

Visto il parere del Comitato prezzi e rimborso nella seduta del 26/01/2016;

Vista la deliberazione n. 7 in data 19 febbraio 2016 del Consiglio di amministrazione dell'AIFA adottata su proposta del direttore generale;

Determina:

Art. 1.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Le nuove indicazioni terapeutiche:

a seguito dell'approvazione dell'indicazione BRVO, il wording dell'indicazione CRVO viene modificato come segue: Eylea è indicato per il trattamento negli adulti di:

compromissione della vista dovuta a edema maculare secondario a occlusione venosa retinica (RVO di branca o RVO centrale)

del medicinale EYLEA sono rimborsate come segue:

Confezione:

40 mg/ml - soluzione iniettabile - uso intraventre-siringa preriempita (vetro)-1;

A.I.C. n. 042510014/E (in base 10) 18K9PY (in base 32).

Classe di rimborsabilità: H.

Prezzo ex factory (IVA esclusa): € 740,00.

Prezzo al pubblico (IVA inclusa): € 1221,30.

Confezione:

40 mg/ml - soluzione iniettabile - uso intraventre-flaconcino (vetro)-1;

A.I.C. n. 042510026/E (in base 10) 18K9QB (in base 32).

Classe di rimborsabilità: H.

Prezzo ex factory (IVA esclusa): € 740,00.

Prezzo al pubblico (IVA inclusa): € 1221,30.

Validità del contratto: 24 mesi.

Sconto obbligatorio alle strutture pubbliche sul prezzo Ex factory come da condizioni negoziali.

Ai fini delle prescrizioni a carico del Servizio sanitario nazionale, i centri utilizzatori specificatamente individuati dalle Regioni, dovranno compilare la scheda raccolta dati informatizzata di arrovalimento che indica i pazienti eleggibili e la scheda di follow-up, applicando le condizioni negoziali secondo le indicazioni pubblicate sul sito dell'Agenzia, piattaforma web - all'indirizzo <https://www.agenziafarmaco.gov.it/registri/> che costituiscono parte integrante della presente determinazione.

Nelle more della piena attuazione del registro di monitoraggio web-based, le prescrizioni, relative unicamente alle indicazioni rimborsate dal Servizio sanitario nazionale attraverso la presente determinazione, dovranno essere effettuate in accordo ai criteri di eleggibilità e appropriatezza prescrittiva riportati nella documentazione consultabile sul portale istituzionale dell'Agenzia:

<http://www.agenziafarmaco.gov.it/it/content/registri-farmaci-sottoposti-monitoraggio>.

I dati inerenti ai trattamenti effettuati a partire dalla data di entrata in vigore della presente determinazione, tramite la modalità temporanea suindicata, dovranno essere successivamente riportati nella piattaforma web, secondo le modalità che saranno indicate nel sito:

<http://www.agenziafarmaco.gov.it/it/content/registri-farmaci-sottoposti-monitoraggio>.

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale EYLEA è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, utilizzabile esclusivamente in ambiente ospedaliero o in struttura ad esso assimilabile (OSP).

Art. 3.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal quindicesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 6 aprile 2016

Il direttore generale: PANI

16A03185

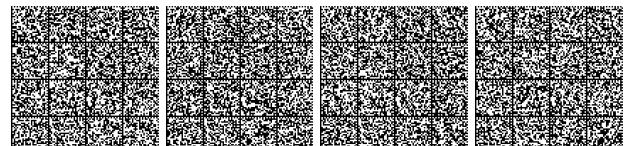
COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 23 dicembre 2015.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 «Carlo Felice», dal km 108+300 al km 209+500. Risoluzione nodi critici. 1° e 2° stralcio. Approvazione progetto definitivo. (Delibera n. 108/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «Legge obiettivo»), art. 1, e s.m.i., ove si stabilisce che il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, a mezzo di un programma (Programma delle infrastrutture strategiche) predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate, nonché l'ente Roma capitale ove interessato, e che lo stesso è inserito, previo parere di questo Comitato e intesa della Conferenza unificata, nel Documento di programmazione economico-finanziaria (oggi Documento di economia e finanza - DEF), in apposito Allegato (Allegato infrastrutture);



Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che riporta all'allegato 1, nell'ambito dell'infrastruttura «Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna», l'intervento «Adeguamento della SS 131 Cagliari - Sassari» e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Sardegna, tra i «Corridoi stradali» include il «Completamento adeguamento SS 131 Cagliari - Porto Torres»;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (supplemento *Gazzetta Ufficiale* n. 1/2015), con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «Tabella 0 Avanzamento Programma infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Adeguamento SS 131 Cagliari - Sassari», l'intervento «Svincoli e messa in sicurezza km 146+800 km 209+600»;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «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 attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell'istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita «Struttura tecnica di missione», e di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356 e s.m.i. e sono state trasferite alle Direzioni generali competenti del Ministero i compiti di cui all'art. 3 del medesimo decreto;

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

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

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

la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrigé nella *Gazzetta Uff-*

ciale n. 140/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

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

Visto l'art. n. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regolamenta il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163/2006, e visto in particolare il comma 3 dello stesso articolo, così come attuato con delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, (*Gazzetta Ufficiale* n. 155/2015), che aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45 (*Gazzetta Ufficiale* n. 234/2011, errata corrigé *Gazzetta Ufficiale* n. 281/2011);

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale - 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 (CCASGO);

Vista la delibera 8 agosto 2015, n. 62 (*Gazzetta Ufficiale* n. 271/2015), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato dal CCASGO nella seduta del 13 aprile 2015;

Vista la delibera 10 novembre 2014, n. 50 (*Gazzetta Ufficiale* n. 59/2015), con la quale questo Comitato ha assegnato all'intervento «Ammodernamento della S.S. 131 dal km 119,500 al km 165,000. Progetto complessivo e 1° intervento funzionale» 37.436.497 milioni di euro a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) nell'ambito della programmazione 2014-2020 ai sensi del punto 2.3 della delibera 30 giugno 2014, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 220/2014);

Visto l'art. 18 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, che al comma 1 prevede che, per consentire nell'anno 2013 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei



lavori, sia istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo con una dotatione complessiva pari a 2.069 milioni di euro;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, e s.m.i., e visto in particolare l'art. 3, che:

ai commi 1 e 1-bis, ha incrementato la dotazione del Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98;

al comma 2, ha stabilito che con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano finanziati, a valere sulle risorse del Fondo sopra richiamato, tra l'altro gli interventi di cui alla lettera b) del comma stesso, «appaltabili entro il 28 febbraio 2015 e cantierabili entro il 31 ottobre 2015», compresa la «Messa in sicurezza dei principali svincoli della Strada Statale 131 in Sardegna»;

al comma 5, ha previsto che il mancato rispetto dei termini di appaltabilità e cantierabilità fissati al comma 2, per gli interventi di cui tra l'altro alla succitata lettera b), determina la revoca del finanziamento assegnato ai sensi dello stesso decreto-legge n. 133/2014;

Visto il decreto 14 novembre 2014, n. 498, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che, tra l'altro, ha:

quantificato i finanziamenti da attribuire agli interventi di cui al richiamato art. 3, comma 2, lettera b), del decreto-legge n. 133/2014 (tra cui 143 milioni di euro per la «Messa in sicurezza dei principali svincoli della Strada Statale 131 in Sardegna»), prevedendo che l'utilizzo dei finanziamenti per gli interventi da sottoporre all'approvazione di questo Comitato avvenga con le modalità di erogazione indicate dal decreto stesso, «da riportarsi nella delibera di approvazione del finanziamento ovvero di modifica del quadro economico»;

indicato, per ogni intervento, le condizioni temporali per il raggiungimento delle finalità del decreto-legge n. 133/2014, precisando le condizioni per il mantenimento del finanziamento;

previsto che la mancata comunicazione periodica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti degli avanzamenti di spesa connessi allo stato avanzamento lavori o allo stato interno lavori comporta, per il soggetto aggiudicatore, la sospensione dell'erogazione della corrispondente quota annuale di finanziamento;

Considerato che l'opera è inclusa nell'Intesa generale quadro (IGQ) tra Governo e Regione Sardegna sottoscritta in data 11 ottobre 2002 e nel relativo atto aggiuntivo del 2 ottobre 2009;

Considerato che gli interventi «Adeguamento e messa in sicurezza dal km 119+500 al km 165+000 - Risoluzione dei nodi critici - 1° Stralcio» e «Adeguamento e messa in sicurezza dal km 119+500 al km 165+000 - Risoluzione dei nodi critici - 2° Stralcio» sono inclusi nell'elenco degli ulteriori interventi da attivare nel quinquennio 2015-2019 (Allegato B1) di cui al Contratto di programma 2015 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e

Anas S.p.A., sul cui schema questo Comitato ha espresso parere con delibera 6 agosto 2015, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 296/2015);

Considerato che l'Accordo di programma quadro (APQ) relativo alla programmazione FSC 2007-2013 degli interventi di rilevanza strategica regionale nel settore della viabilità stipulato il 29 settembre 2014 tra l'Agenzia per la coesione territoriale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione autonoma della Sardegna e Anas S.p.A., nonché il relativo 1° Atto integrativo del 20 novembre 2015, includono l'ammodernamento della S.S. 131 dal Km. 119+500 al Km. 165+000;

Vista la proposta di cui alla nota 30 ottobre 2015, n. 40322, 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 dell'argomento «Messa in sicurezza dei principali svincoli della Strada Statale 131 in Sardegna», e le note 30 ottobre 2015, n. 8900, e 9 dicembre 2015, n. 10193, con le quali è stata trasmessa la relativa documentazione istruttoria;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare: sotto l'aspetto tecnico:

che la strada statale 131 «Carlo Felice» è parte della core network della rete transeuropea (TEN-T) stradale;

che il progetto generale di ammodernamento della S.S. 131 prevede per l'itinerario Cagliari – Oristano – Sassari – Porto Torres l'adeguamento del tracciato viario esistente a 4 corsie alle caratteristiche geometriche e piano altimetriche proprie delle strade di tipo B (Extraurbane Principali) di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001;

che il progetto ora all'esame riguarda l'«Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 'Carlo Felice', dal km 108+300 al km 209+500» e prevede principalmente:

l'eliminazione delle intersezioni a raso attualmente presenti e la loro sostituzione con sei nuovi svincoli a livelli sfalsati: Paulilatino nord, Macomer nord-Mulargia, Bonorva Sud, Bonorva Nord, Cossoine e Campu Laras al km 190+350 tra i Comuni di Florinas e Codrongianos;

l'adeguamento di 20 svincoli esistenti mediante modifica dello sviluppo delle corsie di accelerazione e decelerazione;

l'eliminazione e/o l'adeguamento di tutti gli accessi presenti lungo la S.S. 131 attraverso una adeguata riqualificazione delle strade locali esistenti e della viabilità intermodale e l'adeguamento e/o realizzazione della viabilità di servizio, come l'adeguamento dei tratti delle strade provinciali S.P. 124 e S.P. 125 tra lo svincolo di Bonorva sud (km 159,000) e lo svincolo di Cossoine (km 166,000);

l'adeguamento della sezione della carreggiata principale tra i km 190+700 e 191+500;

la realizzazione di 18 nuove piazzole di sosta e di una zona parcheggio;

l'illuminazione di tutti gli svincoli;



sotto l'aspetto procedurale e amministrativo:

che il progetto definitivo è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 27 febbraio 2015;

che l'Anas S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, ha richiesto, con nota 3 giugno 2015, n. 70015, l'avvio delle procedure:

di valutazione di impatto ambientale (VIA) ai sensi degli articoli 165, 167, comma 5, e 183 del decreto legislativo n. 163/2006;

di valutazione di incidenza di cui all'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 357/1997;

di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli articoli 95 e 96 del decreto legislativo n. 163/2006;

di approvazione del Piano di utilizzo delle terre di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 10 agosto 2012, n. 161,

nonché delle procedure per l'approvazione del progetto definitivo, per la localizzazione urbanistica e la dichiarazione di pubblica utilità, trasmettendo copia del progetto a tutti gli enti e amministrazioni interessati e ai gestori di opere interferenti;

che l'Anas ha trasmesso il 30 giugno 2015 il progetto definitivo e lo Studio di impatto ambientale (SIA) al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il relativo parere ai sensi dell'art. 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 giugno 2015, n. 203;

che, ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., è stato pubblicato in data 12 giugno 2015 su un quotidiano a tiratura nazionale («Sole 24 Ore») e uno a diffusione locale («Nuova Sardegna») l'avviso per l'avvio della procedura di VIA, per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per la dichiarazione di pubblica utilità;

che la conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo è stata convocata il 29 luglio 2015 e si è conclusa il 12 agosto 2015;

che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con parere 22 settembre 2015, n. 49/15, ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni sul progetto definitivo;

che il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, con nota 10 agosto 2015, n. 19088, ha espresso parere favorevole con prescrizioni al progetto, conformemente a quanto riportato nel parere tecnico istruttoria di cui alla nota 5 agosto 2015, n. 18695, della Direzione generale belle arti e paesaggio;

che la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA/VAS, con parere 25 settembre 2015, n. 1875, ha approvato il Piano di utilizzo delle terre ed espresso parere positivo sulla compatibilità ambientale dell'opera, con prescrizioni riferite alla fase di progettazione esecutiva;

che, con deliberazione 21 luglio 2015, n. 37/25, la Regione autonoma della Sardegna ha espresso parere favorevole, con raccomandazioni e prescrizioni, in merito alla localizzazione dell'intervento;

che, con nota 7 agosto 2015, n. 17503, la Regione autonoma della Sardegna - Assessorato della difesa dell'ambiente, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sulla compatibilità ambientale dell'opera e il relativo Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo.

sotto l'aspetto attuativo:

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

che il cronoprogramma di progetto prevede un tempo per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori in 1.080 giorni naturali e consecutivi, di cui 150 giorni per la progettazione esecutiva, 30 per la relativa approvazione e 900 per l'esecuzione dei lavori;

che la modalità di affidamento prevista per la realizzazione delle opere è l'appalto integrato;

che il CUP provvisorio assegnato all'opera è F84E07000270000;

sotto l'aspetto economico:

che il quadro economico del progetto in esame è stato redatto adottando i prezzi previsti dall'Elenco Prezzi Anas 2015;

che il costo dell'intervento è pari a 181.836.497 milioni di euro al netto dell'IVA, comprensivo della valORIZZAZIONE delle prescrizioni;

che la copertura finanziaria dell'intervento è posta a carico delle seguenti risorse:

143.000.000 euro, assegnati con decreto interministeriale MIT/MEF n. 498/2014, a valere sul Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013, come incrementato dai commi 1 e 1-bis dell'art. 3 del decreto-legge n. 133/2014;

37.436.497 euro, assegnati con delibera di questo Comitato n. 50/2014, a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione;

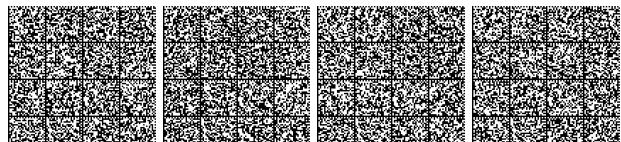
1.400.000 euro, assegnati con delibera della Giunta Regionale Sardegna 12 settembre 2014, n. 35/11, a valere sul bilancio Regione Autonoma Sardegna;

Considerato che, ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, art. 240, comma 10, il compenso della Commissione di cui al comma 5 dello stesso articolo non può superare l'importo di 65.000 euro, e che si ritiene che l'eccedenza della voce stimata di quadro economico «Eventuali spese per i Commissari di cui all'art. 240, comma 10 del decreto legislativo n. 163/2006» vada conservata all'opera a copertura di eventuali maggiori imprevisti;

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

Vista la nota 23 dicembre 2015, n. 5587, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;



Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze e degli altri Ministri e Sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

1. Assegnazione finanziamento e relative modalità di erogazione:

1.1 L'importo di 143 milioni di euro, che il decreto interministeriale n. 498/2014 ha destinato alla «Messa in sicurezza dei principali svincoli della strada statale 131 in Sardegna», a valere sulle risorse di cui all'art. 3, commi 1 e 1-bis, del decreto-legge n. 133/2014, è assegnato al finanziamento dell'intervento «Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 'Carlo Felice', dal km 108+300 al km 209+500». Risoluzione nodi critici: 1° e 2° stralcio»;

1.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 2, comma 4, del decreto interministeriale n. 498/2014, erogherà il contributo di cui al precedente punto 1.1 nei limiti degli stanziamenti autorizzati annualmente dalla legge di bilancio e comunque nei limiti delle risorse effettivamente disponibili, anche tenuto conto delle variazioni che potranno essere apportate dal disegno di legge di stabilità 2016, mediante trasferimento a favore del soggetto aggiudicatore;

1.3 L'erogazione di cui al punto precedente sarà disposta dalla Direzione generale per lo sviluppo del territorio e la programmazione del suddetto Ministero a seguito del rilascio del nulla osta al pagamento da parte della Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, previa verifica, da parte di quest'ultima, dello stato di realizzazione dei lavori, dei crediti maturati nel rispetto del piano delle erogazioni elaborato dal medesimo soggetto aggiudicatore in raccordo con il cronoprogramma dei lavori, nonché dell'insussistenza di contenzioso o di riserve da parte dei soggetti esecutori dei lavori, ai sensi dell'art. n. 18, comma 12, del decreto-legge n. 69/2013;

1.4 Ai sensi dell'art. 4 del decreto interministeriale n. 498/2014, la mancata comunicazione periodica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti degli avanzamenti di spesa connessi allo stato avanzamento lavori o allo stato interno lavori comporterà la sospensione dell'erogazione della corrispondente quota annuale di finanziamento.

2. Approvazione progetto definitivo:

2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvato, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni di cui al successivo punto 2.5, il progetto definitivo dell'intervento «Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 'Carlo Felice', dal km 108+300 al km 209+500». Risoluzione nodi critici: 1° e 2° stralcio»;

2.2 La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere,

prestazioni e attività previste nel progetto approvato. È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera;

2.3 L'importo di 181.836.497 milioni di euro, al netto di IVA, costituisce il limite di spesa dell'intervento;

2.4 La copertura finanziaria dell'opera è articolata come segue:

143.000.000 euro, assegnati con decreto interministeriale MIT/MEF n. 498/2014, a valere sul Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013, come incrementato dai commi 1 e 1-bis dell'art. 3 del decreto-legge n. 133/2014;

37.436.497 euro, assegnati con delibera di questo Comitato n. 50/2014, a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione;

1.400.000 euro, assegnati con delibera della Giunta Regionale Sardegna 12 settembre 2014, n. 35/11, a valere sul bilancio Regione Autonoma Sardegna;

2.5 Le prescrizioni citate al precedente punto 2.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. L'ottemperanza alle suddette prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 2.3. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative;

2.6 Gli elaborati del progetto definitivo in cui è riportato il programma di risoluzione delle interferenze e il piano degli espropri sono indicati nell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera. La realizzazione degli interventi mirati alla risoluzione delle interferenze non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 2.3;

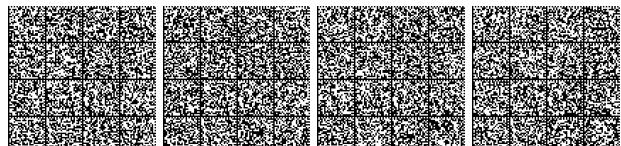
2.7 In coerenza con quanto considerato in premesse, la voce di quadro economico «Eventuali spese per i Commissari di cui all'art. 240, comma 10, del decreto legislativo n. 163/2006» dovrà essere ridotta entro l'importo di 65.000 euro e la differenza rispetto all'importo attualmente riportato nel quadro economico dovrà essere imputata alla voce imprevisti.

3. Disposizioni finali:

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

3.2 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 suddetto allegato 1 e poste dallo stesso Ministero;

3.3 Il soggetto aggiudicatore invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo, ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto allegato 1 e poste dallo stesso Ministero;



3.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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;

3.5 Il bando di gara per l'affidamento dei lavori di cui al punto 2.1 dovrà prevedere, a carico dell'impresa che risulterà aggiudicataria, l'obbligo di stipulare con la Prefettura UTG competente e con Anas S.p.A. apposito protocollo di legalità, secondo lo schema approvato da questo Comitato con delibera n. 62/2015;

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

3.7 Le modalità di controllo dei flussi finanziari saranno regolate coerentemente alle previsioni di cui alla richiamata delibera n. 15/2015;

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

Roma, 23 dicembre 2015

Il Presidente: RENZI

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 12 aprile 2016

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 735

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)

ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DELLA S.S. 131

"CARLO FELICE", DAL KM 108+300 AL KM 209+500.

RISOLUZIONE NODI CRITICI. 1° E 2° STRALCIO.

APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

(CUP F84E07000270000).

ALLEGATO 1

PARTE PRIMA: PRESCRIZIONI

1.1. Prescrizioni relative agli aspetti progettuali:

1.1.1. Svincolo di Mulargia - Macomer:

a) elaborare una proposta alternativa per quanto riguarda lo svincolo. Tale proposta dovrà scaturire oltre che da considerazioni di carattere prettamente trasportistico anche da analisi di carattere ambientale che tengano in debita considerazione le interferenze tra le opere in progetto e le aree della Rete Natura 2000 e con gli habitat e le specie prioritarie ivi presenti. Per quanto concerne le interferenze con gli habitat si segnala la necessità che il Proponente basi le sue valutazioni sulla carta degli habitat e non su quella dell'uso del suolo;

b) la proposta alternativa per lo svincolo di Mulargia - Macomer dovrà essere trasmessa prima dell'inizio dei lavori con il medesimo livello di dettaglio del Progetto Esecutivo, congiuntamente al Progetto Esecutivo della attuale soluzione inserita in Progetto Definitivo, aggiornando e fornendo parallelamente tutti gli elaborati in cui abbia rilevanza e/o influenza, diretta o indiretta, così da consentire la valutazione ambientale comparativa e l'indicazione finale.

1.1.2. Per quanto concerne l'intervento di riqualificazione della SP 124 per un tratto di circa 4230 metri, di cui 1640 metri in sede, 2490 metri fuori sede e in cui è presente un tratto in viadotto di lunghezza approssimativa pari a circa 100 metri, che attraversa la vallata del Rio Molino (o Cumone), bene paesaggistico, si richiede:

a) l'elaborazione di uno studio specifico della linea architettonica dell'opera d'arte, che consenta di mitigare gli impatti sul paesaggio connessi alla realizzazione dell'opera;

b) la previsione di interventi di mitigazione/compensazione ambientale consistenti nella messa a dimora di essenze arbustive e arboree autoctone.

1.1.3. Completare gli approfondimenti progettuali per mezzo dello svolgimento delle verifiche di visibilità in corrispondenza degli innesti a raso e degli accessi nelle rotatorie, secondo quanto previsto dal paragrafo 4.6 dell'allegato al decreto ministeriale 19 aprile 2006.

1.1.4. In relazione al sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma, considerando l'arteria stradale in ogni caso come un continuum, verificare con simulazioni complessive e non puntuali, sommando gli apporti, che il contesto consenta il tipo di smaltimento previsto nel progetto, dal momento che questo si configura come un vero e proprio scarico nei corpi idrici.

1.1.5. La Società Anas S.p.A. deve predisporre e realizzare in accordo con la Soprintendenza Archeologia della Sardegna - come dalla stessa chiesto con il parere prot. n. 6962 del 27/07/2015 - un piano sistematico di potenziamento della segnaletica relativa alle numerose aree archeologiche ubicate lungo il percorso, al fine di favorirne l'accessibilità e la fruibilità, in particolare per i siti gestiti. (MIBACT).

1.1.6. Aspetti geologici:

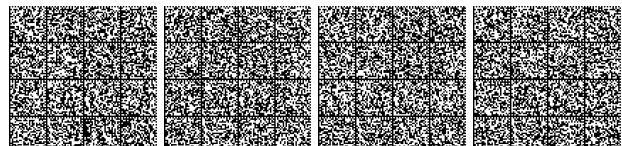
1.1.6.1. Il tracciato interferisce con aree classificate dall'Autorità di Bacino con vario livello di pericolosità da frana. Si evidenzia la necessità, di specifici rilievi ed approfondimenti che escludano la presenza di altre zone potenzialmente instabili lungo il tracciato. Le specifiche zone riconosciute quali pericolose, e quindi critiche dal punto di vista geologico, dovrebbero essere oggetto di interventi da programmare sulla base di ricostruzioni di dettaglio sulle geometrie e sui meccanismi di frana. (*omissis...*) appare necessario integrare le conoscenze del modello geologico e geomorfologico lungo quelle zone ove è prevista la costruzione della viabilità locale complanare nonché, e soprattutto, nell'area dello svincolo di Bonorva (svincolo nord e sud) ove è presente un'ampia zona riconosciuta ad alta pericolosità da frana. Nonostante, come viene specificato in relazione geologica, non siano presenti "opere d'arte significative" appare indispensabile definire, sulla base di indagini geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche di dettaglio un modello geologico-tecnico delle aree instabili definendo le geometrie e le possibili cinematiche di cui tenere eventualmente conto nella progettazione delle opere, nonché durante le stesse fasi esecutive ed eventualmente gestionali.

1.1.7. Aspetti geotecnici:

1.1.7.1. Occorre definire, per ciascuna delle 16 opere d'arte di nuova realizzazione o in sostituzione di quelle esistenti, un modello geotecnico dei terreni e delle rocce interagenti con la struttura, per poi procedere alle verifiche prescritte dalla vigente normativa. Appare quindi di necessario:

a) definire un modello geometrico e meccanico del sottosuolo, che identifichi con chiarezza i principali litotipi, la loro successione stratigrafica i valori caratteristici delle proprietà fisiche e meccaniche. Tali informazioni possono essere utilmente sintetizzate producendo, ad esempio, una sezione geomeccanica rappresentativa per ciascuna delle principali opere d'arte;

b) documentare le motivazioni che conducono alla scelta di una determinata tipologia fondale;



c) definire le azioni, gli Approcci di Progetto e i metodi di calcolo adottati per le fondazioni, per poi procedere alle verifiche (SLU, SLE);

d) rappresentare con tavole di adeguato dettaglio, le caratteristiche geometriche e i materiali di ciascuna fondazione;

e) è necessario che le indagini già disponibili, nonché quelle integrative in corso di realizzazione, forniscano una stima puntuale dei parametri sismici (es: VS,30) necessari al dimensionamento delle diverse strutture;

f) devono essere necessariamente integrate e completate con ulteriori elaborati le informazioni relative alle opere d'arte (es: Relazioni di calcolo, carpenterie, ...) previsti dalle norme vigenti.

1.1.7.2. Le considerazioni precedenti valgono anche per opere geotecniche diverse dalle fondazioni, e in particolare per le strutture di sostegno previste lungo il tracciato.

1.1.7.3. Per quanto riguarda i requisiti di funzionalità delle opere da realizzare, va evidenziata la necessità di stimare i cedimenti a lungo termine dei rilevati stradali, in particolare laddove detti rilevati ricadono in corrispondenza dei depositi antropici e/o limo-argillosi evidenziati negli elaborati progettuali.

1.1.7.4. In relazione ai tombini verifiche adeguate dovranno essere sviluppate in relazione ai fenomeni di sifonamento dei rilevati, come pure in relazione ai fenomeni erosivi localizzati allo sbocco e di scalzamento all'imbocco, descrivendo in progetto le opportune opere di difesa.

1.1.8. Opere idrauliche:

1.1.8.1. Indicazioni di carattere generale:

a) per ogni opera interferente deve essere prodotta adeguata documentazione tecnica attestante le lavorazioni da eseguire, la rappresentazione dello stato attuale e quello di progetto, le verifiche idrauliche, le caratteristiche geologiche e geotecniche dell'intorno significativo, comprensive di tutte le verifiche di norma, i particolari costruttivi, e tutto quanto previsto in ogni caso dalla normativa specifica, in particolare dalle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al decreto ministeriale 14 gennaio 2008;

b) è necessario che siano valutati eventuali effetti delle attività/opere da realizzare sul deflusso delle acque, garantendo nel contempo sia il rispetto delle prescrizioni e distanze previste nel regio decreto 523/1904, sia il fatto che tali attività non costituiscano causa di innesco di fenomeni di dissesto in presenza di eventi di piena;

c) dovrà essere predisposta una carta delle interferenze specifica per ciascun territorio provinciale (Nuoro-Oristano-Sassari) relativa ai soli corsi d'acqua per i quali deve essere rilasciata l'autorizzazione del Servizio Opere Idrauliche territorialmente competente ai sensi del R.D. n. 523/1904;

d) devono essere evidenziate le possibili/eventuali interferenze tra le aree di esondazione dei corsi d'acqua e le opere da realizzare, nonché quelle con eventuali opere ed infrastrutture poste a monte o a valle, con la successiva necessaria previsione di opere di protezione passiva dei rilevati stradali;

e) le simulazioni idrauliche devono essere effettuate per tutte le opere soggette al regio decreto 523/1904, secondo le ipotesi di moto permanente, per un congruo tratto a monte e a valle rispetto all'opera in progetto;

f) è necessario definire il bacino idrografico dei singoli corsi d'acqua fino alle sezioni di chiusura opportunamente posizionate, anche sulla base di eventuale presenza di opere idrauliche esistenti (presenza di eventuali opere di regolazione della portata, ecc.,);

g) trattandosi del progetto di «Adeguamento e messa in sicurezza della SS 131», si ritiene necessario richiamare la recente «Direttiva per lo svolgimento delle verifiche di sicurezza delle infrastrutture esistenti di attraversamento viario o ferroviario del reticollo idrografico della Sardegna nonché delle altre opere interferenti» di cui all'art. 22 delle Norme di Attuazione del P.A.I, approvata con la Deliberazione n. 1 del 20.05.2015 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale e pubblicata sul BURAS n. 26 del 11/06/2015, in base alla quale «gli Enti proprietari, gestori o concessionari delle opere esistenti di attraversamento viario e ferroviario del reticollo idrografico e delle opere interferenti con il reticollo idrografico predispongono una verifica di sicurezza delle stesse individuano e progettano gli interventi

manutentivi, strutturali correttivi e di adeguamento necessari nonché le misure non strutturali atte alla mitigazione del rischio presente» e, «nei casi in cui le verifiche di sicurezza non siano positive, nelle more degli interventi di cui sopra,... individuano le condizioni di esercizio transitorio dell'opera, il tempo di ritorno critico e le misure di prevenzione atte a gestire le situazioni di rischio in relazione alle attività di cui alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 27 febbraio 2004 - indirizzi operativi per la gestione organizzativa e funzionale del sistema di allertamento nazionale e regionale per il rischio idrogeologico ed idraulico ai fini di protezione civile». Pertanto, con riferimento ai soli interventi di progetto, nei casi in cui la relazione idraulica mettesse in rilievo alcune situazioni critiche per palese inadeguatezza degli attraversamenti esistenti nella attuale SS131, dovrà essere data attuazione al dettato della Direttiva;

h) in merito alla relazione idrologica, si chiede di verificare i valori delle pendenze dei bacini e la determinazione del tempo di corivazione in particolare quello adottato, calcolato mediante la metodologia del SCS. Si chiede inoltre di valutare le potenzialità di trasporto solido e di descrivere i processi erosivi e/o di deposito in atto in particolare in corrispondenza degli attraversamenti da realizzare;

i) relativamente alla relazione idraulica, si chiede di presentare le simulazioni idrauliche ante e post-operam, avendo cura di riportare i tabulati standard di output (summary output tables) eventualmente presentando i tabulati specifici per gli attraversamenti (detailed output at bridges). Le sezioni di Hec-Ras dovranno essere estese in modo tale che i livelli idrici delle portate di piena siano delimitati dall'orografia del territorio circostante, ciò al fine della correttezza delle simulazioni effettuate;

j) per ogni attraversamento interferente con le aste di competenza dovranno essere presentati gli elaborati di dettaglio descrittivi dello stato attuale e di progetto, con particolare attenzione alla morfologia dei corsi d'acqua (planimetrie, sezioni e profili). Nelle sezioni di dettaglio dovranno essere rappresentati i livelli idrici ordinari e quello relativo alla piena duecentennale come stimato nella relazione idraulica;

k) è opportuno produrre una relazione fotografica descrittiva dello stato dei luoghi;

l) al fine del rilascio dell'autorizzazione ex regio decreto 25.07.1904 n. 523, dovranno essere trasmessi solamente gli elaborati specifici relativi agli interventi ricadenti nell'ambito territoriale di competenza di ciascun Servizio Opere Idrauliche;

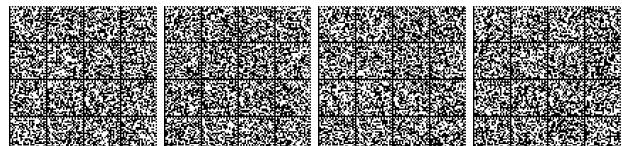
m) per i ponticelli si segnala la necessità di verificare, antecedentemente alla predisposizione della gara, la congruenza del franco da fondo alveo a intradosso travi.

1.1.8.2. Indicazioni di carattere specifico relative all'ambito territoriale di competenza del Servizio Opere Idrauliche di Oristano:

a) in relazione alla viabilità di accesso al sito di deposito al km 111, deve essere prodotta adeguata documentazione attestante le lavorazioni da eseguire, lo stato attuale e quello di progetto e le verifiche idrauliche dell'affluente minore del rio Riu Pizziu in prossimità dell'attraversamento della SS 131 al fine di evidenziare le interferenze tra le aree di esondazione del rio e la strada di accesso all'area di deposito e predisporre idonei accorgimenti per la sicurezza degli operatori. In riferimento al sito di deposito è necessario valutare eventuali effetti dell'attività/opere da realizzare sul deflusso delle acque, garantire il rispetto delle prescrizioni e distanze previste nel regio decreto 523/1904 e che tali attività non possano esser causa di fenomeni di dissesto in presenza di eventi di piena del Riu Pizziu;

b) come al punto precedente relativamente alla strada di accesso all'area archeologica al km 114+500, si evidenzia la necessità di produrre adeguata documentazione descrittiva delle lavorazioni da eseguire, la rappresentazione dello stato attuale e di progetto, le interferenze con il rio «Su Flumini de Susu» e le relative relazioni idrologiche ed idrauliche;

c) relativamente al tombino posto al km 121+308, si evidenzia la necessità di produrre adeguata documentazione descrittiva completa delle planimetrie e sezioni di dettaglio (stato attuale e di progetto) nonché delle verifiche idrauliche effettuate. Con riferimento a queste ultime, si rappresenta la necessità di utilizzare le stesse metodologie di calcolo adottate per le verifiche degli attraversamenti dei corsi d'acqua principali (Hec-ras) e di presentare i relativi elaborati (sezioni idrauliche, tabulati ecc.). La simulazione idraulica dovrà essere effettuata per un congruo tratto a monte e a valle;



d) dalla cartografia IGM è possibile osservare che il Riu Pizziu e il Riu Mannu derivano dal Riu di S. Leonardo che risulta suddiviso in due canali immediatamente a valle dell'attraversamento della strada Santu Lussurgiu-Paulilatino (Loc. Tanca Regia). L'impostazione adottata per il calcolo delle portate, basato sulla media aritmetica tra i due bacini, non appare corretta, è necessario definire il bacino idrografico del Riu di S. Leonardo fino alla sezione di chiusura posta in corrispondenza della biforcazione e valutare opportunamente la frazione convogliata sul Rio Mannu e quella sul Riu Pizziu sulla base del rilevamento delle opere idrauliche esistenti (presenza di eventuali opere di regolazione della portata ecc.). A tali contributi andranno poi sommali quelli relativi ai bacini residui di valle del Rio Mannu e del Riu Pizziu, chiusi in corrispondenza dei relativi attraversamenti (km 122+025 e km 122+358);

e) si evidenzia che nella formulazione del calcolo delle portate di questi bacini è stato utilizzato un coefficiente di laminazione E, pari a 0,7. In mancanza di opportune valutazioni l'uso di tale coefficiente non appare giustificato e, peraltro, non si comprende perché per gli altri bacini è stato prudenzialmente utilizzato il valore unitario;

f) le sezioni idrauliche relative alla simulazione idraulica dell'attraversamento del Riu di Bonorchis devono essere affinate poiché appaiono estremamente semplificate, alcune oltretutto risultano aperte (non è rappresentato per intero il confinamento dei livelli idrici) e non è rappresentato il ponte ferroviario posto a valle delle opere da realizzare;

g) è necessario l'adeguamento alla normativa dell'attraversamento a guado esistente a valle della SS 131;

h) la relazione idraulica presentata mette in rilievo alcune situazioni critiche per palese inadeguatezza degli attraversamenti esistenti nella attuale SS 131 e nella linea ferroviaria con particolare riferimento agli attraversamenti sul Riu Mannu e Rio di Bonorchis. Si ritiene necessario a tal proposito provvedere all'adeguamento di tali attraversamenti e, nelle more del finanziamento e realizzazione di tali opere, condurre nell'immediato le verifiche di sicurezza e predisporre le indicazioni per l'esercizio transitorio secondo quanto previsto dalla «Direttiva per lo svolgimento delle verifiche di sicurezza delle infrastrutture esistenti di attraversamento viario o ferroviario del reticolto idrografico della Sardegna nonché delle altre opere interferenti» di cui all'art. 22 delle Norme di Attuazione del PAI, approvata con la Deliberazione del 20.05.2015 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale;

i) dovranno essere prodotte le verifiche idrauliche all'erosione e scalzamento sulle spalle dei ponti e sulle fondazioni, considerando opportunamente anche la potenzialità di trasporto solido. In analogia ai punti 4.4 e 4.5 delle Direttive di cui all'art. 22 delle NdA del PAI dovranno essere valutati gli effetti idraulici indotti dall'attraversamento (e dalle opere connesse quali i rilevati) e assicurate le condizioni di stabilità delle opere da realizzare;

j) nel caso si intervenga con sistemazioni idrauliche del corso d'acqua, come ad esempio è facilmente rilevabile dai profili idraulici per l'attraversamento del Riu Pizziu al km 122+025 e per l'attraversamento del Riu Mannu al km 122+358, dovrà essere fornita una descrizione di dettaglio, opportune sezioni e particolari costruttivi delle lavorazioni da effettuare, integrando opportunamente gli elaborati progettuali, le simulazioni e verifiche idrauliche.

1.1.8.3. Si segnala in generale la necessità di verificare la congruenza delle opere di attraversamento con quanto previsto dalla Circolare del 2 febbraio 2009, n. 617 C.S.LL.PP. Particolare attenzione deve essere posta nei confronti della interferenza alla progressiva km 122+025 dove 4 ponti sono presenti in un tratto d'alveo dello sviluppo inferiore a 100 m, e dove viene mantenuto inalterato l'attuale ponte sulla SS 131, che rischia il sormonto della sede stradale per la piena di progetto. Pare del tutto necessario rivedere la soluzione adottata senza dover attendere un eventuale adeguamento dell'opera di attraversamento della linea ferroviaria Cagliari - Terranova - Golfo Aranci e una ricalibrazione del tratto d'alveo interessato dagli attraversamenti. Analoga situazione si riscontra alla progressiva km 122+358. Qui sono tre i ponti racchiusi in una distanza lungo l'alveo di circa 50 m e l'attuale ponte sulla SS 131, mantenuto inalterato, è addirittura sormontato dalle acque di piena. Anche alla progressiva km 127+625, un guado e due attraversamenti in circa 60 m, l'attuale ponte sulla SS 131 risulta sormontato nella situazione di progetto. È parere delle Sezioni del C.S.LL.PP. che, al di là della ovvia necessità di osservare quanto previsto dalle vigenti Norme

Tecniche per le Costruzioni nei nuovi attraversamenti in progetto, siano da eliminare le evidenti criticità precedentemente segnalate.

1.1.9. Impianti:

1.1.9.1. Si ritiene necessario integrare il progetto degli impianti prima dell'esperimento delle procedure di affidamento con gli elaborati degli svincoli mancanti.

1.1.10. Documentazione tecnico-economica:

1.1.10.1. Indicazioni di carattere generale:

a) per la parte seconda del Capitolato speciale d'appalto, denominata «Norme tecniche - Opere civili» è necessaria una generale revisione del testo onde aggiornarlo, prima dell'appalto, alla luce delle vigenti normative nazionali ed europee, eliminando, fra l'altro i rinvii a norme ormai abrogate o superate o indicazioni tecniche e riferimenti a materiali non più attuali. Ad esempio va eliminato il richiamo, presente in più punti del testo, al DM 4 maggio 1990 «Aggiornamento delle norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo dei ponti stradali» e relative istruzioni emanate con circolare Ministero LL.PP. n 34233 del 25.2.1991. Sempre a titolo esemplificativo, si richiama la necessità di un aggiornamento normativo delle parti riguardanti alcuni specifici prodotti, fra i quali, gli apparecchi di appoggio, i dispositivi antisismici, le barriere di sicurezza, i tiranti di ancoraggio, i gabbioni metallici. A proposito dei due ultimi prodotti si rammenta che gli stessi devono essere qualificati ai sensi delle Linee guide emanate recentemente dal Servizio Tecnico Centrale;

b) il Capitolato speciale d'appalto e lo Schema di contratto dovranno, essere completati, aggiornati e/o modificati e resi coerenti con la restante documentazione progettuale, con il presente quadro prescrittivo e con le modalità di affidamento ammesse dalla normativa, prima dell'esperimento delle procedure di affidamento;

c) integrare prima dell'esperimento delle procedure di affidamento, la documentazione con l'elaborato indicato nell'Allegato XXI al decreto legislativo n. 163/2006 denominato Linee guida per la stima degli oneri per la sicurezza dei cantieri sulla base del quale determinarne il costo, inclusa la BOB (Bonifica Ordigni Bellici), quest'ultima ai sensi delle modifiche apportate al decreto legislativo n. 81/2008 dalla legge n. 177/2012.

1.1.10.2. Quadro economico:

a) prima dell'esperimento delle procedure di affidamento sarà necessario un riesame di dettaglio, valutando anche l'opportunità di assumere a riferimento prezzi unitari aggiornati al 2015, tenendo altresì conto degli oneri derivanti dalla valorizzazione economica delle prescrizioni emerse nel corso dell'*iter* autorizzativo. In proposito, si richiama quanto previsto dall'art. 165 comma 3 del decreto legislativo n. 163/2006, riguardo «il limite di spesa, comunque non superiore al due per cento dell'intero costo dell'opera, per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera. Nella percentuale indicata devono rientrare anche gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura di VIA, fatte salve le eventuali ulteriori misure da adottare nel rispetto di specifici obblighi comunitari».

1.1.10.3. Verifica e validazione:

a) il progetto dovrà essere verificato e validato prima dell'esperimento delle procedure di affidamento, secondo il quadro normativo ad esso applicabile.

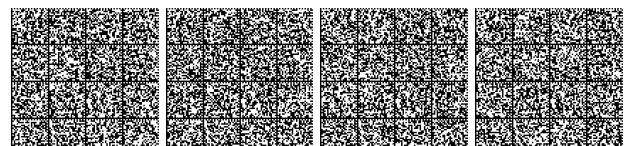
1.2. Prescrizioni relative agli aspetti ambientali:

1.2.1. componente atmosfera:

a) effettuare una ulteriore valutazione per le concentrazioni di ozono attraverso un modello di dispersione atmosferica che tenga conto delle possibili reazioni chimiche tra gli inquinanti emessi, così da poter includere in maniera criticizzata al contesto tale inquinante tra quelli oggetto di monitoraggio nella situazione ante-operam e in quella post-operam.

1.2.2. componente ambiente idrico:

a) in riferimento all'intervento di deviazione dell'alveo del Riu Campeda (progressiva km 152) in corrispondenza dell'intervento di adeguamento dello svincolo omonimo, effettuare un approfondimento delle problematiche connesse all'erosione della «inalveazione in terra» che, correndo parallelamente alla strada, potrebbe essere oggetto di fenomeni di instabilità che possono interessare l'opera stradale.



1.2.3. componente flora, fauna, vegetazione, ecosistemi:

a) in relazione alla rete Natura 2000, effettuare un'analisi aggiuntiva degli effetti sui siti non direttamente attraversati, con cartografia tematica, al fine di poter effettuare adeguati monitoraggi prima, durante e dopo i lavori, con effetti critici anche sul progetto esecutivo delle opere di mitigazione (per esempio recinzioni, sottopassi, segnaletica stradale specifica, etc. a salvaguardia di specie animali in migrazione e/o in periodo riproduttivo), integrando infine l'intero monitoraggio della flora e dell'avifauna con quello delle altre specie faunistiche presenti in tutti i siti, considerando le stagioni in cui vengono effettuati i monitoraggi, affinché siano svolti in periodi ecologicamente significativi per ciascun habitat o specie target e prevedendo graduazioni dei lavori di costruzione in periodi sensibili (per esempio effetti del rumore sulla riproduzione animale) o idonee tecnologie (per esempio impianti a luce direzionale, senza dispersione del fascio di luce, che utilizzino lampade a basso impatto ecologico);

b) redigere piani di salvaguardia specifici di dettaglio per le specie che, menzionate come importanti ai fini della conservazione dell'habitat nei formulari standard delle aree Natura 2000 presenti nell'ambito territoriale di riferimento, risultano esposte ad impatti in termini di sottrazione ed alterazione della struttura ambientale, come evidenziati nel SIA.

1.2.4. componente rumore:

a) in relazione alle analisi effettuate sulla concorsualità acustica dell'opera rispetto ai livelli di rumore misurati o simulabili, si dovrà dar conto dei provvedimenti esecutivi di mitigazione/risanamento (in caso di contributo significativo al nuovo livello globale di pressione sonora sul ricevitore) o di coordinamento/comunicazione/informazione. Nel caso di concorsualità con altre opere di pertinenza Anas, i provvedimenti di mitigazione dovranno essere dettagliatamente descritti nel progetto esecutivo della presente opera.

1.2.5. componente suolo e sottosuolo:

a) contenere il più possibile l'occupazione di suolo e la creazione di aree intercluse, in particolare in prossimità della creazione dei nuovi svincoli in progetto;

b) in relazione alla necessità di contenere il più possibile l'occupazione di suolo e la creazione di aree intercluse, in particolare in prossimità della realizzazione dei nuovi svincoli in progetto, oltre all'adozione di tale criterio generale nelle fasi progettuali successive, si chiede l'elaborazione di una proposta alternativa per quanto riguarda lo svincolo di Mulargia – Macomer mitigazioni/compensazioni.

1.2.6. componente mitigazioni e compensazioni:

a) in relazione alle interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole, si operi nell'ottica di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità. Si valorizzi la viabilità locale massimizzando la salvaguardia dei vecchi sentieri, la funzionalità delle strade interpoderali, la viabilità complementare, i percorsi ciclo-pedonali. Si contestualizzino la qualità architettonica e le soluzioni di dettaglio (fino agli inserimenti estetici locali, alla segnaletica, etc.) con l'integrazione del patrimonio archeologico e del patrimonio paesaggistico-naturalistico, a mo' di «percorso cultura» oltre che di infrastruttura adeguata per la sicurezza. Siano recepite e sviluppate le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposte nello Studio di Impatto Ambientale, e integrate alla luce delle presenti prescrizioni, aumentando e garantendo la manutenzione per almeno 5 anni, per tutti gli interventi di ingegneria naturalistica relativi a opere di mitigazione e/o compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche;

b) definire le misure di mitigazione degli impatti sul sistema delle acque superficiali, in particolare laddove le opere in progetto interferiscono con aree aeventi particolare valenza naturalistico - ambientale; al fine di limitare l'impatto su questa componente si richiede l'inserimento di alcune vasche di prima pioggia atte a garantire un adeguato livello di protezione ambientale dei corsi d'acqua attraversati aeventi una certa rilevanza naturalistico - ambientale (in particolare di quelli direttamente ricadenti in SIC e ZPS, nonché di quelli aeventi aree protette immediatamente a valle); l'ubicazione delle vasche dovrà essere definita escludendo le aree di pertinenza dei corsi d'acqua o caratterizzate da copertura vegetale di pregio; tali vasche andranno dimensionate secondo i criteri definiti dalla Disciplina Regionale degli Scarichi di cui alla DGR del 10/12/2008 n. 69/25, sulla base dei contributi idraulici dei due tratti di piattaforma drenati prima e dopo il presidio, che andrà ubi-

cato sempre in posizione di minimo altimetrico, con la duplice funzione di trattamento e contenimento degli eventuali sversamenti accidentali; infine dovranno essere previste le modalità tecnico-gestionali con cui provvedere alla loro gestione in fase di esercizio dell'opera;

c) interessando, le opere in progetto, la Rete Natura 2000 e nello specifico:

1. ZPS ITB023050 - «Piana di Semestene, Bonorva, Macomer e Bortigali» (attraversata in direzione nord sud integralmente - dal km 148 al km 162 della SS131);

2. SIC ITB021101 - «Altopiano di Campeda» (fiancheggiato dal km 148 al km 155 e interessamento da parte di un nuovo svincolo nella parte sud del SIC);

si definiscano idonee misure di mitigazione al fine della tutela degli habitat e delle specie prioritarie ivi presenti, in particolare della gallina prataiola (*Tetraz tetrax*). Le mitigazioni dovranno essere basate sulla preliminare individuazione delle vulnerabilità dei siti d'intervento riferite alle componenti ambientali biotiche ed abiotiche residenti impattate dai lavori di cantiere, attraverso progetti specifici che tengano conto delle preesistenze ecosistemiche con interventi di salvaguardia delle specie;

i. dovrà essere predisposta dal Proponente la documentazione nei confronti delle competenti Autorità dell'U.E. relativamente all'applicazione della Direttiva 92/43/CEE, prima della presentazione del progetto esecutivo;

ii. dovranno essere trasmessi e approvati dal MATTM i progetti delle opere di compensazione concernenti habitat e specie prioritarie, concordati con ARPA Sardegna e con l'Ente gestore dei siti, con allegato il cronoprogramma anche in relazione alla realizzazione dell'opera;

iii. le tempistiche di intervento dovranno essere definite tenendo conto del ciclo biologico delle specie vegetali ed animali;

iv. dovranno essere previsti specifici interventi di mitigazione durante la fase di cantierizzazione, concertati con ARPA Sardegna e con l'Ente gestore dei siti, per le aree che ricadono negli habitat di specie della ZPS con particolare riferimento all'habitat 6220*;

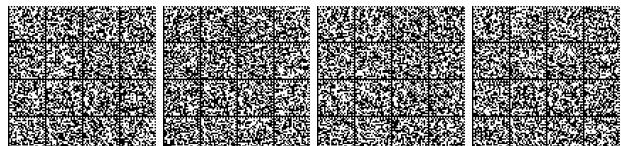
v. dei connessi provvedimenti si dovrà tener conto nel PMA, introducendo appositi eco-indicatori circa la riuscita e l'efficacia della ricostituzione di habitat definiti di concerto con ARPA Sardegna.

d) tutte le opere di mitigazione vegetale e di eventuale reimpianto delle piante recuperate dai siti dell'infrastruttura in esame e di cantiere previste nel Progetto Definitivo dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica continua dell'atteggiamento e vigore delle essenze piantate. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno immediatamente sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate immediatamente con l'impianto dei cantieri, se non prima se tecnicamente possibile; (MIBACT)

e) si preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, eventualmente tramite la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e/o la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.);

f) eventuali esemplari arborei ed arbustivi di pregio presenti lungo il tracciato dovranno essere espiantati e trapiantati, seguendo accurate tecniche silvoculturali, nelle immediate vicinanze o in luoghi idonei dal punto di vista pedologico; per almeno due anni successivi al trapianto degli esemplari dovranno essere effettuate le necessarie cure culturali, comprese le irrigazioni di soccorso;

g) fanno eccezione al criterio generale di cui al punto precedente le piante di sughera, per le quali il Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale, evidenzia la opportunità di prevedere, nel caso sia necessario l'espianto, l'eventuale nuovo impianto di esemplari di dimensione apprezzabile o il rimboschimento compensativo di nuovi esemplari, senza trapianto di piante sradicate. Si evidenzia che qualora durante l'esecuzione dei lavori si dovesse intervenire sulle piante di sughera (potature, tagli o estirpazione delle ceppaie), viste le disposizioni della L.R. 4/94, l'Anas, il Direttore dei Lavori e/o la Ditta appaltatrice dovranno preventivamente presentare istanza di autorizzazione alla Stazione Forestale o al Servizio ispettorato ripartimentale competente per territorio;



h) preliminarmente alla realizzazione dell'opera il terreno vegetale dovrà essere asportato avendo cura di selezionare e stoccare separatamente gli orizzonti superficiali ricchi di humus (primi 40 cm) e quelli più profondi (oltre 40 cm di profondità), ai fini di un suo riutilizzo per i successivi ripristini ambientali;

i) qualora si preveda un periodo di stoccaggio superiore a un anno del terreno vegetale asportato; sui cumuli dovranno essere realizzate idonee semine protettive con miscugli di specie erbacee ad elevato potere aggrappante, allo scopo di limitare le riduzioni della fertilità, il dilavamento e la dispersione di polveri;

j) le scarpe in scavo dovranno essere progettate con una pendenza tale da garantire, oltre la stabilità del fronte, anche il facile attecchimento del rinverdimento; il riutilizzo, per il ricoprimento delle scarpe in scavo e in rilevato, dei materiali derivanti dagli escavi, deve essere sottordinato alla idoneità rispetto all'attecchimento del materiale vegetale;

k) dovrà essere mitigato l'impatto visivo delle scarpe e dei rilevati stradali attraverso la piantumazione e l'inerbimento con specie erbacee e arbustive autoctone, così come indicato nelle tavole di progetto; le operazioni di piantumazione dovranno essere realizzate con tecniche antiruscellamento, stabilizzanti ed antierosive;

l) tutti gli interventi di ingegneria naturalistica, inerbimenti e piantagioni dovranno essere realizzati con specie autoctone coerenti con il contesto vegetazionale locale;

m) per quanto riguarda gli impatti sulla fauna si richiede l'inserimento, quale misura di mitigazione, di idonei attraversamenti faunistici, che dovranno essere collocati a quota più alta, e distinti, rispetto a eventuali tubolari previsti per garantire adeguate condizioni di deflusso idrico, e/o a eventuali scatolari; dovranno inoltre essere dotati all'imboccatura di appositi inviti costituiti da palizzate e piantumazioni arbustive;

n) in merito agli impatti dovuti al rumore: si richiede l'utilizzo di una pavimentazione di tipo fonoassorbente, in particolare nei tratti in cui le opere in progetto sono prossime a recettori;

o) ai fini della riduzione dell'inquinamento luminoso e del conseguimento del risparmio energetico il progetto relativo agli impianti di illuminazione degli svincoli dovrà essere predisposto nel rigoroso rispetto di quanto previsto dalla DGR 48/31 del 29/11/2007 (Linee guida e modalità tecniche d'attuazione per la riduzione dell'inquinamento luminoso e acustico e il conseguente risparmio energetico).

1.3. Prescrizioni relative al monitoraggio ambientale:

1.3.1.1. Prescrizioni di carattere generale:

a) inserire nel PMA valutazioni specifiche post operam per la Scuola Media inferiore di Paulilatino (OR), contemplando eventuali interventi sugli infissi;

b) inserire nel PMA valutazioni specifiche in corso d'opera per i ricettori che nel SIA hanno fatto prevedere criticità, evitando in ogni caso richieste di autorizzazioni in deroga ai valori limite durante la lavorazioni, ma adeguando le stesse per intensità e tecnologie impiegate;

c) oltre a quanto sopra, il PMA allegato al progetto esecutivo dovrà adeguarsi alle norme tecniche vigenti (fra cui norme tecniche dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006 e Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA), in particolare riguardo alla definizione delle soglie di attenzione e alle procedure di prevenzione e di risoluzione delle criticità già individuate da tutti i Soggetti competenti o che emergeranno dalle ulteriori rilevazioni ante-operam, da concordare con l'ARPA Regionale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto. Dovranno altresì essere giustificati, alla luce delle predette valutazioni, tutti i criteri di campionamento nello spazio e nel tempo, esplicitando le modellistiche ed evidenziando in particolare le situazioni di criticità richiedenti misure più approfondite rispetto agli standard medi adottati. Il PMA allegato al progetto esecutivo dovrà valutare gli effetti complessivi sull'intero territorio interessato dagli effetti dell'opera. All'interno dello stesso dovrà essere modellizzata la concentrazione degli inquinanti in fase di cantiere, sulla base del dettaglio della cantierizzazione e delle fasi costruttive;

d) dovrà essere individuato il Responsabile Ambientale e dovranno trasmettersi i risultati validati del Monitoraggio Ambientale ante-operam prima dell'inizio delle attività di cantiere;

e) si evidenzia che qualora il monitoraggio della componente rumore dovesse evidenziare il superamento dei limiti normativi, dovranno essere predisposte e inserite della barriere antirumore atte a garantire il rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico.

1.3.2. Prescrizioni per l'integrazione del Piano di Monitoraggio Ambientale:

1.3.2.1. Componente Atmosfera:

Il Proponente non prevede un monitoraggio in post-operam. Considerando l'importanza di valutare l'effettivo ripristino dei luoghi si ritiene fondamentale la sua esecuzione per cui, per tutte le considerazioni successive sull'ubicazione dei punti di monitoraggio, si ritiene necessario che il PMA preveda il monitoraggio anche post-operam.

1.3.2.1.1. Ubicazione dei punti di monitoraggio:

nell'area di Paulilatino il PMA propone di ubicare il punto di monitoraggio ATM_01 sul bordo del tracciato stradale presso il recettore R25 in ante-operam e di spostarlo tra il recettore R30 e l'area di cantiere per la fase in operam. Considerato che la finalità del monitoraggio ante-operam è la definizione di un valore di bianco con cui confrontare le rilevazioni successive, si ritiene necessario effettuare il monitoraggio nelle due ubicazioni indicate, per tutte e tre le fasi del monitoraggio. Analogamente il PMA prevede di ubicare il punto di monitoraggio ATM_02 all'altezza del km 148 presso il recettore R04 in ante-operam e al km 149 presso il recettore R07 per la fase in operam. Vista la direzione dei venti dominanti si ritiene necessario spostare il punto ubicato in prossimità di R07 nell'area della cantierizzazione e di ubicare un ulteriore punto di monitoraggio che valuti la qualità dell'aria quando i venti spirano da SSE. Il monitoraggio dei tre punti dovrà essere effettuato in tutte le tre fasi.

Il PMA propone di ubicare ATM_03 presso lo svincolo Bonorva Nord in ante-operam e tra gli svincoli Bonorva Nord e Bonorva Sud per la fase in operam. Si ritiene necessario effettuare tutti i monitoraggi (compreso il post-operam) sia presso lo svincolo Bonorva Nord, sia presso lo svincolo Bonorva Sud, nell'area delle cantierizzazioni.

È previsto il punto di monitoraggio della componente ATM_04 a Nord della cantierizzazione presso la Strada Comunale su Acchiodel Ena Trichinzosa. Si ritiene necessario spostare lo stesso presso lo svincolo di Cossio, nell'area delle cantierizzazioni e di effettuare i monitoraggi in tutte le fasi.

1.3.2.1.2. Frequenza dei monitoraggi:

rispetto a quanto indicato dal proponente si ritiene necessario fare riferimento al seguente schema tabellare:

FASE	FREQUENZA MINIMA	DURATA MISURE
Ante operam AO	1 volta	1 settimana
Corso d'opera CO	8 settimane/anno ¹	1 settimana
Post operam PO	8 settimane/anno ² (per 1 anno)	1 settimana

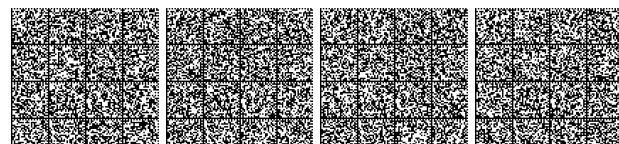
⁽¹⁾ Un rilievo ogni 6,5 settimane per tutta la durata dei lavori. È accettabile anche l'ipotesi di 6 rilievi/anno della durata di 14 gg (un rilievo ogni bimestre) nel corso dell'anno. ⁽²⁾ Vedi precedente.

1.3.2.1.3. Profilo analitico:

considerando che le opere intervengono su un'infrastruttura preesistente, il proponente propone l'esclusione dei parametri relativi al monitoraggio del traffico veicolare e dei metalli. In considerazione che tali analiti possono essere prodotti anche durante le attività di cantiere, si ritiene necessario il seguente profilo analitico per tutte le fasi di monitoraggio:

PM10
PM2,5
NOx
CO
NO₂
SO₂
O₃
Benzene
Benzo(a)pirene
Pb
Cd
Ni
As

oltre alla rilevazione delle grandezze meteorologiche (temperatura, umidità relativa, velocità e direzione del vento, precipitazioni, radiazione solare, pressione atmosferica). I metodi analitici e i limiti di



rilevabilità dovranno essere tali da consentire di quantificare gli analiti ricercati ai livelli di concentrazione stabiliti nel decreto legislativo n. 155/2010.

1.3.2.2. Componente Acque superficiali:

1.3.2.2.1. Ubicazione dei punti di monitoraggio:

nel PMA non è previsto il monitoraggio della componente in quanto le opere non interessano corpi idrici.

Considerando che sono previsti interventi sulla viabilità secondaria (S.P. 124) nel tratto tra lo svincolo di Bonorva Nord e Cossioone e che a sud di quest'ultimo gli interventi intercettano il Riu Mulinu (è prevista la realizzazione di un viadotto a 3 campate lungo 100 metri) si ritiene necessario che sul Riu Mulinu venga ubicato un punto di monitoraggio a monte e uno a valle del nuovo viadotto.

Inoltre gli ulteriori interventi sulla viabilità secondaria prevedono la realizzazione di alcuni ponti, ai km 122+050, 122+400, 127+700, 138+800, 145+900, 154+500. Si ritiene necessario che vengano ubicati dei punti di monitoraggio sui corsi d'acqua, a valle e a monte dei ponti previsti dal progetto. Il monitoraggio nei punti indicati dovrà avvenire nelle fasi ante-in-post-operam, secondo le modalità di seguito esposte, in funzione della tipologia di corso d'acqua monitorato.

1.3.2.2.2. Frequenza dei monitoraggi:

FASE	FREQUENZA MINIMA
Ante operam AO	1 volta
CORSO d'opera CO	Trimestrale
Post operam PO	Trimestrale (non meno di 1 anno)

1.3.2.2.3. Profilo analitico minimo:

pH (misura di campo)

Conducibilità specifica (misura di campo)

Ossigeno disciolto (misura di campo)

Temperatura acqua (misura di campo)

Temperatura aria (misura di campo)

Portata (misura di campo)

Solidi sospesi

COD

BOD₅

Alcalinità

Metalli: Cd, Pb, Hg, Ni, Cu, Zn, Cr tot, Cr⁶⁺ Sn, Fe, Mn, Na, Ca, K, Mg

NH₄

NO₂

NO₃

Cr

SO₄

F

P totale

IPA: Fluorantene, Benzo(a)pirene, Benzo(b)fluorantene, Benzo(k)fluorantene, Benzo(g,h,i)perilene, Indeno(1,2,3-cd)pirene, Naftalene

BTEX: Benzene, Toluene, Etilbenzene e Xilene (isomeri orto, meta e para)

Composti alifatici clorurati: Triclorometano, 1,2-Diclorotetano, Diclorometano, Tricloroetilene, Tetracloroetilene, Tetracloruro di carbonio, Tricloroetano

Idrocarburi Totali

Escherichia coli

STAR-ICMi (sostituisce l'IBE indicato dal Proponente e superato dagli aggiornamenti normativi).

Si raccomanda di far riferimento ai «Metodi analitici per le acque» (Manuali e Linee Guida 29/2003 APAT - IRSA).

Si ritengono altresì validi altri metodi ufficiali internazionali, quali ad esempio i metodi EPA indicati dal proponente per alcuni microinquinanti organici. Si ricorda inoltre che i limiti di rilevabilità dei metodi

analitici dovranno essere tali da consentire di quantificare gli analiti ricercati ai livelli di concentrazione stabiliti come SQA (standard di qualità ambientale) riferiti allo stato chimico, al fine di definire lo stato ambientale (allegato 1 alla parte III del decreto legislativo n. 152/06 s.m.i.).

1.3.2.3. Componente Acque sotterranee:

il monitoraggio delle acque sotterranee non è previsto dal Proponente; considerata la tipologia di opere in progetto tale decisione viene condivisa.

1.3.2.4. Componente Suolo.

1.3.2.4.1. Ubicazione dei punti di monitoraggio:

si condivide la scelta del Proponente di ubicare i punti di monitoraggio in ogni area di cantiere. Si propone di suddividere il cantiere in aree omogenee a seconda del loro utilizzo e laddove siano previsti stoccati o movimentazione di sostanze potenzialmente inquinanti, oltre che nelle aree di parcheggio degli automezzi, di prevedere il loro monitoraggio tramite la formazione di un campione ricavato attraverso incrementi prelevati dall'applicazione di una griglia di 15x15 metri. Ciascun incremento dovrà essere prelevato al centro delle maglie risultanti.

1.3.2.4.2. Frequenza dei monitoraggi:

si condivide quanto proposto nel PMA ad eccezione della fase PO, per la quale il monitoraggio può essere eseguito entro i 6 mesi dall'entrata in esercizio.

FASE	FREQUENZA MINIMA
Ante operam AO	1 volta
CORSO d'opera CO	Annuale
Post operam PO	Entro 6 mesi dall'entrata in esercizio

1.3.2.4.3. Profilo analitico:

per quanto riguarda il profilo analitico si ritiene necessario di ricercare le seguenti classi di composti: metalli, idrocarburi (C>12, C<12), composti alifatici clorurati, IPA, BTEX. Gli analiti proposti nel PMA risultano incompleti rispetto a quelli indicati alla Tabella 1 dell'Allegato 5 al Titolo V della parte quarta del decreto legislativo 152/06 e ss.mm.ii, alla quale si rimanda per l'elenco completo. Si condividono i parametri chimico-fisici proposti.

1.3.2.5. Componente Flora e Fauna:

in merito alla componente il Proponente prevede il monitoraggio nell'Altopiano di Campeda che risulta ricompreso nella ZPS ITB023050 «Piana di Semestene, Bonorva, Macomer e Bortigali» e nel SIC ITB021101 «Altopiano di Campeda», pertanto il PMA dovrà essere concordato con il Servizio Tutela della Natura dell'Assessorato Difesa Ambiente. Nella documentazione prodotta, in particolare nell'elaborato TOOMOOOMOACT04, viene indicata sullo svincolo di nuova realizzazione per Cossioone un'area in rosso molto ampia che sembra essere di cantiere. Qualora la stessa venisse confermata, considerando che nell'area in oggetto è confermata la presenza del Grillaio (Falco naumannt), della Gallina prataiola (Tetraz tetraz) e di altre specie tutelate, si propone che anche in questa area venga effettuato il monitoraggio della componente con gli stessi metodi previsti per il monitoraggio da effettuare nell'area SIC e ZPS.

1.3.2.6. Componente Rumore:

nella fase di monitoraggio «post-operam» il proponente individua per i rilevamenti gli stessi punti di misura utilizzati per il monitoraggio «ante-operam».

Si osserva che nel caso del rilievo ante-operam l'ubicazione del punto di misura, a ridosso della struttura stradale (fascia A) è indispensabile per valutare quanto esistente ed in esercizio e successivamente elaborare il modello di propagazione. Nella fase post-operam, al fine di validare il modello si ritiene più opportuno, mantenendo il Ricettore indicato quale punto di misura, estendere le misure ad ulteriori recettori da individuarsi prediligendo quelli sensibili, all'esterno delle fasce di pertinenza stradale, dove la struttura in parola contribuisce a determinare il livello ambientale.

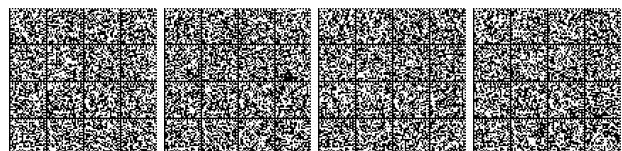


Ubicazione dei punti di monitoraggio:**Comune di Paulilatino**

Punti di monitoraggio proposti					
Ricettore	Localizzazione	Leq(A) Rilievo ante operam		Leq(A) valutazione previsionale post operam	
Attività Produttive		diurno	notturno	diurno	notturno
R 25 piano terra	40°5'35.35"N 8°46'8.44"E	59,6 dB(A)	52,8 dB(A)	60,4 dB(A)	53,6 dB(A)
R 25 piano primo		63,6 dB(A)	56,7 dB(A)	64,5 dB(A)	57,6 dB(A)
Punti di monitoraggio integrativi					
Ricettore	Localizzazione	Classe destinazione d'uso del territorio			
Residenziale		Classe III aree di tipo misto			
R 37	40°5'21.67"N 8°45'51.11"E	Valore limite assoluti di immissione			
		diurno	60 dB(A)	notturno	50 dB(A)
Ricettore	Localizzazione	Classe destinazione d'uso del territorio			
Scuola		Classe I aree particolarmente protette			
R 32	40°5'16.23"N 8°45'57.09"E Via Nazionale	Valore limite assoluti di immissione			
		diurno	50 dB(A)	notturno	40 dB(A)

Comune di Macomer

Punti di monitoraggio proposti					
Ricettore	Localizzazione	Leq(A) Rilievo ante operam		Leq(A) valutazione previsionale post operam	
R 04 piano terra	40°17'38.18"N 8°46'30.11"E	diurno	notturno	diurno	notturno
R 04 piano primo		52,4 dB(A)	45,9 dB(A)	53,2 dB(A)	46,8 dB(A)
R 04 piano primo		52,8 dB(A)	45,9 dB(A)	53,7 dB(A)	46,8 dB(A)
Ricettore	Localizzazione	Leq(A) Rilievo ante operam		Leq(A) valutazione previsionale post operam	
Ospedale Macomer		diurno	notturno	diurno	notturno
PR 02	40°16'36.35"N 8°46'14.87"E	56,2 dB(A)	47,6 dB(A)		
Punti di monitoraggio integrativi					
Ricettore	Localizzazione	Classe destinazione d'uso del territorio			
Residenziale		Classe III aree di tipo misto			
R 02	40°17'42.57"N 8°46'25.65"E	Valore limite assoluti di immissione			
		diurno	60 dB(A)	notturno	50 dB(A)
Ricettore	Localizzazione	Classe destinazione d'uso del territorio			
Ospedale Macomer		Classe I aree particolarmente protette			
PR 02	40°16'36.35"N 8°46'14.87"E	Limiti scuole, ospedali, case di cura e di riposo			
		diurno	50 dB(A)	notturno	40 dB(A)



Comune di Bonorva (svincolo sud)

<i>Punti di monitoraggio proposti</i>				
Ricettore	Localizzazione	Leq(A) Rilievo ante operam		Leq(A) valutazione previsionale post operam
Attività Produttive		diurno	notturno	diurno
R 119	40°23'8.46"N 8°46'19.06"E	54,3 dB(A)	48,2 dB(A)	56,9 dB(A) 50,2 dB(A)
<i>Punti di monitoraggio integrativi</i>				
Ricettore	Localizzazione	Classe destinazione d'uso del territorio		
Residenziale		Fascia B		
R 62	40°23'54.10"N 8°46'16.17"E	Limiti di immissione per infrastrutture stradali		diurno 65 dB(A) notturno 55 dB(A)

Comune di Coccoine

<i>Punti di monitoraggio proposti</i>				
Ricettore	Localizzazione	Leq(A) Rilievo ante operam		Leq(A) valutazione previsionale post operam
Attività Produttive		diurno	notturno	diurno
R 47	40°26'6.28"N 8°43'52.34"E	52,1 dB(A)	43,9 dB(A)	59,4 dB(A) 50,7 dB(A)
<i>Punti di monitoraggio integrativi</i>				
Ricettore	Localizzazione	Classe destinazione d'uso del territorio		
Residenziale		Fascia A		
R 49	40°26'9.65"N 8°43'47.80"E	Limiti di immissione per infrastrutture stradali		diurno 70 dB(A) notturno 60 dB(A)

1.3.2.7. Gestione delle acque di prima pioggia:

nel piano di monitoraggio dovranno essere contemplati controlli relativi agli scarichi delle vasche di prima pioggia in corrispondenza degli attraversamenti fluviali, in particolare nelle aree SIC e ZPS. Tali controlli devono necessariamente essere eseguiti in uscita al trattamento in post operam e definiti in fase di rilascio dell'autorizzazione allo scarico (in uscita al trattamento del refluo) utilizzando i limiti specifici per corpo ricettore (suolo o acque superficiali).

1.3.3. Prescrizioni per la componente paesaggio e beni culturali:

dove deve essere redatto un aggiornamento del piano di monitoraggio dedicato alla verifica in continuo degli impatti prodotti sul patrimonio culturale interessato dai cantieri e dalla medesima infrastruttura in esame, tale da consentire con immediatezza, tramite procedure preliminarmente definite, l'individuazione di criticità e quindi la progettazione e realizzazione delle necessarie varianti o mitigazioni. (MIBACT)

1.4. Prescrizioni relative al Piano di Utilizzo ex decreto ministeriale 10 agosto 2012, n. 161:

1.4.1. Per quanto concerne le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo e la applicazione del DM 161/2012:

a. per i siti di destinazione finale individuati, si evidenzia la necessità che per gli stessi sia previsto un recupero ambientale integrale, comprensivo non solo delle opere di sistemazione morfologica, ma anche di:

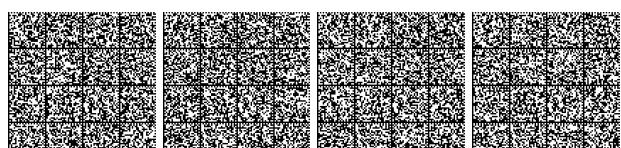
1. ricostituzione dell'orizzonte superficiale di suolo;
2. ripristino della funzionalità pedo-agronomica;

3. rinaturalizzazione con impianto di essenze arbustive e arboree autoctone coerenti con il contesto vegetazionale dell'area d'intervento, che preveda altresì un idoneo piano di cure culturali per un orizzonte temporale di almeno cinque anni;

b. in alternativa ai siti già identificati si chiede di valutare, previo approfondimento con il competente Servizio Attività Estrattive dell'Assessorato regionale dell'Industria, l'opportunità di utilizzare alcune delle cave in esercizio identificate dalla stessa Proponente per l'approvigionamento di materiale, in particolare quelle prossime alla chiusura, al fine di procedere con un contestuale recupero ambientale delle stesse;

c. si evidenzia che ai sensi del DM 161, costituisce modifica sostanziale del Piano di Utilizzo, tra l'altro, la destinazione del materiale scavato a un sito di destinazione o a un utilizzo diverso da quello indicato nello stesso Piano. Si ritiene che, non essendo stata riscontrata un'indicazione esplicita sull'approvazione dei progetti dei siti di destinazione (che dovrà essere riportata nella Dichiarazione di Avvenuto Utilizzo conformemente all'Allegato 7 al DM 161/2012), in fase di realizzazione dei lavori lo stesso Piano di Utilizzo dovrà essere integrato allegando copia dei provvedimenti autorizzativi relativi ai lavori di rimodellamento morfologico dei siti di destinazione, al fine di garantire la certezza del riutilizzo del materiale scavato; definire lo status giuridico - amministrativo dei siti di destinazione finale dei materiali in esubero derivanti dagli scavi (identificati in siti di cava dismessi distribuiti lungo il tracciato).

1.4.2. L'estensione cronologica del piano di utilizzo non potrà superare la durata programmata dei lavori e terminerà con la conclusione delle operazioni di cantiere, e lo sviluppo dello stesso dovrà essere contestualizzato nel cronoprogramma generale.



1.4.3. Si dovrà prevedere l'adeguamento del piano a livello esecutivo, in particolare per ciò che riguarda le modalità di campionamento e di caratterizzazione chimico-fisica dei materiali di scavo e dei depositi temporanei e definitivi, conformemente agli allegati del decreto ministeriale 161/2012, aggiornato con l'individuazione delle destinazioni finali o di recupero individuate come idonee per ricevere i materiali di scavo generati dai lavori con l'approvazione del Comune di riferimento, nonché con il monitoraggio in fase di cantiere della qualità delle acque superficiali mediante campionature ed analisi periodiche da concordare con il servizio ARPA di competenza.

1.4.4. Dovranno integrarsi, ove necessario, anche in base al recepimento del Parere della Regione Sardegna, le necessarie autorizzazioni di competenza del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, nonché tutte le valutazioni dell'ARPA, dettagliando ed aggiornando periodicamente per le aree ad uso promiscuo (materiale di riutilizzo immediato – eventuale materiale in deposito temporaneo, pur escluso nel progetto definitivo, per il trasporto al deposito finale) la separazione tra le sotto aree preposte, nonché la valutazione puntuale delle quantità di materiali provenienti dalle demolizioni dei manufatti presenti all'interno dell'area di progetto, da gestire in regime di rifiuto (Parte Quarta del decreto legislativo n. 152/2006).

1.4.5. Si dovranno adeguare alle soluzioni definitive adottate, anche in base al recepimento del Parere della Regione Sardegna, tutte le disposizioni indicate nel Progetto Definitivo e nel SIA per le procedure di campionamento, in particolare per gli eventuali casi di concentrazione degli inquinanti ricercati superiori alle CSC di cui alla Tabella 1, colonna B (siti a destinazione d'uso «commerciale, industriale ed artigianale»), Allegato 5, Parte Quarta, Titolo V del decreto legislativo n. 152/2006, con gestione in ambito normativo di rifiuto (ai sensi della Parte Quarta del decreto legislativo n. 152/2006) ove non verificata la condizione di cui all'art. 4, comma 1, lettera *d*) del decreto ministeriale 161 del 10 agosto 2012, concordando un sistema di controllo e gestione attraverso apposito Protocollo Operativo con l'ARPA. In ogni caso - sulla base delle soluzioni proposte e preliminarmente concordate con gli Enti Regionali - dovranno trasmettersi al Ministero dell'Ambiente, contestualmente alla trasmissione del Progetto Esecutivo, il Piano di Utilizzo in versione esecutiva finale comprensivo di tutte le certificazioni di campionamento riaggiornate atte a caratterizzare i materiali gestiti, in quantità e con modalità esplicitamente criticizzate quanto a distanze, profondità, tipologia di prelievi, aderenza alle varie parti progettuali disaggregate di tracciato, evidenziando non solo i casi di eventuale gestione prevista in ambito normativo di rifiuto, ma anche le criticità derivanti da nuovi casi collocabili fra i limiti di Colonna A e Colonna B della citata Tabella. Il Ministero dell'Ambiente procederà all'autorizzazione del Piano di Utilizzo esecutivo finale contestualmente alla verifica di ottemperanza entro sessanta giorni dalla presentazione.

1.4.6. Il predetto Piano di Utilizzo in versione esecutiva finale dovrà considerare ogni ulteriore accorgimento, anche attraverso tecnologie industriali, atto a ridurre il ricorso a cave di prestito, privilegiando piuttosto la massimizzazione del riuso di materiali provenienti dagli scavi, dettagliando maggiormente e analiticamente i motivi di esclusione.

1.5. Prescrizioni relative agli aspetti archeologici (MIBACT)

1.5.1. La Società Anas S.p.A. deve provvedere a dare seguito alla richiesta della Soprintendenza Archeologia della Sardegna di cui al parere prot. n. 6962 del 27/07/2015 relativa all'attivazione della fase 1 di cui all'art. 96 del decreto legislativo n. 163/2006, così come esplicitato nella Circolare dell'ex Direzione Generale per le Antichità n. 10/2012, con un approfondimento e supplemento di indagini nei seguenti tratti:

a. nel territorio di Macomer, svincolo Macomer sud, si dovrà intervenire con ripuliture e saggi preventivi nell'UT 140, almeno nella fascia adiacente alle opere, per determinare la correlazione con il Nuraghe Orosai n. 37; stessa tipologia di intervento è necessaria nell'UT 143, presso il Nuraghe Nuscadore n. 39. Le ripuliture sono finalizzate a chiarire la natura delle presenze archeologiche segnalate;

b. nel territorio di Macomer, svincolo Macomer nord, si dovrà intervenire con ripuliture e saggi preventivi nell'area indicata come punto di passaggio della viabilità romana, finalizzati a chiarire la natura delle presenze archeologiche segnalate;

c. per la parte del nuovo svincolo di Coccoine, che intercetta, a sud, la porzione di lastricato e di segni antropici sul banco roccioso di cui alla scheda Sito SI-5 N 31, preliminarmente all'inizio dei lavori

dovranno essere effettuati ripulitura e eventuali sondaggi archeologici atti a chiarire la natura, l'entità e la datazione del lastricato e dei segni incisi sul banco di roccia; qualora fosse confermato il rilevante interesse archeologico di tali resti, probabilmente pertinenti ad un percorso viale di età romana, la documentazione dovrà essere sottoposta all'esame della Soprintendenza Archeologica per le successive valutazioni, che potrebbero richiedere modifiche progettuali;

d. per la parte del nuovo svincolo di Coccoine che interessa, nel tratto a nord, un'area in prossimità del Nuraghe S'Ena con numerose testimonianze materiali, in particolare lungo il lato ovest del tratto progettato, preliminarmente all'inizio dei lavori dovranno essere effettuati ripulitura e eventuali sondaggi archeologici atti a chiarire la natura, l'entità e la datazione dei resti individuati sul piano di campagna;

e. per quanto riguarda l'adeguamento della complanare SP 124, che ricade nelle immediate vicinanze della Necropoli ipogea Riu Molinu, vincolata con decreto ministeriale 01/02/1965 e con decreto ministeriale 01/12/1965, preliminarmente all'inizio dei lavori dovranno essere effettuati ripulitura e eventuali sondaggi archeologici nei tratti in prossimità delle Domus de Janas atti a chiarire la presenza di resti archeologici ad esse pertinenti lungo il tracciato stradale;

f. nel territorio di Siligo, allo svincolo al km 190, nelle UT 217 e 218, si dovrà intervenire con ripuliture e saggi preventivi presso il Nuraghe Frades Casos, finalizzate a chiarire la natura delle presenze archeologiche segnalate;

g. nel territorio di Codrongianos, svincolo di Florinas, nelle UT 210 e 211, si dovrà intervenire con ripuliture e saggi preventivi, finalizzate a chiarire la natura delle presenze archeologiche segnalate;

h. dovrà essere riscontrata nel dettaglio l'eventuale interferenza dello svincolo di Sassari al km 208 con la cisterna e con gli eventuali resti del supposto insediamento scomparso di età medievale o post-medievale nella zona, attraverso un'accurata ripulitura dell'area circostante la cisterna e limitati saggi preliminari;

i. per quanto riguarda le aree segnalate nella corografia generale come interessate da lavorazioni e non corredate da studio archeologico, la Soprintendenza Archeologica si riserva di far effettuare verifiche preventive a seguito di analisi da parte della medesima.

1.5.2. Per il restante tratto si indicano le seguenti prescrizioni:

a. l'allungamento della corsia di accelerazione in direzione Nord dello svincolo esistente di Santa Cristina (km 114+500) non dovrà comportare lo spostamento della strada di raccordo col complesso archeologico omonimo;

b. l'adeguamento della strada secondaria che si stacca dalla SS 131 in corrispondenza dello svincolo di Santa Cristina dovrà prevedere il decespugliamento preliminare dell'area adiacente al nuraghe Santa Cristina B (località Bau Fenu; foglio n. 62 del Comune di Paulilatino, mappale n. 116), al fine di escludere completamente eventuali presenze archeologiche;

c. l'adeguamento dello svincolo esistente di Paulilatino Ovest (km 119) dovrà prevedere il decespugliamento preliminare dell'area adiacente al nuraghe Cuau (foglio n. 27 del Comune di Paulilatino, mappale n. 55), al fine di escludere completamente eventuali presenze archeologiche;

d. la costruzione del nuovo svincolo di Paulilatino Nord (km 120) dovrà prevedere il decespugliamento preliminare dell'area interessata in quanto la vegetazione presente non consente di escludere presenze archeologiche;

e. per evitare le serie di interferenze tra l'adeguamento della strada secondaria adiacente al complesso archeologico del nuraghe Losa e la funzionalità della struttura di servizio, e per escludere eventuali rischi derivanti dalla presenza del probabile pozzo sacro nuragico (Putzu 'e Losa), si richiede la sostituzione dell'intervento previsto con la prosecuzione della complanare rettilinea in progetto, adiacente al margine occidentale della SS 131 proveniente dallo svincolo di Abbasanta - Santulussurgiu, fino all'innesto con la rampa dello svincolo della SS 131 DCN (vecchia SS 131 «ottocentesca»);

f. qualunque intervento venga eventualmente previsto dal progetto esecutivo lungo la strada secondaria che costeggia il nuraghe Ruju di Norbello, a Nord dello svincolo omonimo (p. es. l'installazione di cartelli indicatori o di barriere laterali), dovrà essere preventivamente verificato dalla Soprintendenza Archeologica;



g. nel territorio di Bonorva, nella zona in cui è segnalata attività di cava, attualmente caratterizzata da una scarsa visibilità, andrà, preliminarmente all'intervento, decespugliata al fine di migliorare la lettura delle anomalie della superficie rocciosa ed escludere la presenza di eventuali segni di attività estrattiva di rilevanza storico-culturale;

h. in Comune di Bonorva le lavorazioni in prossimità delle aree archeologiche segnalate, in particolare presso il nuraghe Badde Niada e presso la necropoli ipogea Cantoniera Cadreas dovranno prevedere la sorveglianza archeologica, anche in virtù delle segnalazioni nell'areale di ritrovamenti di età punica;

i. dovrà essere riscontrata nel dettaglio l'eventuale interferenza tra l'ampliamento della carreggiata e/o la creazione di piste di cantiere con la grotta di Chighizzu;

j. per quanto riguarda, in generale, il territorio interessato dai lavori, con le relative aree di cantiere e piste d'accesso, tutti i lavori che interessano il piano di campagna e/o il sottosuolo dovranno essere seguiti e documentati da uno o più professionisti archeologi a ciò incaricati, con spese a carico del committente, poiché in svariati tratti l'autopsia dei luoghi è stata comunque inficiata da scarsa visibilità dei suoli a causa della vegetazione, come debitamente segnalato nell'apposita relazione, e poiché gli scavi da realizzare sono rilevanti e un'ampissima casistica pregressa ha ben evidenziato che in Sardegna non sono infrequenti i casi di siti archeologici del tutto invisibili sul terreno, pur utilizzando strumenti di indagine alternativi allo scavo (fotointerpretazioni, georadar e simili);

k. di tutti i lavori di natura archeologica dovrà essere redatta accurata documentazione scientifica, che dovrà essere consegnata alla Soprintendenza Archeologica per la relativa certificazione ed archiviazione;

l. ogni variazione planimetrica del progetto che vada ad interessare aree non sottoposte all'analisi del rischio archeologico che corredava il progetto presentato dovrà essere sottoposta al parere della Soprintendenza Archeologica.

1.5.3. La Società Anas S.p.A. deve trasmettere alla Soprintendenza Archeologia della Sardegna - come dalla stessa chiesto con il parere prot. n. 6962 del 27/07/2015 -, per le relative valutazioni di competenza da rilasciarsi prima dell'inizio dei lavori, i progetti di eventuale viabilità e strutture di servizio o opere provvisionali non indicate negli elaborati progettuali definitivi già consegnati e che incidano sullo stato dei luoghi e in particolare sul sottosuolo.

1.5.4. Si chiede di prevedere che nel Quadro Economico del Progetto Esecutivo siano accantonate anche adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti.

1.5.5. Qualsiasi opera di scavo superficiale che possa compromettere l'eventuale stratigrafia archeologica ed eventualmente introdotta in variante agli elaborati attuali, sarà sottoposta alla competente Soprintendenza Archeologia.

1.5.6. Ai sensi dell'art. 90, «Scoperte fortuite», del decreto legislativo n. 42/2004, se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla competente Soprintendenza Archeologia, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione e conservazione dei resti sepolti.

1.6. Prescrizioni relative agli aspetti della tutela paesaggistica e dei beni culturali (MIBACT):

1.6.1. Devono essere approfonditi in accordo con la Soprintendenza Belle arti e paesaggio per le province di Sassari, Olbia-Tempio e Nuoro i seguenti tratti del progetto in esame, al fine di individuare possibili soluzioni di minor impatto paesaggistico:

a. tratto stradale interno al decreto ministeriale di vincolo di Scala di Giocca (Sassari) lungo la vallata del Rio Mascari;

b. svincolo al km 208+500, il cui nuovo tratto di collegamento raggiunge il Parco di Monserrato;

c. tratto in prossimità della stazione di Giave;

d. svincolo di Torralba che interessa la Casa Cantoniera e la stazione ferroviaria.

1.6.2. Si deve anche verificare in accordo con la Soprintendenza Belle arti e paesaggio per le province di Sassari, Olbia-Tempio e Nuoro la possibilità di realizzare una soluzione per il collegamento della viabilità secondaria in corrispondenza dello svincolo di Sassari (km 208+500) - di maggiore qualità architettonica per l'opera di scavalco dell'asse principale e prevedendo il rivestimento in pietra dei relativi muri di sostegno, che consenta di migliorare l'inserimento paesaggistico nel contesto circostante il Parco di Monserrato, vincolato con decreto ministeriale 18/09/1991, anche individuando ulteriori interventi di mitigazione paesaggistica efficaci in tal senso.

1.6.3. Devono essere approfonditi in accordo con la Soprintendenza Belle arti e paesaggio per le province di Cagliari, Oristano, Medio Campidano, Carbonia-Iglesias e Ogliastra gli accorgimenti di mitigazione degli impatti per la percezione a livello del suolo delle nuove opere previste, attraverso la schermatura con essenze vegetali autoctone che frammentino l'impatto visivo offerto dallo sviluppo in quota delle rampe. Il suolo sottratto dalle superfici di involuzione degli svincoli deve essere destinato, per quanto possibile, ad attività di piantumazione di essenze tipiche locali al fine di ricostituire la trama vegetale del paesaggio.

1.6.4. Prevedere per tutti gli impalcati dei nuovi svincoli e sovrappassi l'adozione di idonee velette, anche in calcestruzzo armato, a copertura delle relative travature.

1.6.5. Produrre specifici elaborati grafici per evidenziare le possibili interazioni, anche di reciproca intervisibilità, delle opere previste con i beni culturali e/o paesaggistici, nonché con i beni identitari e paesaggistici tutelati dal Piano paesaggistico regionale presenti lungo il percorso della SS 131 e le relative opere connesse esaminate con il presente Progetto Definitivo, al fine di individuare e progettare le necessarie mitigazioni vegetazionali, come anche ottimizzazioni nel medesimo senso del progetto definitivo presentato.

1.6.6. Allegare una relazione aggiornata, corredata di elaborati grafici in numero adeguato, delle opere di cantiere e della logistica di servizio necessarie per la realizzazione della infrastruttura in esame, con particolare riferimento alle possibili interferenze, anche temporanee, con il patrimonio culturale esistente.

1.6.7. In riferimento all'illuminazione del percorso stradale e dei nuovi svincoli si devono privilegiare apparecchi illuminanti che non disperdano flusso luminoso verso l'alto, evitando quindi di contribuire all'inquinamento luminoso. Ugualmente si deve verificare che la nuova illuminazione non incida negativamente sul decoro e l'ambiente circostante i beni culturali, in particolar modo di carattere archeologico, presenti nelle immediate vicinanze del percorso stradale e dei nuovi svincoli.

1.6.8. Tutte le aree agricole temporaneamente occupate dai cantieri relativi all'intervento in argomento, come anche le piste di servizio, dovranno essere riportate al termine dei lavori ai caratteri morfologici e vegetazionali originari.

1.7. Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali:

1.7.1. Gli elaborati grafici di progetto dovranno essere integrati, prima dell'esperimento delle procedure di affidamento, con un livello di dettaglio adeguato per una compiuta redazione dei computi metrici.

1.7.2. Riguardo la fase di gestione, a conclusione dei lavori dovranno essere perfezionati i provvedimenti amministrativi che individuano i proprietari della strada, ai sensi del Codice della strada, trasferendone funzioni ed oneri per le varie tratte diverse dalla sede stradale della SS 131, classificata come statale.

1.7.3. Sia per la fase di cantiere sia per quella di esercizio, specificare modalità di gestione di eventuali sversamenti accidentali di sostanze pericolose.

1.7.4. In fase di cantiere i lavori che interferiscono con i comuni principali e i corsi d'acqua dovranno essere eseguiti preferibilmente nei periodi di magra garantendo il deflusso idrico superficiale verso valle.

1.7.5. In fase di esercizio, dovrà essere curata la manutenzione dei sistemi di canalizzazione idraulica oggetto di intervento, affinché gli stessi siano costantemente tenuti in perfetta efficienza, secondo il relativo piano di manutenzione da predisporre.

1.7.6. Tutte le prescrizioni e raccomandazioni di carattere ambientale contenute nel Progetto Definitivo, oltre a quelle indicate nel giudizio di compatibilità ambientale, dovranno essere recepite nei Capi-



tolati. Dovrà prevedersi che l'Appaltatore dell'infrastruttura possogga 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.

1.7.7. Il cronoprogramma di dettaglio allegato al progetto esecutivo dovrà tener conto di tutte le ulteriori condizioni al contorno accertate e prevedibili, anticipando la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale.

1.7.8. Si richiede che durante l'esecuzione degli interventi relativi alla rinaturalizzazione, la Direzione Lavori sia supportata da personale esperto in discipline botaniche e tecniche vivaistiche, al fine di verificare la coerenza ecologica e la corretta esecuzione pratica delle opere a verde, in accordo con il Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale del C.F.V.A. competente per territorio.

1.7.9. Si richiede la predisposizione di un cronoprogramma dei lavori di rinaturalizzazione e di manutenzione delle opere a verde da attuarsi, qualora possibile, contestualmente alla realizzazione dell'opera.

1.7.10. Allo scopo di garantire le maggiori probabilità di attecchimento, tutte le attività di piantagione, semina e trapianto dovranno essere realizzate nei tempi e nei modi più coerenti con i caratteri autoecologici delle specie vegetali, con particolare riferimento ai periodi autunno-invernali per quelle arboree/arbuscose e ai periodi primaverile-estivo per le erbacee.

1.7.11. Inoltre per almeno cinque anni dall'impianto del materiale vegetale vivo, e comunque sino al completo affrancamento delle piantine e delle erbe introdotte artificialmente, si dovrà provvedere alle necessarie cure colturali, alle irrigazioni periodiche e di soccorso e, qualora si riscontrasse uno scarso attecchimento, agli interventi di infittimento delle superfici inerbite e di risarcimento delle fallanze tra le specie arboree e arbustive.

1.7.12. Con riferimento agli impatti dovuti specificamente all'organizzazione e alla gestione del cantiere:

a. dovrà essere previsto un dettagliato programma di organizzazione delle attività di cantiere e di deposito privilegiando l'utilizzo di aree interstiziali e prive di vincoli e riducendo al minimo le aree di pregio ambientale, con particolare riferimento alle aree ricadenti nella Rete Natura 2000;

b. dovrà essere sempre garantito l'accesso ai fondi agricoli;

c. lo stoccaggio dei materiali potenzialmente inquinanti dovrà avvenire in aree coperte, impermeabilizzate ed isolate idraulicamente dal resto del cantiere;

d. gli scarichi idrici dalle strutture ed impianti a supporto della cantierizzazione dovranno essere opportunamente smaltiti presso impianti autorizzati;

e. le acque meteoriche derivanti dal dilavamento dovranno essere opportunamente trattate in idonee strutture prima dello scarico e i relativi fanghi avviati ad impianto di smaltimento autorizzati;

f. particolare cura dovrà essere prestata nel ripristinare le condizioni preesistenti delle aree destinate a cantiere.

1.7.13. Dettagliare la cantierizzazione approfondendo:

a. la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica in concertazione con le autorità territoriali di competenza, garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere, specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti imputabili alle attività di cantiere dei valori previsti dalla normativa vigente, aggiornando la stima dei gas esausti delle macchine operatici utilizzando il fattore di emissione relativo alle scelte finali dei macchinari di cantiere, analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;

b. la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, l'invio a discarica;

c. le modalità e procedure di demolizione di opere esistenti, con la relativa valutazione degli impatti;

d. i consumi idrici della fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con le risorse disponibili, specificando la quantità e qualità

degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, acque di lavaggio piazzali e acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere, progettando, per ogni cantiere, un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale;

e. le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;

f. predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, 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 e, ove siano necessarie, le eventuali misure di salvaguardia degli edifici sensibili, limitando il transito dei mezzi pesanti nei centri abitati, e comunque valutando l'idoneità delle strade interessate in accordo con le Amministrazioni locali, utilizzare dei mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico ed adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti.

1.7.14. Sottoporre ad analisi ambientali, una volta definita la configurazione esecutiva dei cantieri, tutto quanto sia ad essi correlato (strade, depositi, aree di lavorazione, ecc) per verificarne gli impatti e stabilirne gli interventi di mitigazione, rimodulando di conseguenza il Progetto di Monitoraggio Ambientale (modalità, punti di misura, ecc.).

1.7.15. Riformulare la stima degli impatti anche mediante costruzione di opportune matrici che permettano la loro quantificazione, su tutte le aree coinvolte dalla cantierizzazione e non sulle sole aree Natura 2000, come su prescritto per l'opera.

1.7.16. In riferimento alle interferenze che la fase di cantiere potrebbe arrecare alle specie di interesse conservazionistico presenti nelle aree della Rete Natura 2000 interessate dalle opere in progetto:

a. si richiede una relazione di pianificazione dei lavori, accompagnata da cronoprogramma, redatta da esperti naturalisti, e tesa ad eliminare possibili interferenze tra le lavorazioni in progetto e il periodo di nidificazione di tali specie;

b. particolare attenzione dovrà essere posta, in particolare, alle azioni di disturbo nei confronti della popolazione di Tetrao tetrix, per la quale il disturbo in fase di cantiere dovrebbe essere evitato almeno nel periodo riproduttivo che ha inizio a fine marzo e si conclude a giugno - luglio;

c. le attività di monitoraggio, valutazione della efficacia degli interventi di mitigazione proposti, e delle eventuali misure correttive, in questo ambito d'intervento dovranno durare per almeno cinque anni dopo la realizzazione dell'opera.

1.7.17. La Società Anas S.p.A. dovrà concordare con la direzione scientifica della Soprintendenza Archeologia della Sardegna l'inizio dei lavori d'indagine archeologica.

1.7.18. La Società Anas S.p.A. si deve dichiarare disponibile in fase di realizzazione dell'opera, come anche dei relativi cantieri, a porre in opera qualsiasi ulteriore intervento di eliminazione o mitigazione degli impatti sul patrimonio culturale, oggi non determinabili in base alla documentazione progettuale fornita, qualora ciò fosse richiesto dalla Direzione generale Belle arti e paesaggio, anche su indicazione delle competenti Soprintendenze di settore. (MIBACT)

1.7.19. Tutte le prescrizioni di cui agli aspetti archeologici e agli aspetti della tutela paesaggistica e dei beni culturali dovranno essere ottemperate dalla Società Anas S.p.A. con la redazione del Progetto Esecutivo, se non diversamente specificato nelle suddette prescrizioni, da presentarsi prima dell'inizio delle opere (compresi i cantieri) e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte della Direzione generale Belle arti e paesaggio o delle Soprintendenze di settore. In corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra la Società Anas S.p.A., avrà cura di comunicare con congruo anticipo (almeno 15 giorni) l'inizio di tutti i lavori, compresi gli impianti di cantiere, alle competenti Soprintendenze di settore. (MIBACT)



1.7.20. Entro sei mesi dal termine delle opere previste o di specifici lotti funzionali, la Società Anas S.p.A. presenta relative relazioni, adeguatamente illustrate da documentazione fotografica, alla Direzione generale Belle arti e paesaggio e alle competenti Soprintendenze di settore con le quali si darà conto del recepimento delle prescrizioni contenute nel parere del MiBACT. (MIBACT)

1.7.21. Descrizione e relativa contabilizzazione dei costi, necessari per l'esecuzione di tutte le opere di mitigazione e compensazione ambientale nonché per l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), in maniera disaggregata per le differenti fasi ante-operam, in corso d'opera e post-operam.

1.8. Prescrizioni relative alla bonifica ordigni bellici ed all'interesse militare:

1.8.1. Venga effettuata, sulla base degli elaborati che saranno predisposti nel progetto esecutivo, una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del decreto legislativo n. 66 del 15/03/2010 – modificato da decreto legislativo 20 del 24/02/2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto Infrastrutture dell'Ammirazione Militare. Una copia del verbale di constatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviata anche al Comando Militare Esercito competente per territorio.

1.8.2. Siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, «Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica», la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60kV.

1.8.3. Sia osservato quanto disposto dal decreto ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri.

1.8.4. Sia osservato il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 «Codice dei beni culturali e del paesaggio» con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.

1.9. Prescrizioni relative alle interferenze:

1.9.1. L'autorizzazione all'esecuzione di opere che comportano interferenze e deroghe alle distanze con le linee ferroviarie, come nel caso in esame, potrà essere rilasciata, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 753/80, solo in sede di progetto esecutivo e previo Nulla Osta ai fini della sicurezza da parte del competente Ufficio Ministeriale USTIF. Per quanto attiene al progetto definitivo, di cui agli elaborati messi a disposizione dalla Società Anas, si rappresenta quanto segue:

a. ai fini degli adempimenti di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 753/80, si rilevano interferenze con la linea ferroviaria in esercizio Macomer/Nuoro, esercita da ARST, ed in particolare si tratta delle opere previste nell'ambito dell'adeguamento dello svincolo denominato «Macomer Sud» (al km 142+500 della SS 131) che riguardano la costruzione della rotatoria sulla S.P. 57, nonché la realizzazione della viabilità intermodale di connessione con la SS 129, in corrispondenza del passaggio a livello, al km 4+720 della linea ferroviaria suddetta;

b. per quanto attiene l'adeguamento della viabilità in corrispondenza del citato passaggio a livello, poiché lo stesso è ricompreso nell'ambito dei lavori, in corso di esecuzione (da parte della ARST), per la realizzazione del «sistema di comando e controllo di impianti di sicurezza di stazione e di linea, mediante ACC a logica concentrata», che prevedono - tra l'altro - modifiche all'impianto di segnalazione nel passaggio a livello, saranno fornite - in seguito - prescrizioni tecniche e costruttive per intervenire, adeguare e ripristinare gli impianti tecnologici e l'armamento ferroviario interessati dall'opera.

1.10. Prescrizione relativa all'aggiornamento del quadro economico:

1.10.1. Il quadro tecnico economico deve essere aggiornato prima dell'avvio delle procedure di appalto, oltreché in coerenza con tutte le prescrizioni riportate ai punti precedenti, fermo restando il limite massimo di spesa dell'intervento pari a € 181.836.497,00, anche in particolare per l'adeguamento dell'importo della voce «eventuali spese per i Commissari di cui all'art. 240, c.10 del decreto legislativo n. 163/06», che dovrà essere indicato pari al limite massimo di € 65.000, previsto dall'art. 240, c.10 del decreto legislativo n. 163/06.

PARTE SECONDA RACCOMANDAZIONI

2.1.1 Sviluppare, nelle fasi successive della progettazione e a valle della realizzazione delle opere, un attento monitoraggio degli effetti prodotti dagli interventi all'esame; (*omissis*) in considerazione del fatto che l'intervento di messa in sicurezza è assolutamente parziale, non potendosi realisticamente presupporre un completo adeguamento della viabilità in trattazione entro un orizzonte temporale identificabile.

2.1.2 Sviluppare, nel prosieguo dell'*iter* progettuale e costruttivo delle opere, nonché nelle fasi susseguenti alla messa in esercizio, un'intensa azione di osservazione e monitoraggio, anche mediante predisposizione di appositi sistemi di acquisizione automatica di dati con particolare attenzione ai volumi e alla composizione del traffico e alla distribuzione delle velocità di marcia; ciò al fine di verificare, a posteriori, la validità delle ipotesi assunte per la selezione degli interventi progettati e per l'impostazione progettuale degli stessi.

2.1.3 Si raccomanda di compiere ulteriori approfondimenti, in relazione alla forma di alcune rampe di svincolo il cui sviluppo risulta prossimo all'attuale sedime stradale, verificando in particolare che il loro tracciamento possa essere armonicamente ricomposto, laddove le carreggiate e gli spazi marginali venissero ampliati in futuro.

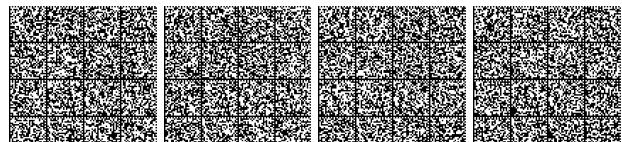
2.1.4 Riguardo ad alcuni aspetti specifici, relativi agli svincoli oggetto di trasformazione, si segnala che in alcune intersezioni - segnatamente quelle di Mulargia-Macomer, di Paulilatino e di Bonorva Sud - la prossimità tra gli innesti sulla strada secondaria delle rampe di svincolo (anche dove esse terminano in rotatoria) e della viabilità intermodale, potrebbe indurre effetti critici dovuti alla sovrapposizione delle aree di conflitto; si raccomanda perciò di distanziare maggiormente i suindicati elementi terminali. Più in dettaglio, per lo svincolo di Mulargia-Macomer, si ritiene necessario valutare, più approfonditamente, gli effetti di interferenza, differenziando il livello di priorità delle connessioni in relazione alla rilevanza delle strade secondarie che convergono nel nodo. Per lo svincolo di Bonorva Sud si segnala altresì l'impropria conformazione della curva circolare in fregio al cavalcavia collocato all'estremità Nord dell'intersezione; sebbene tale elemento sia attualmente escluso dall'area di intervento, si ritiene invece necessario includerlo e modificarlo, così da cogliere l'attuale opportunità per poter perfezionare un elemento stradale inadeguato.

2.1.5 Si promuova in sede di sviluppo progettuale una ottimizzazione, nel senso di un incremento delle quantità, del riutilizzo di tali materiali di rimozione e demolizione, che dovrebbero presentare caratteristiche idonee per un loro reimpiego in lavori stradali. A tal fine si ritiene necessaria una più dettagliata stima delle quantità riferite alla diversa natura dei materiali provenienti dalle demolizioni, rimozioni e scavi.

2.1.6 I materiali di risulta da destinare a deposito, si ricorda quanto disposto dall'art. 8 del decreto-legge n. 133/2014, convertito con legge n. 164/2014 che dispone l'emanaione di un aggiornamento normativo in materia, da adottarsi con D.P.R., con esplicativi richiami ai criteri che devono essere adottati nella predisposizione di una disciplina semplificata, al fine di rendere più agevole la realizzazione degli interventi che comportano la gestione di terre e rocce da scavo. Essendo il previsto decreto del Presidente della Repubblica in corso di predisposizione, è da ritenere che nella fase di esecuzione dei lavori sopravvengano disposizioni normative che, nel definire le modalità di riutilizzo, dovrebbero condurre a condizioni per un maggiore impiego delle terre e rocce da scavo, rispetto alle previsioni secondo il quadro normativo vigente.

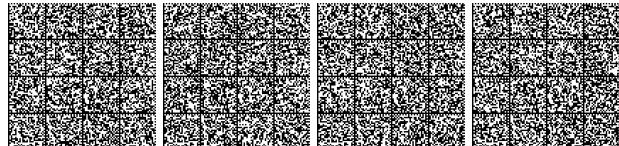
2.1.7 Nel corso dei lavori possono verificarsi condizioni per cui si possa ridurre il ricorso a cave di prestito per una pari riduzione dei materiali da destinare a deposito, con indubbi vantaggi in termini economici per le corrispondenti riduzione di costi diretti, ma anche per mitigare l'impatto nell'utilizzo di risorse naturali di cava e quello conseguente alla movimentazione e trasporto dei materiali in corso d'opera; sia valutata la possibilità di riportare nella documentazione di gara esplicativi previsioni su possibili modifiche nel bilancio dell'utilizzo dei materiali di risulta, con conseguenti economie, valutando anche la possibilità di introdurre incentivi economici per la massimizzazione del riutilizzo dei materiali di risulta dagli scavi e demolizioni.

2.1.8 Sia inserito l'adeguamento dell'esistente uscita ad «ago» da Cagliari per Siligo.

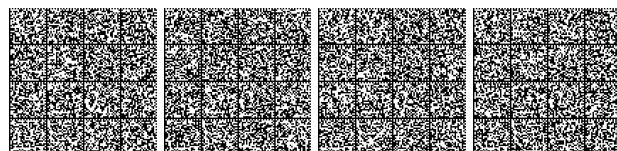


ELABORATI DI PROGETTO RELATIVI ALLE INTERFERENZE

Identificatore	Titolo
T00IN00INTRE01A	Interferenze Relazione Interferenze
T00IN00INTRE02A	Interferenze Relazione Fotografica
T00IN00INTRE03A	Interferenze Scheda Interferenza
T00IN00INTRE04A	Interferenze Monografie Accessi
S00IN00INTPL01A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetrie Interferenze: Tav. 1 di 6
S00IN00INTPL02A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetrie Interferenze: Tav. 2 di 6
S00IN00INTPL03A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetrie Interferenze: Tav. 3 di 6
S00IN00INTPL04A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetrie Interferenze: Tav. 4 di 6
S00IN00INTPL05A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetrie Interferenze: Tav. 5 di 6
S00IN00INTPL06A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetrie Interferenze: Tav. 6 di 6
V01IN00INTPL01A	Nuovo svincolo di Paulilatino al km 120+000 Planimetria Interferenze
V02IN00INTPL01A	Nuovo svincolo di Mulargia-Macomer al Km 148+500 Planimetria Interferenze
V03IN00INTPL01A	Completamento/adeguamento svincolo di Bonorva sud al Km 158+000 Planimetria Interferenze
V04IN00INTPL01A	Nuovo svincolo di Bonorva al km 162+000 Planimetria Interferenze
V05IN00INTPL01A	Nuovo svincolo di Coccoine al Km 166+000 Planimetria Interferenze
V06IN00INTPL01A	Nuovo svincolo al Km 190+000 Planimetria Interferenze
V07IN00INTPL01A	Uscita Area Arch. S. Cristina al Km 114+500 Planimetria Interferenze
V08IN00INTPL01A	Svincolo di Paulilatino al Km 119+000 Planimetria Interferenze
V09IN00INTPL01A	Svincolo di Nuoro al Km 123+000 Planimetria Interferenze
V10IN00INTPL01A	Svincolo di Norbello al Km 128+000 Planimetria Interferenze
V11IN00INTPL01A	Svincolo di Borore al Km 135+000 Planimetria Interferenze
V12IN00INTPL01A	Svincolo di Macomer al Km 142+000 Planimetria Interferenze
V13IN00INTPL01A	Area arch. "S.Barbara" al Km 144+250 Planimetria Interferenze
V14IN00INTPL01A	Svincolo di Campeda al Km 152+000 Planimetria Interferenze
V15IN00INTPL01A	Svincolo di Badde Salighes al Km 155+000 Planimetria Interferenze
V16IN00INTPL01A	Accesso di emergenza Galleria FS al Km 156+250 Planimetria Interferenze
V17IN00INTPL01A	Svincolo di Giave al Km 168+000 Planimetria Interferenze
V18IN00INTPL01A	Svincolo di Thesi-Torralba al Km 173+300 Planimetria Interferenze
V19IN00INTPL01A	Svincolo di Bonannaro al Km 179+200 Planimetria Interferenze
V20IN00INTPL01A	Svincolo di Siligo al Km 187+000 Planimetria Interferenze
V21IN00INTPL01A	Svincolo di Florinas al Km 194+000 Planimetria Interferenze
V22IN00INTPL01A	Svincolo di Oschiri al Km 197+500 Planimetria Interferenze
V23IN00INTPL01A	Svincolo di Giocca al Km 205+000 Planimetria Interferenze
V24IN00INTPL01A	Svincolo di Sassari al Km 208+500 Planimetria Interferenze
V25IN00INTPL01A	Cavalcavia al km. 185+000 Planimetria Interferenze

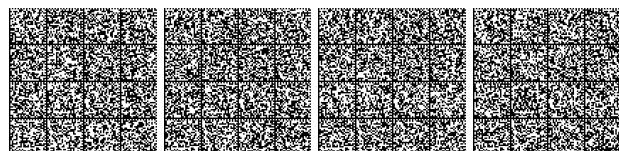


V26IN00INTPL01A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.1 di 15
V26IN00INTPL02A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.2 di 15
V26IN00INTPL03A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.3 di 15
V26IN00INTPL04A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.4 di 15
V26IN00INTPL05A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.5 di 15
V26IN00INTPL06A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.6 di 15
V26IN00INTPL07A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.7 di 15
V26IN00INTPL08A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.8 di 15
V26IN00INTPL09A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.9 di 15
V26IN00INTPL10A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.10 di 15
V26IN00INTPL11A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.11 di 15
V26IN00INTPL12A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.12 di 15
V26IN00INTPL13A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.13 di 15
V26IN00INTPL14A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.14 di 15
V26IN00INTPL15A	Risoluzione degli accessi Planimetria Interferenze Tav.15 di 15

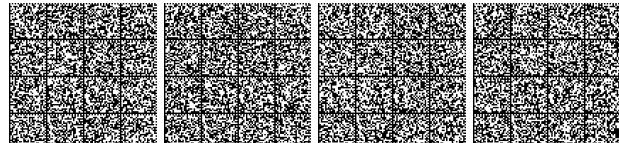


ELABORATI DI PROGETTO RELATIVI AGLI ESPROPRI

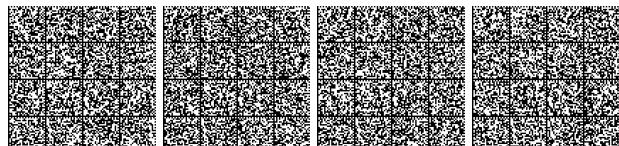
Identificatore	Titolo
T00ES00ESPRL01A	Relazione Espropri
T00ES00ESPPL01A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 1 di 27 dal km 108 al km 113
T00ES00ESPPL02A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 2 di 27 - dal km 113 al km 118
T00ES00ESPPL03A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 3 di 27 - dal km 118 al km 123
T00ES00ESPPL04A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 4 di 27 dal km 123 al km 127
T00ES00ESPPL05A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 5 di 27 dal km 127 al km 130
T00ES00ESPPL06A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 6 di 27 dal km 130 al km 133
T00ES00ESPPL07A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 7 di 27 dal km 133 al km 135
T00ES00ESPPL08A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 8 di 27 dal km 135 al km 139
T00ES00ESPPL09A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 9 di 27 dal km 139 al km 145
T00ES00ESPPL10A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 10 di 27 dal km 145 al km 148
T00ES00ESPPL11A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 11 di 27 dal km 148 al km 152
T00ES00ESPPL12A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 12 di 27 dal km 152 al km 155
T00ES00ESPPL13A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 13 di 27 dal km 155 al km 158
T00ES00ESPPL14A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 14 di 27 dal km 158 al km 163
T00ES00ESPPL15A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 15 di 27 dal km 163 al km 166
T00ES00ESPPL16A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 16 di 27 dal km 166 al km 170
T00ES00ESPPL17A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 17 di 27 dal km 170 al km 173
T00ES00ESPPL18A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 18 di 27 dal km 173 al km 176
T00ES00ESPPL19A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 19 di 27 dal km 176 al km 179
T00ES00ESPPL20A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 20 di 27 dal km 179 al km 182
T00ES00ESPPL21A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 21 di 27 dal km 182 al km 185
T00ES00ESPPL22A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 22 di 27 dal km 185 al km 189
T00ES00ESPPL23A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 23 di 27 dal km 189 al km 192
T00ES00ESPPL24A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 24 di



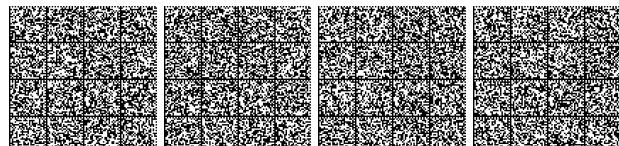
	27 dal km 192 al km 196
T00ES00ESPPL25A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 25 di 27 dal km 196 al km 201
T00ES00ESPPL26A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 26 di 27 dal km 201 al km 205
T00ES00ESPPL27A	Planimetria generale degli interventi e risoluzione accessi: Tav. 27 di 27 dal km 205 al km 209
S00ES00ESPPC01A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetria Catastale: Tav. 1 di 6
S00ES00ESPPC02A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetria Catastale: Tav. 2 di 6
S00ES00ESPPC03A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetria Catastale: Tav. 3 di 6
S00ES00ESPPC04A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetria Catastale: Tav. 4 di 6
S00ES00ESPPC05A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetria Catastale: Tav. 5 di 6
S00ES00ESPPC06A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Planimetria Catastale: Tav. 6 di 6
S00ES00ESPPO01A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto: Tav. 1 di 6
S00ES00ESPPO02A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto: Tav. 2 di 6
S00ES00ESPPO03A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto: Tav. 3 di 6
S00ES00ESPPO04A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto: Tav. 4 di 6
S00ES00ESPPO05A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto: Tav. 5 di 6
S00ES00ESPPO06A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto: Tav. 6 di 6
S00ES00ESPEE01A	Adeguamento strade provinciali S.P.124 e S.P.125 dal km 159 al km 165 Elenco Ditte
V01ES00ESPPC01A	Nuovo svincolo di Paulilatino al km 120+000 Planimetria Catastale
V01ES00ESPPO01A	Nuovo svincolo di Paulilatino al km 120+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V01ES00ESPEE01A	Nuovo svincolo di Paulilatino al km 120+000 Elenco Ditte
V02ES00ESPPC01A	Nuovo svincolo di Mulargia-Macomer al Km 148+500 Planimetria Catastale
V02ES00ESPPO01A	Nuovo svincolo di Mulargia-Macomer al Km 148+500 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V02ES00ESPEE01A	Nuovo svincolo di Mulargia-Macomer al Km 148+500 Elenco Ditte
V03ES00ESPPC01A	Completamento/adeguamento svincolo di Bonorva sud al Km 158+000 Planimetria Catastale
V03ES00ESPPO01A	Completamento/adeguamento svincolo di Bonorva sud al Km 158+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V03ES00ESPEE01A	Completamento/adeguamento svincolo di Bonorva sud al Km 158+000 Elenco Ditte
V04ES00ESPPC01A	Nuovo svincolo di Bonorva al km 162+000 Planimetria Catastale
V04ES00ESPPO01A	Nuovo svincolo di Bonorva al km 162+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto



V04ES00ESPEE01A	Nuovo svincolo di Bonorva al km 162+000 Elenco Ditte
V05ES00ESPPC01A	Nuovo svincolo di Coccoine al Km 166+000 Planimetria Catastale
V05ES00ESPPO01A	Nuovo svincolo di Coccoine al Km 166+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V05ES00ESPEE01A	Nuovo svincolo di Coccoine al Km 166+000 Elenco Ditte
V06ES00ESPPC01A	Nuovo svincolo al Km 190+000 Planimetria Catastale
V06ES00ESPPO01A	Nuovo svincolo al Km 190+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V06ES00ESPEE01A	Nuovo svincolo al Km 190+000 Elenco Ditte
V07ES00ESPPC01A	Uscita Area Arch. S. Cristina al Km 114+500 Planimetria Catastale
V07ES00ESPPO01A	Uscita Area Arch. S. Cristina al Km 114+500 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V08ES00ESPPC01A	Svincolo di Paulilatino al Km 119+000 Planimetria Catastale
V08ES00ESPPO01A	Svincolo di Paulilatino al Km 119+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V08ES00ESPEE01A	Svincolo di Paulilatino al Km 119+000 Elenco Ditte
V09ES00ESPPC01A	Svincolo di Nuoro al Km 123+000 Planimetria Catastale
V09ES00ESPPO01A	Svincolo di Nuoro al Km 123+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V09ES00ESPEE01A	Svincolo di Nuoro al Km 123+000 Elenco Ditte
V10ES00ESPPC01A	Intersezione parziale al Km 126+200 Planimetria Catastale
V10ES00ESPPO01A	Intersezione parziale al Km 126+200 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V11ES00ESPPC01A	Svincolo di Norbello al Km 128+000 Planimetria Catastale
V11ES00ESPPO01A	Svincolo di Norbello al Km 128+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V12ES00ESPPC01A	Svincolo di Borore al Km 135+000 Planimetria Catastale
V12ES00ESPPO01A	Svincolo di Borore al Km 135+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V13ES00ESPPC01A	Svincolo di Macomer al Km 142+000 Planimetria Catastale
V13ES00ESPPO01A	Svincolo di Macomer al Km 142+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V13ES00ESPEE01A	Svincolo di Macomer al Km 142+000 Elenco Ditte
V14ES00ESPPC01A	Area arch. "S.Barbara" al Km 144+250 Planimetria Catastale
V14ES00ESPPO01A	Area arch. "S.Barbara" al Km 144+250 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V14ES00ESPEE01A	Area arch. "S.Barbara" al Km 144+250 Elenco Ditte
V15ES00ESPPC01A	Svincolo di Campeda al Km 152+000 Planimetria Catastale
V15ES00ESPPO01A	Svincolo di Campeda al Km 152+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V15ES00ESPEE01A	Svincolo di Campeda al Km 152+000 Elenco Ditte
V16ES00ESPPC01A	Svincolo di Badde Salighes al Km 155+000 Planimetria Catastale
V16ES00ESPPO01A	Svincolo di Badde Salighes al Km 155+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V16ES00ESPEE01A	Svincolo di Badde Salighes al Km 155+000 Elenco Ditte
V17ES00ESPPC01A	Accesso di emergenza Galleria FS al Km 156+250 Planimetria Catastale
V17ES00ESPPO01A	Accesso di emergenza Galleria FS al Km 156+250 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto



V18ES00ESPPC01A	Svincolo di Giave al Km 168+000 Planimetria Catastale
V18ES00ESPPO01A	Svincolo di Giave al Km 168+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V18ES00ESPEE01A	Svincolo di Giave al Km 168+000 Elenco Ditte
V19ES00ESPPC01A	Svincolo di Thesi-Torralba al Km 173+300 Planimetria Catastale
V19ES00ESPPO01A	Svincolo di Thesi-Torralba al Km 173+300 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V19ES00ESPEE01A	Svincolo di Thesi-Torralba al Km 173+300 Elenco Ditte
V20ES00ESPPC01A	Svincolo di Bonannaro al Km 179+200 Planimetria Catastale
V20ES00ESPPO01A	Svincolo di Bonannaro al Km 179+200 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V21ES00ESPPC01A	Svincolo di Siligo al Km 187+000 Planimetria Catastale
V21ES00ESPPO01A	Svincolo di Siligo al Km 187+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V22ES00ESPPC01A	Svincolo di Florinas al Km 194+000 Planimetria Catastale
V22ES00ESPPO01A	Svincolo di Florinas al Km 194+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V22ES00ESPEE01A	Svincolo di Florinas al Km 194+000 Elenco Ditte
V23ES00ESPPC01A	Svincolo di Oschiri al Km 197+500 Planimetria Catastale
V23ES00ESPPO01A	Svincolo di Oschiri al Km 197+500 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V24ES00ESPPC01A	Svincolo di Giocca al Km 205+000 Planimetria Catastale
V24ES00ESPPO01A	Svincolo di Giocca al Km 205+000 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V24ES00ESPEE01A	Svincolo di Giocca al Km 205+000 Elenco Ditte
V25ES00ESPPC01A	Svincolo di Sassari al Km 208+500 Planimetria Catastale
V25ES00ESPPO01A	Svincolo di Sassari al Km 208+500 Piano Particellare d'Esproprio su ortofoto
V25ES00ESPEE01A	Svincolo di Sassari al Km 208+500 Elenco Ditte
V26ES00ESPPC01A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 111+100 al 115+200
V26ES00ESPPC02A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 122+200 al 126+800
V26ES00ESPPC03A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 132+000 al 132+300
V26ES00ESPPC04A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 135+600 al 136+100
V26ES00ESPPC05A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 138+900 al 140+500
V26ES00ESPPC06A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 141+200 al 143+750
V26ES00ESPPC07A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 144+300 al 145+750
V26ES00ESPPC08A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 146+750 al 147+900
V26ES00ESPPC09A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 149+400 al 149+800
V26ES00ESPPC10A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 149+800 al 150+800
V26ES00ESPPC11A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 150+900 al 151+200
V26ES00ESPPC12A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 152+300 al 152+900
V26ES00ESPPC13A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 153+000 al 153+600
V26ES00ESPPC14A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 155+500 al 156+600
V26ES00ESPPC15A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 166+600 al 167+200
V26ES00ESPPC16A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 169+300 al 171+700
V26ES00ESPPC17A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 172+500 al 173+500
V26ES00ESPPC18A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 182+500 al 183+500
V26ES00ESPPC19A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 188+700 al 191+000



V26ES00ESPPC20A	Planimetria Catastale - Accessi dal Km 200+900 al 203+700
V26ES00ESPPO01A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 111+100 al 115+200
V26ES00ESPPO02A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 122+200 al 126+800
V26ES00ESPPO03A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 132+000 al 132+300
V26ES00ESPPO04A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 135+600 al 136+100
V26ES00ESPPO05A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 138+900 al 140+500
V26ES00ESPPO06A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 141+200 al 143+750
V26ES00ESPPO07A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 144+300 al 145+750
V26ES00ESPPO08A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 146+750 al 147+900
V26ES00ESPPO09A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 149+400 al 149+800
V26ES00ESPPO10A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 149+800 al 150+800
V26ES00ESPPO11A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 150+900 al 151+200
V26ES00ESPPO12A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 152+300 al 152+900
V26ES00ESPPO13A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 153+000 al 153+600
V26ES00ESPPO14A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 155+500 al 156+600
V26ES00ESPPO15A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 166+600 al 167+200
V26ES00ESPPO16A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 169+300 al 171+700
V26ES00ESPPO17A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 172+500 al 173+500
V26ES00ESPPO18A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 182+500 al 183+500
V26ES00ESPPO19A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 188+700 al 191+000
V26ES00ESPPO20A	Piano Particellare d'esproprio su ortofoto - Accessi dal Km 200+900 al 203+700
V26ES00ESPEE01A	Accessi Elenco Ditte



ALLEGATO 3

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai decreti interministeriali 14.3.2003 e 8.6.2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 118 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e.s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che - oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 - preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione - vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 - l'autorizzazione di cui all'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, fermo restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. informazioni supplementari atipiche - di cui all'art. 1-*septies* del decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni - ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, «offerta di protezione», ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

DELIBERA 23 dicembre 2015.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte. Lotto San Gerolamo (CUP B81B03000220004). Approvazione variante e assegnazione risorse. (Delibera n. 107/2015).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. «Legge obiettivo»), art. 1, e s.m.i., che stabilisce che il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale a mezzo di un programma (Programma delle infrastrutture strategiche) predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate, nonché l'ente Roma capitale ove interessato, e che lo stesso è inserito, previo parere di questo Comitato e intesa della Conferenza unificata, nel Documento di programmazione economico-finanziaria (oggi Documento di economia e finanza - DEF), in apposito Allegato (Allegato infrastrutture);

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 opere strategiche, che riporta all'allegato 1, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del «Corridoio plurimodale padano», l'intervento «Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)» e che riporta all'allegato 2, tra i «Corridoi autostradali e stradali» della Regione Lombardia, il «Sistema Pedemontano e opere complementari (compreso Bergamo - Lecco)»;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26 (*Gazzetta Ufficiale* n. 3/2015 S.O.), con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Asse Pedemontano - Piemonte, Lombardia, Veneto», l'intervento «Bergamo Lecco: var. SS 639 Prov. Lecco – lotto S. Gerolamo»;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» e s.m.i., e vista in particolare la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell'istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita «Struttura tecnica di missione», e la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione;

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

16A03198

