

# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 gennaio 2010.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). «Raccordo autostradale autostrada A15 della Cisa – Autostrada A22 del Brennero Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)»: 1° lotto funzionale «Fontevivo – Trecasali/Terre Verdiane» (CUP G61B04000060008). Approvazione progetto definitivo.** (Deliberazione n. 2/2010).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

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

Vista 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);

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 specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture

e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i., che all'art. 2, comma 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale Tirreno - Brennero, l'«Asse autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia» con un costo di 1.032,9 milioni di euro;

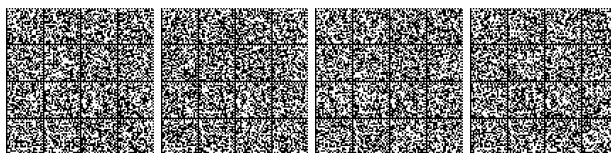
Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 94 (G.U. n. 115/2005), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «Raccordo autostradale Autostrada A15 della Cisa – Autostrada A22 del Brennero Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)», fissando il limite di spesa in 1.832,7 milioni di euro;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. 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 (G.U. n. 207/2005), conferma tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale Tirreno - Brennero, l'«Asse autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia»;



Vista la delibera 9 maggio 2006, n. 131 (G.U. n. 147/2006), con la quale questo Comitato ha accertato la rilevanza degli investimenti programmati dalla società «Autocamionale della Cisa S.p.a.» per la realizzazione del prolungamento dell'Autostrada A15 della Cisa (Parma - La Spezia) per Mantova (Nogarole Rocca);

Vista la delibera 9 maggio 2006, n. 132 (G.U. n. 284/2006), con la quale questo Comitato ha formulato valutazione positiva sul progetto definitivo «Raccordo autostradale Autostrada A15 della Cisa - Autostrada A22 del Brennero Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)», il cui costo viene quantificato in 1.826,4 milioni di euro - oltre a 5,5 milioni di euro relativi ad investimenti già effettuati sulla tratta al 31 dicembre 2004 - per un totale di 1.832,0 milioni di euro e che il piano stesso prevede oneri finanziari da capitalizzare, con riferimento alla tratta in questione, per 226,6 milioni di euro;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (G.U. n. 197/2007) con la quale questo Comitato ha approvato la «Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale»;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 40 (G.U. n. 219/2007 S.O.), con la quale questo Comitato ha valutato favorevolmente, subordinatamente all'osservanza di prescrizioni, lo schema di convenzione unica tra ANAS S.p.a. e la società «Autocamionale della Cisa S.p.a.», fermo restando che la stesura definitiva avrebbe potuto essere definita solo dopo la conclusione della procedura di infrazione n. 2006/4419 avviata dalla Commissione europea, allora in corso e poi chiusasi in data 8 ottobre 2009;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) e ha, altresì, preso atto della «Proposta di Piano infrastrutture strategiche», predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009, tra cui il collegamento autostradale in esame;

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

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordina-

mento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 15 dicembre 2009, n. 50646, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato del «Raccordo autostradale della Cisa: 1° lotto funzionale Parma nord - Terre Verdiane»;

Vista la nota 15 dicembre 2009, n. 50918, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria concernente il predetto 1° lotto funzionale «Parma nord - Terre Verdiane» del Raccordo autostradale della Cisa;

Vista la nota 16 dicembre 2009, n. 51157, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto relativo all'opera oggetto della presente delibera;

Considerato che l'Allegato infrastrutture al Documento di Programmazione economico-finanziaria 2010-2013 (DPEF 2010-2013), sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole nella seduta del 15 luglio 2009, include, nella «tabella 14: la manovra triennale 2009-2011», l'Asse autostradale Brennero - Verona - Parma - La Spezia con previsione di spesa nel triennio 2009-2011 a carico di risorse private;

Considerato che con nota 22 dicembre 2009, n. 52090, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso documentazione integrativa a seguito delle osservazioni espresse nella seduta preparatoria del Comitato del 16 dicembre 2009;

Su proposta 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 definitivo di cui sopra, che costituisce il primo tratto del Raccordo autostradale tra l'Autostrada A15 della Cisa e l'Autostrada A22 del Brennero per una lunghezza di circa 12 km, ha inizio a circa 2,5 km a sud dell'intersezione tra la medesima Autostrada della Cisa e l'Autostrada A1 Milano - Napoli e termina al casello di Trecasali/Terre Verdiane;

che il suddetto progetto comprende anche opere complementari (variante S.P. 10 all'abitato di Viarolo e raccordo autostazione Trecasali/Terre Verdiane - rotatoria S.P. 10) nonché opere previste nel Protocollo di intesa con la Provincia di Parma siglato in data 11 luglio 2005;



che il primo lotto di cui sopra, oltre a costituire la naturale prosecuzione verso nord dell'Autostrada della Cisa, si collega alla viabilità ordinaria mediante l'autostrada Trecasali/Terre Verdiane e la relativa viabilità di adduzione, integrandosi con il territorio attraversato, e garantisce il futuro collegamento, mediante la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana tra Carpi e Ferrara, tra i territori di Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara e il mare Adriatico;

che la sezione autostradale è quella prevista dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 per le autostrade di tipo A in ambito extraurbano, la cui piattaforma comprende 2 corsie di marcia da 3,75 m e corsia di emergenza da 3 m per senso di marcia e margine interno di 4 m, per una larghezza complessiva minima di 25 m ed è predisposta per un eventuale futuro allargamento a 3+3 corsie di marcia;

che sui lati dell'Autostrada sono previste, esternamente alle recinzioni che delimitano le fasce di pertinenza dell'Autostrada stessa, due strade di servizio di 4 m ciascuna, con funzione di piste di cantiere durante l'esecuzione dei lavori e successivamente a servizio dell'Autostrada o della viabilità locale;

che la predetta documentazione istruttoria relativa al citato 1° lotto fa parte del progetto definitivo relativo all'intera tratta «Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)», trasmesso in data 2 agosto 2005 dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, alle altre Amministrazioni e Regioni interessate, nonché agli Enti interferiti;

che il progettista, nella relazione redatta ai sensi dell'art. 166, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, ha attestato la rispondenza del progetto definitivo dell'opera al progetto preliminare approvato con la citata delibera n. 94/2004 nonché la ottemperanza alle prescrizioni formulate in quella sede;

che dell'avvio del procedimento di pubblica utilità è stata data comunicazione in data 9 agosto 2005 sul quotidiano a diffusione nazionale «Il sole 24 ore» e sui quotidiani a diffusione regionale «Il Resto del Carlino» per l'Emilia Romagna, «Corriere della sera» per la Lombardia e «Il Gazzettino» per il Veneto;

che in data 5 ottobre 2005 si è svolta la seduta della Conferenza di servizi;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 22 novembre 2005, n. DSA-2005-0029639, ha trasmesso il parere di ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di Compatibilità ambientale di cui alla delibera n. 94/2004, con ulteriori prescrizioni;

che il Ministero per i beni e le attività culturali ha trasmesso, con nota 2 gennaio 2006, n. DG-BAC-802.34.19.04/15, il parere favorevole, con pre-

scrizioni e raccomandazioni, in ordine alla richiesta di pronuncia di Compatibilità ambientale per la realizzazione del progetto definitivo dell'opera;

che la Regione Lombardia, con delibera 27 ottobre 2005, n. VII/000939, ha espresso parere favorevole sul progetto definitivo dell'opera, con prescrizioni e raccomandazioni;

che la Regione Veneto, con delibera 6 dicembre 2005, n. 3720, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, al progetto definitivo dell'opera;

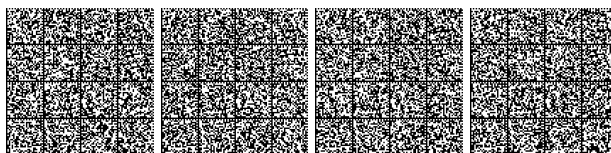
che la Regione Emilia Romagna, con nota del Presidente 12 dicembre 2005, n. APG/PRG/05/27/27564, ha evidenziato che gli elaborati progettuali relativi al progetto definitivo presentato riflettono sostanzialmente le prescrizioni formulate sul progetto preliminare, rilevando tuttavia che il progetto definitivo non contiene, come prescritto, gli specifici elaborati di dettaglio relativi alla prevista area di servizio Po, che risulta solo individuata planimetricamente, e prescrivendo che «per quanto riguarda la prevista Area di servizio Po, la stessa deve intendersi localizzata limitatamente alla mera individuazione della relativa area di sedime e che dovrà pertanto essere redatto e sottoposto ad autonomo procedimento autorizzativo, ai sensi delle norme vigenti in materia di localizzazione di opere pubbliche di interesse statale, l'apposito progetto definitivo della suddetta area di servizio, che ne definisca compiutamente le caratteristiche urbanistico-edilizie (superfici coperte e scoperte, volumetrie edilizie, destinazioni d'uso, aree destinate al traffico veicolare, alla sosta, spazi pedonali, sistemazioni a verde, ecc.)»;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha indicato gli elaborati progettuali concernenti la risoluzione delle interferenze e gli espropri;

che il 9 luglio 2007 è stata stipulata la Convenzione unica tra ANAS S.p.A. e Autocamionale della Cisa S.p.A. per la realizzazione e l'esercizio di tutti gli interventi, già assentiti in concessione di costruzione ed esercizio, della convenzione stipulata in data 7 dicembre 1999 e comprendenti il prolungamento tra Fontevivo e Nogarole Rocca, per una durata della concessione fino al 31 dicembre 2031;

che lo schema della suddetta Convenzione unica – sul quale questo Comitato si è espresso con delibera n. 40/2007 – è stato approvato tramite l'art. 8 duodecies del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito in legge con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, ma la sua efficacia è rimasta sospesa fino all'archiviazione – avvenuta in data 8 ottobre 2009 – della procedura di infrazione n. 2006/4419 avviata dalla Commissione europea;

che la scadenza della Concessione è confermata al 31 dicembre 2031 mentre il piano finanziario, presentato dalla società concessionaria ai sensi dell'art. 11.2 della



Convenzione di cui al punto precedente, si sviluppa fino al 31 dicembre 2056;

che, poiché il suddetto piano finanziario relativo all'intera opera richiede un contributo pubblico significativo e la certezza circa le modalità di prestazione della garanzia ai fini della bancabilità del piano stesso, in attesa della necessaria acquisizione delle suddette garanzie e in considerazione dell'importanza di perseguire un celere avvio della realizzazione dell'opera, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone l'approvazione del progetto definitivo del 1° lotto, tra Fontevivo e Trecasali/Terre Verdiane, dell'intero progetto valutato positivamente da questo Comitato con la citata delibera n. 132/2006;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo;

*sotto l'aspetto attuativo:*

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

che il tempo complessivo per la realizzazione dell'opera completa è di circa 6 anni e che, in particolare, per il lotto 1 Fontevivo - Trecasali/Terre Verdiane è prevista l'aggiudicazione dei lavori entro il 2010, l'esecuzione dei lavori tra il 2012 e il 2015, il collaudo entro il 2015 e l'entrata in esercizio entro il 2016;

*sotto l'aspetto finanziario:*

che il costo dell'opera completa è ora di 2.730.965.654,5 euro, di cui 1.627.170.065,9 euro per lavori, espresso al netto di un ribasso ipotizzato del 20 per cento, e 1.103.795.588,5 euro per somme a disposizione;

che nel suddetto costo dell'opera è incluso il costo delle opere connesse e delle opere incluse nel protocollo di intesa con la provincia di Parma per un importo dei lavori, al netto del ribasso d'asta ipotizzato, di 129.335.981,7 euro;

che l'incremento registrato rispetto al limite di spesa individuato con la delibera n. 94/2004 è dovuto a:

aggiornamento dell'importo lavori dell'opera principale al prezzario ANAS 2009;

opere con «aumento di costo ad *iter* procedurale successivo» di cui al punto 2 della delibera n. 132/2006;

aggiornamento al 2009 del costo delle opere connesse;

aggiornamento costi di espropriazione;

accantonamento per compensazioni ex art. 133 del decreto legislativo n. 163/2006;

ulteriori prescrizioni, imprevisti e spese generali;

che il piano finanziario relativo all'opera completa riporta un fabbisogno finanziario complessivo per i nuovi investimenti, comprensivo di oneri finanziari e costi associati ai finanziamenti che la società concessionaria prevede di contrarre, di circa 3.400 milioni di euro e prevede – tra l'altro – quali modalità di riequilibrio:

incrementi tariffari nel periodo 2011-2018 del 7,5 per cento annuo;

previsione di un contributo statale di 900 milioni di euro oltre IVA, da erogare a stato di avanzamento dei lavori;

un valore di indennizzo finale pari a 1.730 milioni di euro, da garantire tramite la prestazione della garanzia a valere sul Fondo di garanzia sulle opere pubbliche (FGOP) di cui all'art. 2, commi 264-270, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), ai fini della sua bancabilità;

che, a legislazione vigente, non sussiste copertura finanziaria del suddetto contributo statale di 900 milioni di euro;

che è stato predisposto anche un piano economico finanziario, relativo al solo lotto Fontevivo - Trecasali/Terre Verdiane, che prevede la realizzazione del suddetto lotto in totale autofinanziamento della società concessionaria, senza necessità di contributo pubblico né valore di subentro;

che l'importo del 1° lotto Fontevivo - Trecasali/Terre Verdiane, quale risulta dal quadro economico sintetico esposto nella relazione istruttoria, è pari a 513.531.158,1 euro, di cui 302.788.160,4 euro per lavori, del pari espresso al netto di un ribasso ipotizzato del 20 per cento e comprensivi di oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso quantificati in 19.477.600,9 euro, e 210.742.997,6 euro per somme a disposizione, di cui 69.131.773,4 euro per espropri e indennizzi e 7.932.772 euro per interferenze;

che le fonti di finanziamento necessarie per la copertura del predetto importo di circa 513 milioni di euro, sono così composte:

flussi di cassa generati dalla gestione delle due tratte autostradali;

ricorso al capitale di rischio attraverso un aumento di capitale sociale complessivo nel periodo considerato per circa 93 milioni di euro;

ricorso al capitale di credito con mutui per 372,2 milioni di euro, al tasso del 7,2 per cento;

che l'Unità tecnica finanza di progetto ha espresso il proprio parere sul suddetto piano concludendo che il piano economico finanziario «appare in equilibrio e risulta essere coerente con i criteri e le indicazioni stabiliti nella delibera di questo Comitato n. 39/2007 e del parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) del 16 maggio 2007»;



## Delibera:

*1 Approvazione progetto definitivo*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo del 1° lotto «Fontevivo - Trecasali/ Terre Verdiane» del Raccordo autostradale Autostrada A15 della Cisa – Autostrada A22 del Brennero «Fontevivo - Nogarole Rocca».

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto come sopra approvato.

Le prescrizioni richiamate ai punti precedenti, cui è subordinata l'approvazione dei progetti ivi indicati, sono riportate nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella seconda parte del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a 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.

1.2 L'importo di 513.531.158,10 euro, individuato in relazione all'ammontare del quadro economico del primo lotto funzionale dell'opera sintetizzato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare.

1.3 La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella prima parte dell'allegato 2 alla presente delibera, mentre la documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella seconda parte del medesimo allegato 2 che forma parte integrante della presente delibera.

1.4 In sede di approvazione del progetto definitivo dei lotti successivi il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà tenere conto della prescrizione della Regione Emilia - Romagna di cui alla precedente «presa d'atto», con esplicito riferimento nella documentazione istruttoria.

1.5 L'efficacia dell'approvazione di cui al punto 1.1 è subordinata alla modifica della Convenzione vigente, secondo le forme di rito, che preveda l'esecuzione in totale autofinanziamento – da parte della Società concessionaria – del lotto approvato, assistito dal relativo piano economico finanziario.

*2 Disposizioni finali*

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

2.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Resta fermo che - ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006 – la Commissione VIA procederà a verificare l'ottemperanza del progetto esecutivo alle prescrizioni del provvedimento di Compatibilità ambientale e a effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

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

2.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

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

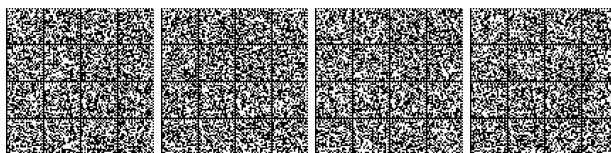
Roma, 22 gennaio 2010

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario:* MICCICHÉ

*Registrato alla Corte dei conti il 27 ottobre 2010*

*Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 7 Economia e finanze, foglio n. 101*



**ALLEGATO 1****Parte 1^ - PRESCRIZIONI****Prescrizioni da sviluppare nella redazione del progetto esecutivo****Prescrizioni di carattere progettuale****Autostrada e opere accessorie**

- Nel Comune di Trecasali il previsto cavalcavia su via Torta dovrà essere traslato in corrispondenza della futura Cispadana; detto cavalcavia di scavalco dell'Autostrada dovrà essere dotato degli opportuni muri paraghiaia su entrambi i lati.
- Il cavalcavia della S.P. 33 Padana Occidentale, in località San Nazzaro, dovrà essere leggermente traslato verso nord in modo da identificare una posizione intermedia fra i recettori coinvolti RRUM0087 e RRUM0091 come richiesto dal Comune di Sissa.
- In Comune di Sissa al fine di regolare la gestione dei sottopassi, dal punto di vista idraulico per la necessità di applicare pompe di sollevamento al fine di smaltire la raccolta acque meteoriche, dovranno essere redatti specifici atti di convenzione con il Comune di Sissa, il quale si fa carico della gestione di tali sistemi di raccolta acque eseguendola in proprio o identificando un soggetto appropriato.
- Nel Comune di Trecasali si dovrà posizionare il previsto cavalcavia al chilometro 4+300 Ronco Campo Canneto, al di fuori dell'attuale sede stradale al fine di non compromettere eccessivamente l'abitabilità di residenze esistenti.
- Nelle aree interessate dal passaggio delle opere di progetto si dovrà provvedere al ripristino del reticolo idrico, alla continuità dei collegamenti interpoderali, all'accessibilità alle aree interessate.

**Autostrada - opere d'arte reticolo idrografico principale**

Opere di attraversamento dei fiumi Po, Mincio, Oglio e del Torrente Taro

- ABP - Ai sensi della Direttiva n. 4 del PAI si dovrà considerare nelle verifiche di compatibilità idraulica anche le opere provvisorie e provvisionali nelle fasi

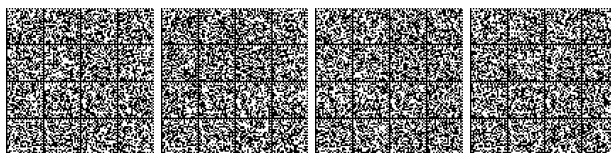


realizzative più significative in termini di interferenza con i fenomeni di piena. Tali verifiche, da svolgersi coerentemente alle indicazioni della direttiva, potranno essere eseguite nell'ambito della progettazione esecutiva e dovranno essere presentate all'Autorità di bacino per l'approvazione, alla quale è condizionato il presente parere di compatibilità.

- AIPO - Dovranno essere analizzate nel dettaglio, con la produzione di specifici elaborati, la fasi di cantierizzazione delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua di competenza dell'AIPO per verificare compiutamente le interferenze transitorie con i deflussi.
- Si prescrive che tutti i tratti in rilevato e/o viadotto non facenti parte espressamente delle opere di attraversamento dei fiumi Po, Mincio, Oglio e del torrente Taro, dovranno essere puntualmente indicati tutti i tratti localizzati in Fascia B o in adiacenza ad essa che fossero eventualmente dotati di quote del piano viabile non superiori di almeno 1 m alle corrispondenti quote di piena calcolate nelle verifiche di compatibilità, e la descrizione degli accorgimenti in tal caso previsti per evitare l'allargamento del piano viabile od interrompere preventivamente la circolazione. Dovrà essere sottoposta ad adeguata ed analoga verifica di compatibilità da sottoporsi alla Autorità di Bacino ogni eventuale modificazione tipologica e/o dimensionale, con riferimento sia alle opere provvisorie e provvisionali che a quelle definitive di tutti gli attraversamenti precedentemente citati, delle stesse o di loro parti interferenti con le dinamiche di piena quali, ad esempio, le fondazioni delle pile, che dovesse essere proposta successivamente al presente parere.

#### Attraversamento fiume Taro

- Con riferimento al sistema di riferimento topografico adottato per le verifiche di compatibilità, gli estradossi dei plinti di fondazione delle pile del viadotto dovranno essere posizionati altimetricamente a quote inferiori o uguali a quelle di massimo scalzamento stimate, indicate, per ogni pila, nella tabella 5-1 dell'elaborato RAAA/ATST/PD/05.01.01.01 ("Relazione idrologico-idraulica attraversamento fiume Taro e torrente Recchio").
- Considerato che la Direttiva n. 4 del PAI indirizza verso l'assenza di interferenze



con il deflusso della corrente di piena, si prescrive di ridurre quelle causate dalle pile localizzate nell'attuale alveo principale di deflusso (pile P9, P10 e P11) verificando la possibilità di realizzare una struttura dotata del minor numero possibile di pile in alveo attivo. Nel caso presente, essendo previste varie campate di 100 m di lunghezza in aree ove si attende una minor velocità della corrente, si richiede l'ampiezza almeno equivalente per quelle localizzate in corrispondenza dell'alveo principale di deflusso, ove si hanno le maggiori frequenze di interessamento delle pile, e si manifestano le maggiori velocità.

Inoltre non è stata valutata la possibilità di un'amplificazione del fenomeno erosivo localizzato in corrispondenza delle pile medesime a causa dell'effetto combinato dovuto alla loro breve distanza. Pertanto qualora non ne fosse modificata la localizzazione, dovrà essere specificato se tali effetti potranno determinare l'interessamento dei plinti di fondazione, con conseguente scopertura parziale dei pali.

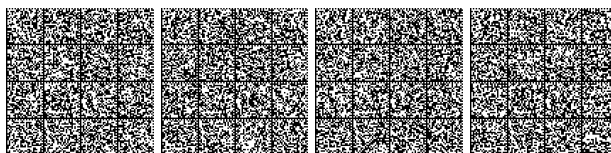
- Fiume Taro - Non si dovrà poggiare in nessun caso la trave in sponda destra all'attuale margine maestro, ma prevedere un franco di almeno un metro.
- Fiume Oglio, fiume Taro, fiume Mincio - Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere, presentato all'AIPO, per preventiva approvazione, specifico progetto esecutivo della fase di cantierizzazione.

#### **Reticolo idrografico minore**

- Dovranno essere risolti in sede di redazione della progettazione esecutiva le criticità nei tratti delle interferenze dirette tra il Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero e il reticolo dei canali consorziali di bonifica intersecanti del concessionario Consorzio di bonifica parmense; in relazione alle interferenze si dovranno adottare le soluzioni tecniche-economiche che garantiscono e soddisfino la efficienza della rete idrica.

Pertanto al proponente si prescrive:

- per i canali consortili dovrà essere garantita la fascia di rispetto di minimo 7 m prevedendo eventualmente di traslare il canale a campagna;
- prevedere il tombamento solo per gli attraversamenti e dove non fosse possibile





garantire la fascia di rispetto.

- Prevedere per gli scatolari idraulici ove sono previste operazioni di smeltatura, al fine di agevolare le operazioni stesse, un' altezza di 2,5 m , compatibilmente con la livelletta stradale.
- Inoltre dovrà essere redatto apposito atto di convenzionamento per disciplinare i rapporti tra il Soggetto aggiudicatore e il Consorzio di bonifica parmense.

#### **Prescrizioni per le opere connesse e misure compensative stradali**

- In Comune di Sissa si dovrà realizzare la variante alla Strada provinciale Padana occidentale sul territorio di Sissa in località San Nazzaro, mediante collegamento con la strada comunale della Castella, e sua riqualificazione e rifacimento dell'innesto sulla provinciale in prossimità della locale chiesa, strada di categoria F2. Intervento previsto nel Protocollo di Intesa 11/07/2005 ma con tracciato differente.
- Nelle rotatorie e innesti dovrà essere adottato un sistema di illuminazione che garantisca un grado di illuminazione ottimale e un livello di sicurezza visivo tale da dare all'utente la possibilità di percepire anche a distanza la reale velocità degli altri automobilisti e in rotatoria prendere decisioni senza e il progetto dell'impianto dovrà essere supportato da calcoli specifici.

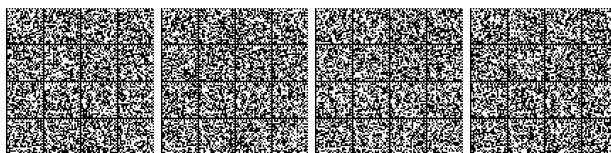
#### **Prescrizione di carattere ambientale e paesaggistico**

##### **Atmosfera**

- Relativamente alla componente atmosfera, prima dell'apertura e messa in esercizio della terza corsia, andranno verificati i dati di traffico del momento e quelli relativi alla fine della vita utile dell'opera. Se si dovessero riscontrare incrementi rispetto ai dati dello SIA sulla base del quale è emesso il decreto di Compatibilità ambientale, andrà ripetuta la procedura di VIA finalizzata alla valutazione degli impatti conseguenti da tali incrementi.

##### **Paesaggio**

- Si ribadisce la necessità di una attenta progettazione, in termini di qualità architettonica e paesaggistica, dei nodi di intersezione delle viabilità e dei relativi



manufatti infrastrutturali (ponti, sottopassi, cavalcavia) con particolare riferimento ai materiali di finitura, ai colori dei rivestimenti nonché agli aspetti funzionali connessi, quali l'illuminazione, che hanno rilevanti ricadute percettive e paesaggistici. A tal riguardo si raccomanda l'utilizzo nelle rotatorie di illuminazioni puntuali di limitata altezza, evitando l'utilizzo di torri-faro. Si rimanda l'esame di verifica di tali aspetti di dettaglio alla fase di progetto esecutivo.

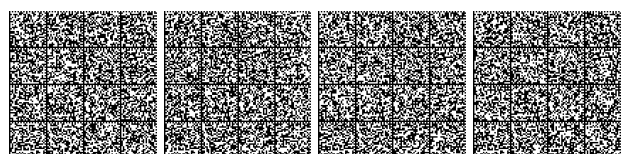
- Limitatamente alle opere complementari o secondarie previste dal progetto definitivo, al fine di limitare l'impatto paesistico si dovrà prevedere l'impiego oculato delle barriere di sicurezza metalliche, guard-rail.

### **Acque superficiali e sotterranee**

- Matrice acque superficiali, in fase di cantiere - Nella Provincia di Parma nei cantieri 1A, 1B, 2B l'area denominata TI5 "lavaggio mezzi operativi" deve essere prevista su superficie impermeabile dotata di rete di raccolta ed adeguato trattamento delle acque di lavaggio; si sottolinea che nelle planimetrie dei cantieri non è evidenziata la rete di raccolta delle acque di dilavamento delle superfici impermeabili, pur essendo indicato il sistema di trattamento ed il recapito finale. Si ricorda che l'atto autorizzatorio è riferito ad ogni singolo scarico. Nel cantiere 1A, caratterizzato da "Vulnerabilità degli acquiferi a sensibilità attenuata", i posti auto devono essere previsti su superficie impermeabile, dotata di sistema di raccolta e successivo adeguato trattamento delle acque di prima pioggia.
- Acque superficiali fase esercizio - Relativamente alla "Variante SP 10 all'abitato di Viarolo" devono essere previsti adeguati sistemi di controllo degli sversamenti accidentali in corrispondenza degli attraversamenti di corsi d'acqua.
- In riferimento al controllo degli sversamenti accidentali, si dovranno adottare tutte le misure necessarie atte a garantire il contenimento degli stessi nel sistema di raccolta.
- Dovranno essere sviluppati i calcoli per il dimensionamento del sistema di trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dal dilavamento della piattaforma con un sufficiente grado di dettaglio: in particolare, si dovranno fornire le specifiche di dimensionamento della fase di disoleazione.



- Si dovranno indicare i pozzetti di campionamento necessari ai fini delle verifiche dei limiti di accettabilità allo scarico delle acque trattate dai sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dal dilavamento della piattaforma; in ogni caso, si sottolinea la necessità che i progetti inerenti i sistemi di trattamento e smaltimento delle stesse vengano sottoposti preventivamente a verifica di conformità attraverso presentazione alle Province di domanda di autorizzazione allo scarico ai sensi del decreto legislativo n. 152/99 e s.m i.
- Relativamente al progetto ambientale acque una copia delle relazioni "ante-operam", "in corso d'opera" e "post-operam" andrà consegnata anche alla Provincia (Servizio Acque e Suolo).
- Nelle aree definite vulnerabili, ai sensi della metodologia CNR-GNCDI, al fine di impedire che eventuali sversamenti accidentali di sostanze idroinquinanti possano percolare in falda, dovrà essere verificato l'adeguatezza dello spessore del fondo in argilla dei fossi di guardia.
- La realizzazione di pozzi per il prelievo di acque non potabili a servizio dei cantieri dovrà essere preventivamente autorizzata dalla Provincia (Servizio Acque e Suolo - Ufficio Demanio Idrico), ai sensi dell'art. 95 del T.U. 1775/1933 e comunque dovrà seguire l'iter autorizzativi previsto dalla normativa vigente.
- L'eventuale attingimento temporaneo di acque da corsi d'acqua superficiali dovrà essere preventivamente autorizzato dalla Provincia (Servizio Acque e Suolo - Ufficio Demanio Idrico), ai sensi dell'art. 56 del T.U. 1775/1933 e comunque dovrà seguire l'iter autorizzativi previsto dalla normativa vigente.
- I volumi e le portate delle acque derivate dovranno essere dichiarati agli Organi ed Enti secondo l'iter previsto dalla normativa vigente.
- Nel Comune di Sissa attraversamenti di bonifica e gestione - La gestione e manutenzione dei manufatti di attraversamento idraulico nonché dei vari fossi e canali a servizio dell'intervento dovrà essere regolata con apposite convenzioni che potranno essere attivate in fasi successive anche alla luce delle cessioni delle viabilità di servizio.
- In merito alla rete di raccolta delle acque meteoriche, andranno indicati i punti di



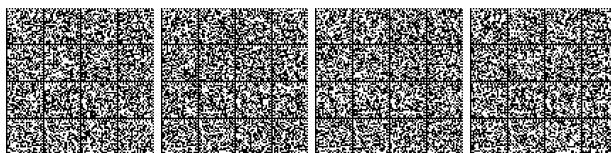
scarico, quantificando per ciascun corpo recettore i volumi annuali scaricati e verificandone la compatibilità con le portate sulla base dei tempi di ritorno indicati dai rispettivi consorzi di bonifica.

### **Suolo e sottosuolo**

- In Provincia di Parma ambito di cava 1 PR Taro Sud (nel Polo G2, Comuni di Medesano e Noceto). Dovrà essere verificata e adeguata la fattibilità della pianificazione individuata attraverso tutti gli strumenti previsti dalla normativa vigente.
- Matrici suolo e sottosuolo - Provincia di Parma: prima del trasporto dei materiali di rifiuto gli stessi dovranno essere adeguatamente caratterizzati per verificarne la natura (pericoloso, non pericoloso). Dovrà essere verificato inoltre l'interferenza del progetto in esame, in area Viarolo, con eventuale sito sottoposto a DM 471/99.
- Laddove si apporteranno modifiche a tratti di canali del reticolo principale, le sezioni dei nuovi inalveamenti dovranno risultare non inferiori ai tratti esistenti a monte e a valle, prevedendo adeguate opere di difesa spondale nei punti di ricongiungimento. La scelta di poli estrattivi posti su proprietà demaniale dovrà essere concordata con l'Autorità di bacino del Po, previa verifica della capacità estrattiva.
- Nelle Province di Parma, Cremona e Mantova si dovrà verificare, in conformità alla "prescrizione del CIPE" n. 13, per ridurre l'utilizzo di materiale proveniente da cave e sulla scorta di esperienze già avviate con successo nel caso infrastrutture a rete pubbliche, la possibilità di utilizzare materiali alternativi associati a tecnologie innovative al fine di proporre un fabbisogno di inerti compatibile con la risorsa disponibile pianificata o pianificabile a breve e sostenibile con gli obiettivi di difesa del suolo e del recupero ambientale. Qualora fosse confermata la proposta progettuale presentata occorrerà predisporre un progetto conforme alle norme del PAI e alle relative direttive rispettandone i limiti e le prescrizioni.

### **Rumore e vibrazione**

- In riferimento alla realizzazione di barriere antirumore, si raccomanda laddove

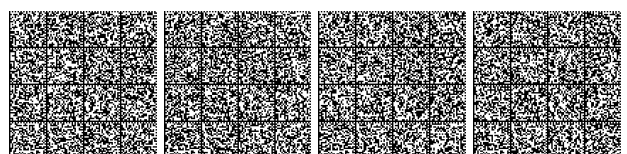


possibile l'utilizzo di biomuri o di pannelli in legno anzichè pannelli fonoassorbenti trasparenti; ove risulti indispensabile il posizionamento di pannelli o finestre trasparenti si prescrive l'apposizione di sagome di tipo "falco" da collocarsi con densità utile allo scopo (alla distanza di circa 10 cm l'una dall'altra) per evitare l'impatto dell'avifauna contro queste strutture.

- Nello scenario post operam al 2042, in presenza di misure di mitigazione acustica, al fine di ricondurre i casi riscontrati con il superamento dei limiti normativi, per i quali nello studio non si ravvisa la necessità comunque di interventi di fonoisolamento al recettore, si dovrà effettuare un monitoraggio post operam e in sede di esercizio, qualora permanga il superamento dei limiti ammessi dalla normativa si dovrà intervenire con opportune misure di fonoisolamento.
- In corrispondenza di alcuni recettori ubicati in prossimità delle opere connesse si riscontra il superamento dei limiti normativi; per tali situazioni puntuali è indispensabile procedere ad un approfondimento di indagine al fine di dimensionare, anche sulla scorta degli esiti del monitoraggio ante operam previsto, le necessarie opere di mitigazione dell'intervento.
- Siano utilizzate barriere acustiche trasparenti solo in presenza di effettive necessità a causa del loro pesante impatto provocato sull'avifauna.
- Nel comune di Sissa, relativamente al trasporto dei materiali provenienti dagli altri territori e ricadenti sulla viabilità comunale o provinciale, dovranno essere approntati tutti gli strumenti necessari per la mitigazione acustica e ambientale dei recettori coinvolti.

### **Mitigazione**

- In merito al posizionamento di misure di mitigazione e compensazione le previsioni progettuali dovranno essere oggetto di approfondimento in relazione all'effettiva necessità e alla sensibilità dei ricettari, sulla scorta degli esiti del monitoraggio ante operam previsto valutando eventuali modifiche in accordo con i Comuni attraverso una puntuale razionalizzazione delle aree in grado, comunque, di garantire quanto più possibile le medesime superfici previste nel progetto.
- Laddove fosse necessario spostare le misure di mitigazione e compensazione si

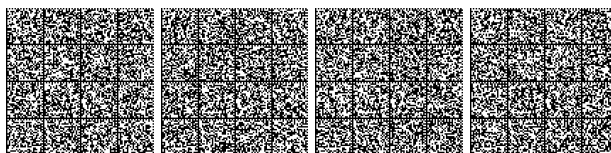


dovrà, attraverso una puntuale razionalizzazione delle aree garantire, comunque, quanto più possibile le medesime superfici previste nel progetto.

- Dovranno essere affrontati gli aspetti legati alla gestione della manutenzione delle aree di mitigazione ambientale mediante appositi atti o convenzioni tra i soggetti proprietari con enti o privati interessati.
- Si dovrà provvedere alla manutenzione delle mitigazioni acustiche, curando la sostituzione di quelle deteriorate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'efficacia dell'azione mitigante.
- Nella preparazione del terreno per gli imboschimenti, tenendo conto della elevata dotazione di sostanza organica e nutrienti, e per limitare l'ingresso di specie nitrofile, dovrà essere evitata la concimazione; trattandosi di terreni prevalentemente sciolti, non si ritiene inoltre necessaria l'aratura, risultando sufficienti le lavorazioni di rippatura e fresatura.
- Per quanto attiene la scelta delle specie arboree negli impianti, non dovranno essere inseriti pioppi in consociazione con altre specie, se non per gruppi monospecifici, al fine di limitare la competizione con le specie a più lento sviluppo.
- Per la progettazione delle mitigazioni si dovranno utilizzare specie autoctone provenienti da genotipi locali, onde evitare l'inquinamento genetico delle popolazioni presenti. Le specie vegetali utilizzate, sia arboree che arbustive, dovranno sempre essere corredate da certificazione di provenienza, al fine di salvaguardare la specificità delle specie autoctone preesistenti nel territorio dei Parchi. A tal proposito, si prescrive di fare riferimento a quanto previsto e concordato con gli enti interessati, di utilizzare le tecniche di Ingegneria naturalistica (d.g.r. n° V1/48740 del 29 febbraio 2000).
- L'attività di riqualificazione vegetazionale dovrà essere sempre realizzata al massimo entro due anni dall'inizio della fase di cantierizzazione, laddove le attività di cantiere lo consentono, così da consentire un adeguato sviluppo delle specie poste a dimora, che in questo modo avranno assunto adeguata consistenza al momento dell'entrata in esercizio dell'autostrada.



- Al fine di garantire la permeabilità ecosistemica, i sottopassaggi faunistici dovranno essere realizzati, all'interno delle aree ad elevata sensibilità (riserve e oasi naturali, aree individuate dalle mappature faunistiche) dei parchi regionali, ogni 250 m. Non possono essere considerati utili ai fini della permeabilità faunistica i sottopassi progettati per strade provinciali; semmai sarà possibile prevedere l'utilizzo sicuro da parte della fauna dei sottopassaggi che verranno realizzati per le strade agricole o vicinali.
- Nel Comune di Sissa per l'ipotesi di variante al piano di tutela delle lanche di Torricella, il progetto di rinaturazione dovrà essere condiviso con gli enti coinvolti in modo che la progettualità garantisca il mantenimento degli obiettivi che pongono le basi del piano adottato.
- Chilometro 6+800: si concorda sul tracciato previsto dall'opera tra la S.P. n. 10 di Cremona a l'autostazione Trecasali. Si dovrà verificare la posizione in merito alla duna di mitigazione prevista sul lato sud della stessa viabilità: per la presenza di un quartiere artigianale-industriale e di un'area già individuata e destinata a distributore di carburanti ne sconsiglia l'impiego per motivi di visibilità e fruibilità.
- Specie arboree ed arbustive. Si dovranno collocare i cespugli all'interno del bosco secondo esigenze di spiccata eliofilia degli arbusti che spontaneamente colonizzano le aree perimetrali delle formazioni forestali e costituiscono il cosiddetto "mantello" (fanno eccezione alcune specie maggiormente sciafile quali fusaggine, nocciolo, sangiunello, ecc., che, in qualche misura, possono essere collocate sotto la volta arborea).
- Ad eccezione di specifiche situazioni di "arredo urbano" in corrispondenza di aree di servizio e di sosta in genere, dovranno essere utilizzate esclusivamente specie autoctone vocate all'ambiente circostante, evitando pertanto l'utilizzo di essenze arboree ed arbustive quali *quercus petrae*, *quercus pubescens*, *strya caprinifolia*, *albizzia julibrissima*, *aesculus hippocastanum*, *hippophae rhamnoides*, *sorbur domestica*, *prunus padus*, *prunus serrulata*, *viburnum plicatum*, *hipericum patulum*, *spirea bumalda*, *simphoricarpus chenautlii*, *forsythia*, *genista lydia*, *partenocissus inserta*, *quercus cerris*, *carpinus betulus*, *fraxinus ornus*, *viburnum lantana*.



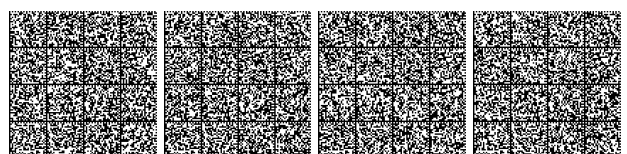
- Gli esemplari arborei dovranno essere disposti in modo naturaliforme e con caratteristiche di bosco ad alto fusto; ciò potrà essere realizzato collocando nella zona centrale dell'area interessata dall'intervento gli esemplari arborei e posando ai margini del bosco una vegetazione arborea a medio fusto ed arbusti.
- Nell'ambito di interventi compensativi dovranno essere utilizzate specie arboree quali frassino (maggior ed ossifillo), melo selvatico ed acero campestre.

### **Agricoltura**

- Dovranno essere eseguite tutte le verifiche al fine del potere acquisire gli elementi oggettivi per la determinazione delle indennità definitive.
- Gli indennizzi verranno calcolati secondo le norme vigenti e sulla base dell'utilizzo effettivo dei terreni al momento dell'esproprio.
- Nel territorio emiliano si dovrà verificare la fattibilità di progetti innovativi in campo agronomico al fine di conseguire gli obiettivi:
  - efficace inserimento ambientale dell'opera autostradale nei territori coinvolti;
  - rivalutazione con sostegno economico di terreni agricoli che altrimenti perderebbero gran parte del proprio valore produttivo;
  - creazione di ulteriori mitigazioni naturali con una gestione già programmata e sostenuta dal piano proposto. Tale programma può essere considerato come un esperimento da porre in esecuzione sul territorio creando una specie di priorità nei confronti dei bandi europei o regionali che finanziano interventi simili coinvolgendo le Amministrazioni ed enti competenti.

### **Monitoraggio**

- Si dovrà comunicare periodicamente alla Provincia di Parma, ai Comuni e ad ARPA, i risultati del Piano di Monitoraggio Ambientale.
- Si dovrà esplicitare che le attività di monitoraggio, delle acque superficiali e delle acque sotterranee, verranno svolte con costi a totale carico della società costruttrice del «Raccordo autostradale». In ogni caso, le analisi sui campioni dovranno essere effettuate presso laboratori certificati.





**Archeologia**

- Nel tratto nella Regione Emilia Romagna all'esame degli elaborati del progetto definitivo si osserva che le indagini archeologiche preliminari fin qui effettuate sono state eseguite con metodologie tradizionali limitandosi alla consultazione della bibliografia disponibile e degli archivi , all'analisi delle foto aeree e a un survey di superficie articolato in due tempi diversi. La ricerca ha evidenziato per il tratto parmense diversi siti di accertato o probabile interesse archeologico che andrebbero meglio indagati. In particolare dall'analisi delle foto aeree risultano segnalati n. 35 siti con anomalie. In considerazione di quanto esposto si dovranno effettuare approfondimenti di scavo soprattutto nelle aree a rischio già individuate, il controllo archeologico continuo in corso d'opera e l'eventuale attivazione di scavi archeologici ogniqualvolta la situazione lo richiederà.

**Prescrizione in fase di cantierizzazione**

- Nel Comune di Sissa si dovrà prevedere la possibilità che tutti gli interventi di regimentazione delle acque della nuova autostrada vengano realizzati come prima opera di cantierizzazione.
- Nel comune di Sissa si dovrà verificare la possibilità, relativamente ai volumi ipotizzati in uscita dalle cave, di trasporto dei medesimi, con metodi alternativi al trasporto su gomma.
- Nel comune di Sissa dovrà essere prevista espressa richiesta in capitolato per la ditta che verrà autorizzata all'escavazione ad effettuare la manutenzione delle viabilità di accesso alla cava.
- In Provincia di Parma si chiede che venga confermato il piano di mobilità dei mezzi di cantiere previsti nel SIA, così da non interferire con le strade provinciali in fase di cantiere.
- Nella Provincia di Parma le imprese esecutrici dovranno attuare i protocolli operativi definiti a livello locale fra enti ed associazioni delle imprese e dei lavori in merito alla promozione del lavoro regolare e sicuro. (Prefettura, Regione, Provincia, associazioni, enti con funzioni di controllo).



**Viabilità ed accessi ai cantieri**

- Nella Provincia di Parma: la viabilità di cantiere dovrà essere sempre mantenuta in buone condizioni di percorrenza per tutti i mezzi, prevedendo anche idonee misure per evitare i rischi derivanti dall'esposizione, dei lavoratori e della popolazione, alle polveri che possono essere sollevate durante il transito.

**Interferenze con la viabilità esistente**

- Nella Provincia di Parma si richiede che per tutte le interferenze con altre vie di transito, i coordinatori per la sicurezza effettuino un'analisi approfondita degli eventi che potrebbero causare danni alle persone a seguito delle modifiche alla viabilità attuale, sia autostradale che ordinaria, e motivino la soluzione prevista.
- Nella Provincia di Parma sin dalla fase di progetto riteniamo si debbano prevedere e concordare con gli enti gestori delle autostrade e strade interessate, misure di governo e controllo dei flussi del traffico nelle diverse condizioni: di cantiere, ambientali e di affollamento, individuando per le diverse interferenze e modifiche alla viabilità, specifiche condizioni di viabilità da conseguire con soluzioni di sicura efficacia ( es. velocità e distanza dei mezzi, numero massimo di mezzi in coda ai caselli in caso d'interruzione programmata, ecc.).
- Nella Provincia di Parma in considerazione della elevata criticità di alcuni interventi e della presumibile durata dei lavori e delle modifiche alla viabilità ordinaria, si dovranno prevedere standard operativi, d'informazione e comunicazione visiva ottimali, garantendo condizioni elevate di sicurezza, quindi migliori di quelli minimi previsti dal codice della strada.

**Onda di piena del fiume Taro**

- Nella Provincia di Parma al fine di tutelare le persone che si potrebbero trovare ad operare nel greto del fiume Taro o a percorrere guadi che è ipotizzabile vengano effettuati, si richiede di prevedere adeguate misure per la rilevazione, a monte, del fenomeno con un sistema dall'allarme efficace oltre alla predisposizione delle necessarie procedure di lavoro e controllo.



**Igiene sanità pubblica**

- Dovrà essere verificato il dimensionamento dei campi base in riferimento al numero di persone realmente presenti, si richiede che gli alloggiamenti, già previsti con camere singole con servizi, siano dotate anche di raffrescamento estivo con idonei impianti di condizionamento.
- Rischi di natura igienico ambientale: ai fini di valutare i rischi di natura igienico ambientale legati ai composti nitro-gruppo, NO<sub>2</sub>, ossidi di azoto, oltre al PM<sub>10</sub> - costituito da particelle solide e liquide e da una serie di composti eterogenei sia per natura chimica che per comportamento fisico, si dovrà prevedere un monitoraggio costante degli inquinanti ambientali per poter valutare il rischio per oli esposti:
  - lavoratori dei cantieri;
  - addetti alle attività e manutenzione autostradale;
  - gruppi di popolazione residente nelle aree cantierabili a ridosso di tali aree.

**Altre prescrizioni**

- Per evitare casi di mortalità dell'avifauna dovuti a collisione ed elettrocuzione su nuove linee elettriche, si prescrive di apporre sui cavi spirali bianche e rosse alternate lungo i cavi (il bianco per i notturni, il rosso per i diurni) e di dotare i tralicci di dissuasori posti tra i conduttori elettrici alternati a posatoi.
- Dovranno essere risolte le problematiche segnalate dai Comuni relative agli accessi ai fondi agricoli al fine di garantire percorsi minimi agli agricoltori, concordando le soluzioni con i Comuni e i proprietari dei fondi.
- Prima dell'apertura al traffico delle nuove varianti, dovranno essere definiti mediante specifici atti (Accordi/Convenzioni/Protocolli d'Intesa) da sottoscrivere tra la Concessionaria/concedente e gli Enti Territoriali, l'identificazione del titolo di proprietà delle nuove viabilità.
- Dovranno essere predisposte idonee interconnessioni con le linee delle fibre ottiche previste con la realizzazione dell'autostrada, al fine di consentire ai Comuni l'allaccio alle stesse.
- Dovrà essere predisposto un piano di viabilità finalizzato a favorire quei tragitti che consentono di evitare l'attraversamento diretto dei centri abitati, in modo tale che la



mobilità dei mezzi di cantiere coincida con le viabilità maggiori esistenti.

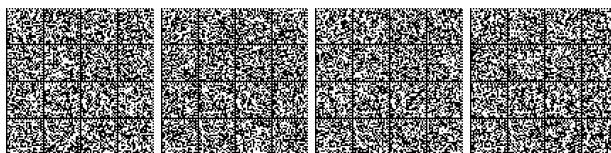
- Le vasche di laminazione, detti "laghetti artificiali", dovranno essere posizionati quanto più distante possibile dall'infrastruttura stradale, modificandone anche la forma (con forma allungata ed arcuata) purchè siano posti entro la fascia di rispetto e nelle aree di esproprio previste in progetto.
- Si dovrà interporre fra i laghetti e l'infrastruttura una fascia boscata ad alto fusto utilizzando specie igrofile quali pioppo bianco (*populus alba*), pioppo nero (*populus nigra*), salice bianco (*salix alba*). In prossimità della sede stradale utilizzare invece specie che presentano caratteristiche più mesofite quali farnie (*quercus robur*) ed aceri campestri (*acer campestre*).
- Durante gli scavi per la realizzazione dei laghetti si dovrà evitare l'oltrepassamento del franco di falda, al fine di preservare l'acquifero da potenziali inquinamenti.
- Relativamente alle cave ed agli ambiti degradati si dovranno realizzare i laghetti di cava con forma allungata ed arcuata, volta a simulare le lanche che si originano sui meandri fluviali dismessi;
- Per il recupero naturalistico delle aree degradate si dovrà o utilizzare frassino maggiore e frassino ossifillo oppure evitare o comunque contenere l'utilizzo dell'Ontano nero e degli arbusti ad esso associati (*viburnum opulus*, *frangula alnus*).
- Si richiede che il nome dell'uscita all'autostazione in località San Quirico di Trecasali (in corrispondenza della Cispadana) sia "TRECASALI" o "TRECASALI-TERRE VERDIANE" o comunque una denominazione con la finalità di rendere identificabile l'ambito territoriale sul quale recapita l'infrastruttura.
- Si dovrà verificare la rispondenza dei rilievi topografici con la realtà dei luoghi eseguendo un controllo puntuale ove sono avvenute profonde modificazioni territoriali.
- Si dovrà approfondire nel dettaglio il computo metrico estimativo dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale e paesaggistico, con chiaro riferimento alle aree interessate.



- Si dovranno indicare chiaramente le condizioni gestionali e finanziarie legate alla realizzazione delle azioni mitigative.
- Dovrà essere prodotta nella progettazione esecutiva, la documentazione relativa alla metodologia, ai tempi della realizzazione degli interventi di mitigazione e alla loro manutenzione.
- Ferma restando la soluzione progettuale per il raccordo autostradale e per le altre opere previste dal progetto definitivo, si dovrà verificare lo studio sulla modalità delle dinamiche di ripartizione modale.
- La realizzazione degli interventi di inserimento paesaggistico, ambientale e compensativo dovrà essere riportata nel cronoprogramma attuativo dell'opera.
- Si dovrà verificare la congruenza delle aree destinate per le opere di mitigazione con quelle inserite nel piano particellare di esproprio.

#### **Prescrizioni per servizi interferenti**

- In fase esecutiva il Soggetto aggiudicatore dovrà, con tutti gli enti interferiti, concordare, sulla base del Piano di risoluzione delle interferenze previsto dal Progetto definitivo, elementi di dettaglio per garantire la risoluzione delle interferenze stesse.



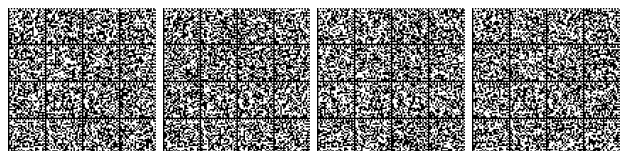
## **PARTE 2<sup>a</sup> - RACCOMANDAZIONI**

### **Tipologie diverse**

- Nel comune di Trecasali si dovrà verificare le assunzioni del parco macchine ipotizzato al fine della stima sulle emissioni inquinanti.
- Nel comune di Trecasali si ritiene estendere allo studio di analisi atmosferica, definendo nel dettaglio, oltre lo studio atmosferico dello specifico sito industriale dell'Eridania, particolarmente a rischio sotto l'aspetto atmosferico, anche le emissioni delle attività dei limitrofi lievificio e centrale termoelettrica. Si ritiene che tali valori debbano assolutamente essere considerati nello studio di analisi atmosferica presentato.
- Nel comune di Trecasali si ritiene opportuno verificare nel piano particellare di esproprio la congruenza e rispondenza degli elementi di progetto e delle opere esistenti.
- Nel comune di Trecasali si ritiene opportuno individuare l'iter approvativo dei dati acquisiti durante la campagna di monitoraggio ambientale.
- Nel comune di Trecasali si ritiene opportuno verificare, definendoli con apposita procedura, che nel momento della misura del dato ambientale siano contemporaneamente presenti (almeno in alcune osservazioni a campione) anche esponenti delle Amministrazioni locali, e delle ARPA territoriali o loro delegati.

### **Sicurezza e prevenzione**

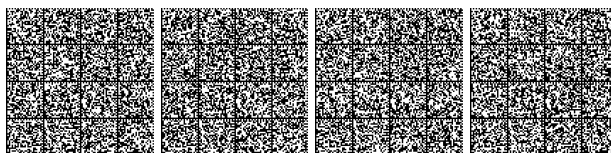
- Al fine di consentire una corretta e sicura realizzazione dell'opera, si dovrà prevedere, a supporto del coordinatore per la sicurezza in fase d'esecuzione, uno specifico gruppo di coordinamento dell'esecuzione dei lavori con specifiche funzioni in merito alla promozione e controllo delle tematiche inerenti la salute e la sicurezza durante i lavori, ivi comprese le verifiche preventive e durante i lavori delle idoneità delle imprese ammesse, dei mezzi ed attrezzature oltre quella professionale e sanitaria del personale.



- In considerazione della complessità dei lavori, si dovrà prevedere, un gruppo di coordinamento per ogni lotto e per ogni opera di grande rilevanza ingegneristica (es. ponte sul fiume Po); detto gruppo dovrebbe aver un organico minimo di tre persone particolarmente esperte in materia di sicurezza nei grandi cantieri edili.
- Per il controllo dell'accesso delle persone ai cantieri, dovrà essere utilizzato di un adeguato sistema di controllo, che consenta il riconoscimento della persona e della ditta di appartenenza, dislocandoli nei punti necessari per effettuare agevolmente le operazioni d'ingresso in cantiere.

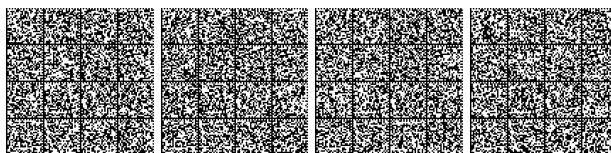
### **Ambienti lavoro**

- I dati relativi: ai programmi di lavoro, alle imprese che li stanno svolgendo, ai mezzi ed attrezzature utilizzate, ed alle persone presenti durante l'esecuzione delle opere attive, dovranno essere inviati allo scrivente Servizio di prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro, per via telematica e in tempi congrui per lo svolgimento delle verifiche di competenza, secondo una procedura operativa da concordare.
- Nei documenti di gara sarebbe opportuno prevedere esplicitamente, tra le motivazioni per la risoluzione del contratto, in particolare per le aziende recidive, il mancato rispetto delle norme di sicurezza, prevedendo ed attuando procedure rapide per l'allontanamento delle ditte e delle persone inidonee.
- Analogamente nei documenti di gara sarebbe opportuno che fosse esplicitato anche quali e quanti dei propri mezzi e personale, l'impresa si impegna ad utilizzare nelle opere previste e quali saranno oggetto di noli o sub appalti.
- Si ritiene opportuno prevedere la stipula di una convenzione, tra il Committente dei lavori e le ASL competenti per territorio che, riconoscendo i maggiori oneri delle ASL durante l'apertura dei cantieri, consegua l'obiettivo di assicurare:
  - ai lavoratori ed alle loro famiglie che, risiedendo fuori provincia, ma alloggiano nei campi base o in altri edifici in zona, un'idonea assistenza socio sanitaria (compresa la medicina di base assicurata da un medico di medicina generale scelto da uno specifico elenco);
  - interventi rapidi in caso d'emergenza nei diversi cantieri previsti;
  - adeguati livelli d'informazione ed assistenza alle imprese ed alle persone



coinvolte nelle tematiche di salute e sicurezza sul lavoro.

- E' necessaria, fatte salve le indispensabili verifiche tecnico-normative , la formazione di un gruppo di operatori da destinare in modo esclusivo all'attività di controllo e ispezione permanente del cantiere autostradale.
- Si è ritenuto di suggerire in fase di realizzazione delle strutture di cantiere, fatte salve le indispensabili verifiche tecnica-normative, di collocare i box doccia negli spogliatoi anziché nei servizi igienici.
- Individuazione dei rischi per la salute: al fine di proteggere la falda particolare attenzione andrà posta anche nella realizzazione delle trincee drenanti la cui profondità è generalmente tra 1 e 5 m., è ovvio che sia per i sistemi drenanti che per i riempimenti degli scavi andranno utilizzati materiali a ridotto impatto ambientale rappresentati dai materiali tradizionali in alternativa all'utilizzo dei composti di recupero.





**ALLEGATO 2****Parte 1^ - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE**

La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta nei seguenti elaborati:

RAAA-ATST-PD-28

RAAA-CR01-PD-19

RAAA-MN01-PD-17

RAAA-MN01-PD-24

RAAA-VR01-PD-20

**Parte 2^ - ESPROPRI**

La documentazione relativa agli espropri è contenuta nei seguenti elaborati progettuali:

RAAA-ATST-PD-29

RAAA-CR01-PD-20

RAAA-MN01-PD-18

RAAA-MN02-PD-25

RAAA-VR01-PD-21



**ALLEGATO 3**

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, della società Società Autocamionale della Cisa S.p.a., la quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;

- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta dell'esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che il soggetto aggiudicatore e la Società Autocamionale della Cisa S.p.a. - d'intesa tra loro - definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D. Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;
- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

