiva della proposta del promotore;

Vista la nota 16 marzo 2010, n. 11419, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso lo «Schema di concessione per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento viario del porto di Ancona - A14 e SS 16»;

Viste le note 13 e 30 aprile 2010, rispettivamente n. 15724 e n. 18912, con le quali il richiamato Ministero ha fornito chiarimenti in merito alla documentazione sopra citata, provvedendo - tra l'altro - all'invio di una versione aggiornata della Relazione istruttoria;

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

Considerato che nel documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2010-2013 - Allegato infrastrutture, sul quale questo comitato ha espresso parere favorevole con delibera 15 luglio 2009, n. 52 (*Gazzetta Ufficiale* 14/2010, S.O.), l'opera «Collegamento porto di Ancona alla grande viabilità» e richiamata, con una previsione di finanziamenti privati per 460 milioni di euro, nella tabella 11 «Interventi Fondo infrastrutture - quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009» e nella tabella 14 «Manovra triennale 2009-2011», che riporta - tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato - la voce «Hub portuali», tra cui l'Hub di Ancona;

Considerato il parere relativo all'intervento sopra citato dell'Unità tecnica finanza di progetto del Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Considerato che l'intervento in esame è previsto nell'Intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Marche, sottoscritta il 24 ottobre 2002;

Su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

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

Prende atto

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

Sotto l'aspetto tecnico-procedurale

che l'intervento riguarda la realizzazione del collegamento viario ad «elevata capacità» tra il porto di Ancona e l'autostrada A14, comprensivo della connessione alla variante alla SS 16, e che, in particolare, il collegamento è costituito da un asse principale di connessione tra la zona industriale prospiciente la «nuova darsena» del porto di Ancona e la A14 e da una bretella che unisce il citato asse principale e la SS 16;

che l'intervento ha le finalità di:

migliorare il collegamento del porto con le principali infrastrutture di trasporto stradale, favorendone la «messa in rete»;

assicurare, attraverso l'adeguamento dei collegamenti, le opportunità di sviluppo economico delle attività del centro di Ancona, del porto e dell'indotto, anche rendendo più veloci e semplici gli scambi tra i diversi poli attrattivi;

adeguare la viabilità di accesso al porto ai crescenti flussi di traffico, risolvendo i problemi di congestione della viabilità urbana attualmente utilizzata a tale scopo;

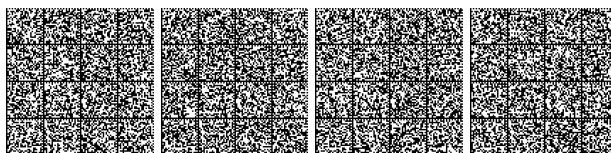
fornire un miglioramento alle condizioni d'inquinamento ambientale delle zone urbane e periurbane, rispondendo al crescente disagio espresso dai residenti;

favorire il recupero dell'area urbana prospiciente l'area portuale, in linea con gli indirizzi della pianificazione urbanistica;

che il suddetto collegamento sarà realizzato secondo le caratteristiche della categoria B strade extraurbane principali, di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, con due carreggiate separate, ciascuna delle quali costituita da 2 corsie per senso di marcia, di larghezza 3,75 m, affiancate sulla destra da una banchina di 1,75 metri e sulla sinistra da una banchina di 0,50 metri, per una larghezza totale di 22,00 m;

che l'intervento include la realizzazione di tre svincoli a livelli sfalsati (sulla A14, al porto e sulla SS 16), di un piazzale di esazione con annessi servizi accessori e un'area servizi con spazi attrezzati destinati alla sosta dei mezzi pesanti (subito dopo lo svincolo sulla A14), della barriera di esazione per il pagamento del pedaggio (tra le rampe di uscita dello svincolo autostradale di Ancona centro e la fine del collegamento in questione) e la realizzazione di un parcheggio a raso per i TIR e di un parcheggio multipiano per i veicoli leggeri (in area portuale);

che le opere d'arte maggiori sono costituite da 5 viadotti e da 2 gallerie a doppio fornice;



che per l'infrastruttura è previsto un sistema di esazione pedaggi di tipo misto, con riscossione del pedaggio sulla parte di barriera a sistema «chiuso» per le provenienze/destinazioni A 14 e sulle piste laterali, a sistema «aperto» per il traffico tra il porto di Ancona e la SS 16 (e viceversa);

che il 25 maggio 2005 l'ANAS ha presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la richiesta di approvazione del progetto preliminare dell'opera secondo le procedure della citata «legge obiettivo» e che su tale progetto sono stati formulati pareri dalla Regione Marche, dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dal Ministero per i beni e le attività culturali;

che, avendo successivamente verificato la possibilità di realizzare l'opera in questione mediante ricorso alla finanza di progetto, ai sensi degli articoli 152 e seguenti del decreto legislativo n. 163/2006, l'ANAS ha pubblicato, nel luglio 2007, l'avviso indicativo per sollecitare la presentazione di proposte per progettazione, realizzazione e gestione dell'infrastruttura, ponendo a base di gara il proprio progetto preliminare, e che il 23 aprile 2008 il Consiglio d'Amministrazione di ANAS ha dichiarato il pubblico interesse della proposta presentata dall'ATI Impregilo - Astaldi - Pizzarotti - Itinera, che è stata quindi individuata come promotore dell'intervento;

che il progetto preliminare elaborato dal promotore è stato sviluppato sulla base del precedente progetto elaborato da ANAS,

ricependo le prescrizioni relative alla presente fase progettuale riguardanti tra l'altro il sistema di esazione, il tracciato della bretella di collegamento, gli svincoli di connessione all'A14 e alla SS 16 e lo svincolo del porto, e prevedendo anche alcune modifiche, relative a correzioni di tracciato;

che il 16 gennaio 2009 sono stati pubblicati, sui quotidiani «La Repubblica» e «Il Resto del Carlino» - ed. Ancona, gli avvisi di avvio del procedimento di valutazione ambientale;

che il 28 gennaio 2009 l'ANAS ha presentato l'istanza di approvazione del progetto preliminare elaborato dal suddetto promotore, ai sensi degli articoli 163, 165, 175, 182 e 183 del decreto legislativo n. 163/2006, e che su tale progetto è stata replicata la procedura di valutazione d'impatto ambientale;

che con parere in data 28 luglio 2009, n. 323, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS ha espresso parere positivo sul progetto in esame, con prescrizioni e raccomandazioni, ai fini della valutazione dell'impatto ambientale delle varianti apportate all'iniziale progetto preliminare ANAS, già approvato dalla commissione stessa, e ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni formulate sul citato progetto ANAS e risolvibili nella presente fase progettuale;

che con delibera di Giunta 3 agosto 2009, n. 1308, la Regione Marche ha espresso motivato parere negativo ai fini della conformità urbanistica, chiedendo l'istituzione del collegio tecnico previsto dall'art. 165, comma 6,

punto b), del decreto legislativo n. 163/2006, e che con successiva delibera 16 novembre 2009, n. 1919, la stessa Regione ha condiviso le conclusioni raggiunte dal predetto collegio tecnico, nelle riunioni del 21 settembre, dell'8 ottobre e del 22 ottobre 2009;

che con nota 8 gennaio 2010, n. DG-PBAAC-S04 420, il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso il proprio parere positivo, con prescrizioni;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento delle prescrizioni e delle osservazioni come sopra formulate;

Sotto l'aspetto attuativo

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

che la realizzazione dell'opera in esame avverrà mediante affidamento in concessione;

che lo schema di convenzione allegato alla proposta è stato predisposto ai sensi dell'art. 2, commi 82 e segg., del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i.;

che il tempo complessivo previsto nella proposta del promotore per le successive fasi di progettazione e per la realizzazione dell'opera è stimato in 72 mesi, di cui 45 per i lavori;

che il CUP del progetto è F31B01000120001;

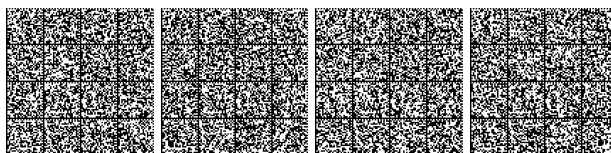
Sotto l'aspetto finanziario

che il costo complessivo dell'intervento ammonta a 479,773 milioni di euro, al netto dell'IVA, comprensivi di 353,331 milioni di euro per lavori al netto del ribasso, 12,738 milioni di euro per oneri di sicurezza e 113,704 milioni di euro per somme a disposizione;

che i prezzi utilizzati per la definizione del suddetto costo sono quelli del prezzario ANAS - Compartimento per le Marche, aggiornati al 2005, ovvero quelli di lavori simili per i prezzi non compresi nel citato prezzario;

che, come precisato da ANAS nella nota 2 dicembre 2009, n. 174925, anche sulla scorta di apposita comunicazione del promotore, l'accoglimento delle prescrizioni relative al progetto preliminare in esame non comporta variazioni «del costo di costruzione dell'opera nonché della copertura finanziaria dello stesso»;

che, con nota 15 febbraio 2010, n. CDG-0022546, l'ANAS ha trasmesso la relazione congiunta in data 10 febbraio 2010, con la quale il promotore ed ANAS stessa - tenuto conto dell'impossibilità di modificare il quadro economico di concessione - comunicano che l'onere relativo al commissario straordinario nominato con il citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009 può trovare capienza nella voce «somme a disposizione» del predetto quadro economico e comunicano, altresì, che il citato onere sarà inserito in apposita voce del quadro economico stesso all'atto dell'approvazione del progetto definitivo, quando - secondo i termini della convenzione - il piano economico-finanziario dell'intervento sarà aggiornato;



che la realizzazione dell'opera è prevista mediante integrale ricorso alla finanza di progetto;

che il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto sul piano economico-finanziario predisposto dal promotore evidenzia che gli indicatori di redditività e di bancabilità sono in linea con quelli di mercato, rilevando peraltro la necessità di allineare alcuni parametri finanziari con quelli attualmente utilizzati in operazioni simili e riservandosi di esaminare il piano finanziario che sarà allegato al progetto definitivo rivisto anche sulla base dei suddetti aggiornamenti;

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i. è approvato - con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - il progetto preliminare del «Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità».

Detta approvazione vale anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate.

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

1.2 Ai sensi del citato art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, l'importo di 479,773 milioni di euro, al netto dell'IVA, pari al costo complessivo dell'opera, come specificato nella su citata «presa d'atto», costituisce il «limite di spesa» del progetto preliminare dell'intervento di cui al precedente punto 1.1.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1ª parte dell'allegato, che costituisce parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2ª parte del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito ad alcune di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo comitato, se del caso, misure alternative.

2. Proposta del promotore

2.1 Ai sensi dell'art. 175, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006 è valutata favorevolmente la proposta del promotore relativa al «Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità».

2.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà provvedere a sottoporre lo schema di convenzione allegato alla proposta di cui al punto 2.1 al Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), per il parere di competenza, entro quindici giorni dalla data di pubblicazione

ne della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*, ai fini della definitiva approvazione da parte di questo Comitato.

3. Redazione progetto definitivo

3.1 Il soggetto aggiudicatore provvederà a redigere il progetto definitivo e una nuova stesura del piano economico-finanziario che sarà inviata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Copia del predetto piano economico-finanziario sarà trasmessa anche all'Unità tecnica finanza di progetto per le definitive valutazioni in merito all'equilibrio economico-finanziario del piano stesso.

3.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase.

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

4.3 Questo comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera di cui alla presente delibera e in adesione a quanto richiesto con la nota del Coordinatore del comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza citata in premessa, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi.

4.4 Ai sensi della delibera di questo comitato 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

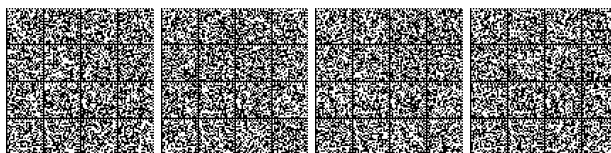
Roma, 13 maggio 2010

Il Vice Presidente: TREMONTI

Il segretario: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 12 novembre 2010

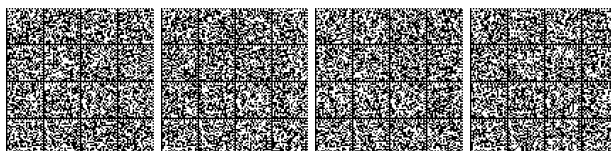
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 7 Economia e finanze, foglio n. 238



ALLEGATO

**COLLEGAMENTO VIARIO TRA IL PORTO DI ANCONA
E LA GRANDE VIABILITÀ**

Parte 1[^] - Prescrizioni.....
Parte 2[^] - Raccomandazioni.....

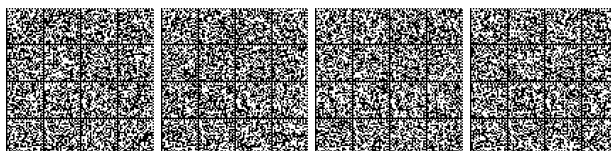


Parte 1[^] - PRESCRIZIONI

- 1) Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, in coerenza con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.
- 2) Sezionare il tratto terminale delle gallerie seguendo il profilo del versante.
- 3) Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di cantiere, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
 - percorsi impegnati;
 - tipo di mezzi;
 - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
 - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;
 - messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili.
- 4) Dettagliare la qualità e quantità delle emissioni e degli scarichi in fase di cantierizzazione e le misure proposte per evitare il superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente. Dettagliare inoltre circa i fabbisogni idrici in fase di cantiere e le modalità di approvvigionamento.
- 5) Sviluppare in dettaglio i sistemi di ventilazione delle gallerie, prevedendo tecniche che minimizzino la ricaduta sull'ambiente anche, qualora necessario, con l'adozione di specifici sistemi di trattamento. Ciò in particolare in corrispondenza dell'imbocco lato nord della galleria Palombella.
- 6) Per la componente rumore, prevedere che gli interventi di mitigazione acustica abbiano le caratteristiche idonee all'abbattimento totale del surplus derivante dall'esercizio dell'infrastruttura. Nel caso dei ricettori sensibili individuati con i codici 0.4, 0.5, 0.6, 0.7, 0.8, 0.9, definire gli ulteriori provvedimenti da realizzare per rientrare entro i limiti di legge, anche prevedendo opere compensative in accordo con gli enti preposti.
- 7) Prevedere l'inserimento dell'infrastruttura in progetto nell'ambito del Piano di contenimento ed abbattimento del rumore di cui al comma 5, dell'articolo 10 della legge 26 ottobre 1995, n. 447.
- 8) Dettagliare gli impatti per le componenti atmosfera, rumore e vibrazioni conseguenti al previsto incremento dei flussi in via della Ricostruzione, individuando le soluzioni tecniche e gestionali necessarie alla conformità ai limiti di legge.



- 9) Approfondire la caratterizzazione idrogeologica anche con l'esecuzione di rilievi in campo per la caratterizzazione della dinamica delle falde idriche presenti nell'area interessata dal tracciato di progetto e, in particolare, per l'individuazione delle sue direzioni di deflusso.
- 10) Dettagliare la caratterizzazione della componente suolo e sottosuolo relativamente alla tratta compresa tra la progressiva al km 5+300 circa e la progressiva al km 6+500 anche attraverso l'esecuzione di specifiche campagne di indagine.
- 11) Per quanto attiene alla realizzazione delle gallerie, il progetto definitivo deve:
- essere sviluppato sulla base dei dati acquisiti attraverso una campagna di controllo, con metodi topografici di opportuna precisione, dei movimenti assoluti di punti significativi del pendio e della base nell'area dell'imbocco nord della galleria Palombella. Tra i punti di cui monitorare i movimenti si devono includere le teste esterne del tubo inclinometrico S2, dell'estensimetro D1A e del pozzo piezometrico D2PZ. Tale campagna di misure, la cui durata non dovrà essere inferiore ad 1 anno, dovrà tra l'altro confermare la differenziazione tra i fenomeni franosi della "Grande frana" e quelli locali della zona d'imbocco;
 - fornire una dettagliata indicazione delle classi di scavo, con riferimento alla presenza di alternanze di strati a diversa consistenza e permeabilità;
 - specificare le tolleranze ammesse per quanto concerne i fuori-sagoma dovuti a sovrascavi o a irregolarità connesse all'assetto geostrutturale della formazione geologica stratificata;
 - specificare con maggior dettaglio la scelta dell'impiego della tecnologia TBM per lo scavo della galleria Ghattarello, data la prevista presenza di rocce a comportamento elasto-plastico, con possibile presenza di acqua. Definire con maggior dettaglio le caratteristiche tecniche della TBM, con particolare riferimento alla testa fresante. Descrivere inoltre il ciclo di avanzamento per l'anello di rivestimento e il corrispondente cronoprogramma giornaliero tipo;
 - giustificare, sulla base di modellazioni geo-meccaniche, il ricorso alle classi di sostegno secondo la tecnica ADECO-RS, prevista nello scavo della galleria Palombella;
 - prevedere uno specifico documento progettuale relativo al monitoraggio delle strutture, da attuare sia in fase esecutiva sia in fase di esercizio. Il monitoraggio dovrà, in particolare, riguardare:
 - i possibili assestamenti del soprassuolo lungo il tracciato delle due gallerie, specie ove le coperture sono minori, ove sono presenti strutture edificate e nelle aree degli imbocchi;
 - i movimenti e le prestazioni funzionali delle opere previste all'imbocco nord della galleria Palombella;
 - tener conto degli eventuali eventi franosi che abbiano danneggiato o comunque coinvolto edifici e strutture nelle aree prossime al tracciato delle gallerie, con particolare riguardo all'imbocco della galleria Palombella, mediante l'analisi della documentazione disponibile presso gli enti competenti.



Dovranno inoltre reperirsi, ove esistenti, dati storici riguardanti misure di monitoraggio eseguite in passato nelle stesse aree.

- 12) Prevedere la realizzazione delle campagne di indagine necessarie a poter definire le condizioni di stabilità dei pendii interessati dal tracciato e, per quanto riguarda le aree in frana, definire il corpo di frana e le superfici di scorrimento.
- 13) Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura.
- 14) Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
- 15) Fare ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica per le opere di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturalizzazione previste, adottando le "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; fare inoltre riferimento, ai fini della progettazione definitiva, al "Quaderno opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia ed al "Manuale di ingegneria naturalistica" (voll. 1, 2 e 3) della Regione Lazio o della Regione Emilia Romagna o ad altri manuali qualificati; garantire altresì per le aree sistemate, comprese quelle intercluse dagli svincoli, la manutenzione per almeno 5 anni dall'impianto. In particolare, sia per il fosso del Barcaglione che per i fossi Posatora e del Fornetto sviluppare le opere di rinaturalizzazione, con attenzione alla possibilità che le stesse svolgano funzioni di filtro per l'inquinamento atmosferico, luminoso e percettivo.
- 16) Affinare le soluzioni progettuali previste per le opere d'arte, in particolare in prossimità della via Flaminia, prevedendo anche l'ausilio di uno studio di tipo cromatico.
- 17) Predisporre il progetto di monitoraggio ambientale secondo le Linee guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, evidenziandone i relativi costi nel quadro economico.
- 18) Risolvere, nei limiti del corridoio individuato, le eventuali interferenze relative al "campo fotovoltaico sito nelle prossimità dello svincolo Madonna del Carmine" assicurandone la capacità produttiva.
- 19) Precisare, sulla base degli esiti delle "verifiche di visibilità", le misure che si intendono adottare per garantire la sicurezza del tracciato.
- 20) Adottare, relativamente alle opere di mitigazione, le specie vegetali proprie delle zone fitoclimatiche in cui ricadono gli interventi.



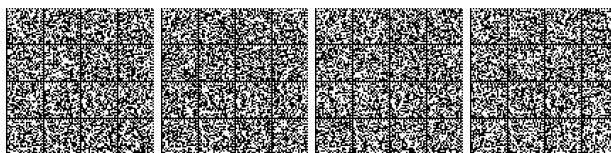
- 21) Risolvere, anche eventualmente concordando interventi di mitigazione diretta, la criticità residua del recettore sensibile R5 (scuola), assicurando il rispetto dei limiti fissati per legge.
- 22) In fase di cantiere prevedere:
- che le aree interessate da lavorazioni che generano polveri siano irrorate con sistemi di annaffiatura, intensificando tale intervento nei periodi di massima attività anemologica o di siccità, ed anche la fermata dei lavori in condizioni anemologiche sfavorevoli;
 - processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi;
 - che le aree esposte al vento e quelle vicine ai ricettori sensibili siano protette con sistemi atti al contenimento delle polveri;
 - la riduzione al minimo dei lavori di raduno, ossia la riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo, proteggere i punti di raduno e realizzarli in aree lontane dai ricettori sensibili;
 - opportuno impianto di pulizia delle ruote e della scocca dei mezzi all'uscita delle aree di cantiere;
 - che le operazioni di carico-scarico dei materiali inerti siano effettuate in zone appositamente dedicate e schermate da teli;
 - la pulizia periodica dei piazzali pavimentati con spazzatrici e pulitrici meccaniche, al fine di rimuovere i materiali in grado di produrre polveri;
 - l'adozione di apposito sistema di copertura del carico durante la fase di trasporto nei veicoli utilizzati per la movimentazione di inerti;
 - che sia tenuta una velocità dei mezzi modesta all'interno delle zone di lavorazione;
 - che i mezzi di trasporto utilizzati siano adeguati alle normative europee in fatto di emissioni o, in alternativa, siano forniti di filtri per il particolato;
 - un monitoraggio di dettaglio finalizzato alla valutazione quantitativa delle variazioni nell'idrologia locale;
 - la specificazione di accorgimenti e soluzioni previste in merito alle sorgenti locali attraversate dal tracciato;
 - modalità operative volte a contenere le vibrazioni e, durante le fasi di lavorazione più critiche, prevedere l'esecuzione di monitoraggi vibrometrici.
- 23) Prevedere, relativamente alla gestione dello smarino:
- controlli sui terreni scavati ai fini della loro esclusione dalla normativa sui rifiuti ai sensi degli articoli 185 e 186 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e s.m.i., attraverso metodiche d'analisi riconosciute a livello nazionale e su tutti i parametri previsti dall'allegato 5 alla parte IV del predetto D.Lgs. n. 152/2006;
 - che le aree di stoccaggio siano attrezzate secondo quanto richiesto dalle norme tecniche inerenti lo stoccaggio di rifiuti in cumuli.



- 24) Predisporre il piano di monitoraggio secondo le linee guida predisposte in sede di preliminare.
- 25) Per quanto riguarda i singoli segmenti dell'opera già segnalati come particolarmente sensibili nel parere del Ministero per i beni e le attività culturali n. DG/BAP/11204/2007, e cioè
- a) gli interventi previsti nell'area portuale di Ancona fino all'imbocco della galleria Palombella,
 - b) il tratto finale dall'uscita dalla galleria, nella vallata di Vallelunga, fino al nuovo casello autostradale,
 - c) il tratto della bretella di collegamento con la SS 16
- in fase di progettazione definitiva, dovrà essere elaborato uno specifico progetto di mitigazione ambientale e di inserimento paesaggistico (accompagnato da fotosimulazioni) con lo studio di soluzioni architettoniche per le pile e gli impalcati di particolare qualità compositiva, tali da garantire esse stesse una qualificazione dell'ambito paesaggistico attraversato. Il suddetto progetto dovrà essere concordato preventivamente con la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio delle Marche. In particolare:
- a) per l'area portuale dovranno essere redatte sezioni e viste idonee ad illustrare il rapporto tra la "Mole vanvitelliana" e la nuova viabilità (svincolo e rampe di raccordo), anche al fine di individuare gli interventi di mitigazione più idonei; per il nuovo viadotto dovranno essere elaborate fotosimulazioni per dettagliare le modifiche apportate dall'intervento in prossimità dell'ingresso in galleria nella rupe della Palombella;
 - b) per il tratto finale, dall'uscita della galleria al casello autostradale, e per la "bretella", in fase di progettazione definitiva dovrà essere elaborato uno studio d'inserimento ambientale finalizzato a ridurre ulteriormente l'impatto che il tracciato proposto determina sul delicato contesto paesaggistico attraverso:
 - un maggiore adattamento dell'infrastruttura alle caratteristiche morfologiche dell'area e l'elaborazione di un tracciato più aderente al livello di campagna, eliminando rilevati e viadotti;
 - il potenziamento degli interventi di mitigazione ambientale e la conservazione degli elementi naturali di maggiore valore (fosso Barcaglione e relative formazioni vegetazionali ripariali, alberature isolate, ecc...);
 - la predisposizione di un piano delle misure atte a garantire la permeabilità dell'infrastruttura in oggetto e a compensare gli effetti negativi determinati sulla rete ecologica.
- 26) Le piantumazioni a filari di alberi d'alto fusto previste lungo il tracciato viario saranno costituite da schermature arboree delle stesse specie previste in progetto, ma la loro messa in opera dovrà rispondere maggiormente a criteri di disposizione naturale e non di regolarità compositiva progettuale. In ogni caso l'efficacia di tutte le opere di mitigazione vegetale previste nel progetto in esame sarà oggetto di una verifica puntuale in corso d'opera con la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio delle Marche, la quale eventualmente potrà richiedere una loro modifica o integrazione.



- 27) Tutte le opere di mitigazione vegetale previste con il progetto preliminare e con la variante dovranno essere realizzate con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e del vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie, con successivo obbligo di verifica triennale. S'intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con l'avanzare del cantiere al fine di giungere al termine dello stesso con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto.
- 28) Nella sistemazione delle scarpate, dei rilevati e di tutte le aree movimentate si dovrà privilegiare il ricorso alle tecniche costruttive dell'ingegneria naturalistica.
- 29) Il tratto terminale delle gallerie dovrà essere sezionato seguendo il profilo del versante; negli interventi di arginatura dei corsi d'acqua, nella sistemazione delle scarpate, dei rilevati e di tutte le aree movimentate si dovrà privilegiare il ricorso alle tecniche costruttive dell'ingegneria naturalistica.
- 30) Relativamente alla sistemazione delle terre di escavo per lo stoccaggio dello smarino non riutilizzabile, si ribadiscono le considerazioni già espresse nel parere del Ministero per i beni e le attività culturali 28 giugno 2007, n. DG/BAP/S02 12571. L'eventuale allocazione dei materiali di scavo in quattro cave inattive ubicate a distanza di circa 35 Km dai cantieri, nel Comune di Monte Roberto, e la relativa viabilità di cantiere dovranno essere sottoposte, in fase di progettazione definitiva, alla valutazione delle Soprintendenze di settore.
- 31) Relativamente agli interventi di cantierizzazione, tutte le aree agricole temporaneamente occupate dai cantieri relativi alle opere in argomento, come anche le piste di servizio, dovranno essere riportate al termine dei lavori ai caratteri morfologici e vegetazionali originari.
- 32) Preliminarmente alla redazione del progetto definitivo, nell'area del Montagnolo - Ghettaello di Ancona dovrà essere effettuata una ricognizione preliminare sul terreno, secondo con modalità da concordarsi con la Soprintendenza per i beni archeologici delle Marche, e con l'esecuzione di saggi archeologici preventivi ove la predetta Soprintendenza ne ravvisi l'opportunità.
- 33) Relativamente alla problematica archeologica, dovrà essere previsto un accurato controllo dei lavori da parte di archeologi professionisti in tutte le aree interessate dagli sbancamenti in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie, per la realizzazione del viadotto e la dislocazione dei cantieri.
- 34) Resta infine fermo quanto previsto in caso di rinvenimenti archeologici durante i lavori, dal vigente Codice dei beni culturali e del paesaggio.
- 35) Tutte le suddette prescrizioni dovranno essere ottemperate dal proponente e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte delle Soprintendenze di settore e della Direzione generale

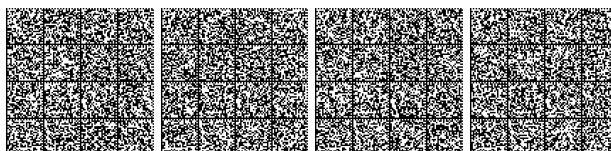


per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee del Ministero per i beni e le attività culturali.

- 36) Il parcheggio a raso per i mezzi pesanti deve essere progettato in forma definitiva secondo l'elaborato grafico allegato 5, revisione 1, controfirmato dai componenti del Collegio tecnico di cui all'articolo 165, comma 6, lett b), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. Il progetto dovrà riportare anche la risoluzione dell'interferenza con lo spostamento degli impianti del Biogas, comprendendo anche le proposte di tombamento del ramo secondario del fosso Conocchio che consente la continuità tra le aree destinate a parcheggio a raso, nonché il tombamento parziale da determinare in sede di progetto definitivo per consentire la continuità tra le aree destinate alla risoluzione dell'interferenza e l'esistente depuratore di Ancona. Il costo dell'acquisizione dell'area destinata alla rilocalizzazione degli impianti di Biogas sarà a carico del futuro Concessionario dell'opera stradale, cui farà anche carico il costo del ripristino dei manufatti delocalizzati insistenti nell'area Biogas. All'atto della presentazione del progetto definitivo dovrà essere risolta, mediante opportuna convenzione con il Comune di Ancona, la formula compensativa a titolo gratuito del trasferimento delle aree predette.
- 37) Il parcheggio multipiano dovrà essere progettato secondo l'elaborato grafico allegato 4, revisione 1, controfirmato dai componenti del Collegio tecnico di cui alla precedente prescrizione.
- 38) In ultimo, il Collegio di cui alla prescrizione n. 51 ha esaminato la problematica afferente all'interferenza delle opere di progetto con le vie di corsa esistenti, in costruzione ed addirittura in progettazione in tempi successivi alla conclusione della gara per la selezione del promotore, nello scalo ferroviario di Ancona Porto. Gli incontri tra il gruppo di progettazione della nuova struttura con i rappresentanti di RFI e i rilievi effettuati sul terreno hanno permesso di affermare che tali interferenze sono risolubili come rappresentato nell'allegato 1 revisione 1, controfirmato dai componenti del Collegio stesso.
- 39) In fase di progetto definitivo si renderà necessaria una nuova analisi economico finanziaria che tenga in considerazione le modifiche da apportare al PEF in modo tale da recepire quanto previsto dal decreto legislativo 3 ottobre 2006, n. 262, (convertito con legge 24 novembre 2006, n. 286) e dalle delibere CIPE 26 gennaio 2007, n. 1 (G.U. n. 41/2007), e 15 giugno 2007, n. 39 (GU. n. 197/2007).

Parte 2[^] – RACCOMANDAZIONI

- 1) In sede di ulteriore precisazione dei depositi definitivi:
- escludere del tutto le cave dismesse correlate con l'attribuzione di punteggi nelle graduatorie del PPAE di Ancona;



- escludere le cave classificate come "rinaturalizzate e con rinaturalizzazione in atto";
 - preferire le cave dismesse aventi classificazione provinciale;
 - preferire le cave dismesse che prevedano il "rimodellamento morfologico senza estrazione" o il "ritombamento".
- 2) Concertare con l'Autorità portuale di Ancona le modalità di gestione del "parcheggio polmone" e similari, con particolare riferimento agli aspetti tariffari.
 - 3) Qualora non previsto, inserire nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.
 - 4) Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;
 - 5) Scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.
 - 6) Per le interferenze con le vie di corsa del parco ferro di Ancona Porto connesse alle fasi realizzative, il progetto definitivo dovrà contenere apposite tipologie di risoluzione delle stesse e dovrà essere redatta apposita convenzione tra il concessionario e le società del Gruppo FS interferite dal progetto".

10A14103

