

La presente delibera entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Roma, 25 luglio 2018

Il direttore generale: MELAZZINI

ALLEGATO

Inserimento, in accordo all'art. 12, comma 5 della legge n. 189/2012, in apposita sezione (denominata classe C (nn)) dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità nelle more della presentazione da parte dell'azienda interessata di un'eventuale domanda di diversa classificazione. Le informazioni riportate costituiscono un estratto degli Allegati alle decisioni della Commissione europea relative all'autorizzazione all'immissione in commercio dei farmaci. Si rimanda quindi alla versione integrale di tali documenti.

Nuove confezioni.

VOTUBIA.

Codice ATC - Principio attivo: L01XE10 - everolimus.

Titolare: Novartis Europharm LTD.

Codice procedura: EMEA/H/C/2311/X/45.

Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea: 29 giugno 2018.

Indicazioni terapeutiche.

Crisi epilettiche refrattarie associate a complesso sclerosi tuberosa (TSC).

«Votubia» è indicato come trattamento aggiuntivo per pazienti dai 2 anni di età in su con crisi epilettiche focali refrattarie, con o senza generalizzazione secondaria, associate a complesso sclerosi tuberosa (TSC).

Astrocitoma subependimale a cellule giganti (SEGA) associato a complesso sclerosi tuberosa (TSC).

«Votubia» è indicato per il trattamento di pazienti adulti e pediatrici con astrocitoma subependimale a cellule giganti (SEGA) associato a complesso sclerosi tuberosa (TSC) che richiedono un intervento terapeutico ma non sono trattabili con intervento chirurgico.

L'evidenza è basata sull'analisi della variazione di volume del SEGA. Ulteriore beneficio clinico, come il miglioramento dei sintomi correlati alla malattia, non è stato dimostrato.

Modo di somministrazione.

Il trattamento con «Votubia» deve essere iniziato da un medico esperto nel trattamento dei pazienti con TSC e nel monitoraggio della terapia farmacologica.

«Votubia» deve essere somministrato per via orale una volta al giorno alla stessa ora, o con il cibo o senza cibo ma sempre allo stesso modo (vedere paragrafo 5.2).

Le compresse disperribili di «Votubia» devono essere assunte solo come sospensione e non devono essere deglutite intere, masticate o frantumate. La sospensione può essere preparata o in una siringa per uso orale o in un piccolo bicchiere. Si deve avere cura di assicurarsi che l'intera dose sia stata ingerita.

La sospensione deve essere somministrata immediatamente dopo la preparazione. Se non somministrata entro 30 minuti dalla preparazione quando si usa la siringa per uso orale o 60 minuti quando si usa un piccolo bicchiere, la sospensione deve essere eliminata e deve essere preparata una nuova sospensione (vedere paragrafo 6.3). Come diluente può essere usata solo acqua.

Per ulteriori dettagli sulla manipolazione, vedere paragrafo 6.6.

Confezioni autorizzate:

EU/1/11/710/016 - A.I.C.: 041397163/E - In base 32: 17HBXC
1 mg - compressa disperibile - uso orale - blister (PA/ALU/PVC) - 30 compresse.

Altre condizioni e requisiti dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza (PSUR).

I requisiti definiti per la presentazione degli PSUR per questo medicinale sono definiti nell'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD) di cui all'art. 107-quater, paragrafo 7 della direttiva 2001/83/CE e successive modifiche, pubblicato sul sito web dell'Agenzia europea dei medicinali.

Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale.

Piano di gestione del rischio (RMP).

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve effettuare le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel RMP approvato e presentato nel modulo 1.8.2 dell'autorizzazione all'immissione in commercio e in ogni successivo aggiornamento approvato del RMP.

Il RMP aggiornato deve essere presentato:

su richiesta dell'Agenzia europea per i medicinali;

ogni volta che il sistema di gestione del rischio è modificato, in particolare a seguito del ricevimento di nuove informazioni che possono portare a un cambiamento significativo del profilo beneficio/rischio o a seguito del raggiungimento di un importante obiettivo (di farmacovigilanza o di minimizzazione del rischio).

Regime di prescrizione: prescrizione medica limitativa, da rinnovare volta per volta, vendibili al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti: neurologo, neuropsichiatra infantile (RNRL).

18A05343

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 28 febbraio 2018.

Progetto preliminare S.S. n. 675 «Umbro-Laziale» - Asse Civitavecchia-Orte - Tratta S.S. 1 Aurelia- Monte Romano Est (CUP: F81B16000620001). (Delibera n. 2/2018).

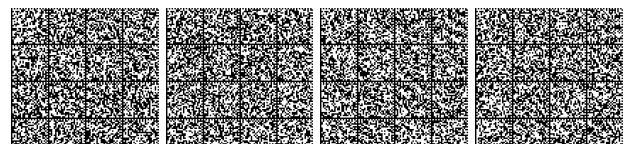
IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

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

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», ed in particolare gli articoli 165, 168 e l'art. 183, comma 6, che prevede «In caso di motivato dissenso del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio o del Ministro per i beni e le attività culturali, l'adozione del provvedi-



mento di compatibilità ambientale è demandata al Consiglio dei Ministri, che vi provvede nella prima riunione utile successiva.»;

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

a) l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo del 29 del dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

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

c) l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazioni di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

d) l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

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

1) lo stesso decreto legislativo n. 50 del 2016 si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

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

3) le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in

vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al previgente decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

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

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 2003, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, che ha soppresso la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro del 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, attribuendo i compiti di cui all'art. 3 del medesimo decreto alle direzioni generali competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

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

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

a) la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa errata corrigé pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera del 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

b) 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;

c) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, 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;

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»;

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

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

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

Vista la delibera 8 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, adottato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIP), ha assorbito ed ampliato - all'interno di quest'ultimo organismo inter-istituzionale dello Stato - tutte le competenze del previgente CCASGO;

Vista la delibera del 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche che include nell'allegato 2 l'intervento di cui trattasi;

Considerato che l'intervento in esame è compreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio sottoscritta in data 20 marzo 2002 e nella successiva Intesa tra Regione Lazio, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ANAS S.p.A. sottoscritta in data 6 novembre 2006;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 199 del 2006, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sul «3° documento di programmazione economica e finanziaria: programmare il territorio, le infrastrutture, le risorse» che include l'intervento di cui trattasi;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del n. 2015, Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'11° Allegato infrastrutture che include l'intervento in esame;

Visto l'art. 1, comma 868, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» - legge di stabilità 2016, che prevede la costituzione di un apposito fondo, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel quale confluiscono le risorse destinate ad ANAS S.p.A.;

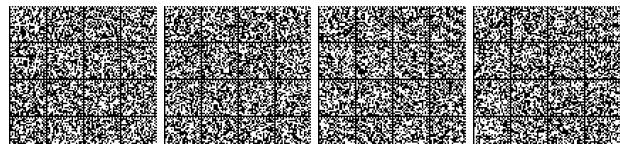
Vista la delibera 1° dicembre 2016 n. 54 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 2017, con la quale questo Comitato ha approvato il Piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020 che include l'intervento in esame;

Vista la delibera 89 del 2015 con la quale la Corte dei conti - al paragrafo 5.8 «Attività ulteriori di ANAS» - ha rappresentato che «Nel novembre 2013 la Commissione Europea ha adottato la Decisione C (2013) 7912, relativa alla concessione di un finanziamento per l'intervento «Progettazione Preliminare ed analisi economica del tratto terminale del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte per il completamento dell'asse viario Est-Ovest (Civitavecchia-Ancona)». La richiesta di finanziamento era stata presentata con il partner Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, in risposta alla Call for proposals 2012 e nell'ambito della procedura competitiva europea, che ha visto la partecipazione di un numero particolarmente elevato di richiedenti, la proposta progettuale di Anas è stata valutata positivamente e l'intervento ha ottenuto il cofinanziamento richiesto di 0,99 milioni di euro pari al 50% dei costi ammissibili. Il raggiungimento di tale risultato è da ritenersi particolarmente significativo, poiché il progetto rappresenta un valido esempio di sinergia multimodale strada-porto.»;

Considerato il provvedimento di compatibilità ambientale adottato dal Consiglio dei ministri in data 1° dicembre 2017, ai sensi dell'art. 183, comma 6, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, sulla base delle ragioni di rilevante interesse pubblico al completamento degli itinerari strategici di collegamento e raccordo tra le direttive stradali e che l'intervento di cui trattasi rientra nelle reti trans-europee TEN-T «Comprehensive», e in conseguenza del precedente parere negativo alla compatibilità ambientale rilasciato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

Vista la proposta 6 febbraio 2018, n. 4469, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dell'argomento «Progetto Preliminare S.S. N. 675 - Umbro-Laziale - Asse Civitavecchia-Orte - Tratta S.S. 1 Aurelia - Monte Romano Est»;

Vista la nota 20 febbraio 2018, n. 1800, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha integrato la documentazione istruttoria e fornito chiarimenti al riguardo;



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

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

a) l'area di intervento si colloca tra la Maremma laziale e il comprensorio dei Monti della Tolfa, in particolare tra l'attuale percorso della S.S.1 e l'abitato di Monte Romano;

b) la maggior parte dell'area presenta diverse variazioni altimetriche di tipo sub-collinare e numerosi corsi d'acqua, il più importante dei quali è il fiume Mignone ed è, altresì, caratterizzata da ampie superfici agricole e aree naturali debolmente antropizzate ma significative per la presenza di comunità vegetali spontanee;

c) nell'area di intervento sono presenti due siti di interesse storico e archeologico - le Necropoli di Tarquinia e l'abitato medievale di Cencelle - ed alcuni siti di «Importanza comunitaria e Zone di Protezione Speciale appartenenti alla Rete Natura 2000», che non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse, bensì in esse la protezione della natura deve essere garantita tenendo anche conto «delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché della particolarità regionali e locali» come previsto dall'art. 2 della direttiva del Consiglio delle comunità europee 92/43/CEE del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche Habitat (direttiva Habitat);

d) gli studi idrologici-idraulici e lo studio geologico pongono particolare attenzione alle caratteristiche dei versanti poiché l'area interessata mostra una discreta propensione al dissesto. I condizionamenti dovuti ai fattori idro-geomorfologici hanno orientato la scelta del tracciato, tale da permettere all'asse stradale di inserirsi nella fascia ristretta tra i bordi delle aree di esondazione nella piana del Mignone e le aree soggette a instabilità geomorfologica;

e) i tracciati alternativi proposti, sono il risultato di studi ed analisi multicriteri che hanno portato, a partire dal settembre 2001, anno in cui ANAS S.p.A. ha avviato l'*iter* autorizzato dell'infrastruttura, a riesaminare la progettazione della tratta in esame a causa di numerose criticità emerse nelle varie fasi, come di seguito riepilogato:

1) nel 2004, l'infrastruttura, che nel frattempo era stata inserita nell'elenco delle infrastrutture strategiche ottenne, da parte dei Ministeri competenti, il rilascio di «parere positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale dell'opera»;

2) le successive fasi di progettazione si evolsero in modi e tempi diversi, con la suddivisione della tratta in tre tronchi:

a. 3° tronco - lotto 1 - stralcio A, tra Strada Provinciale Tuscanese e svincolo di Vetralla in località Cinelli - in esercizio;

b. 3° tronco - lotto 1 - stralcio B, tra Cinelli e Monte Romano -progettazione esecutiva e lavori affidati tramite appalto integrato;

c. 2° tronco - lotto 1 e 2, tra Monte Romano e la SS1 Aurelia - tratta all'esame del Comitato, il cui adeguamento alle prescrizioni del decreto VIA si è completato nel 2007;

f) l'analisi comparativa delle alternative di progetto relativamente alla tratta in esame, considera i seguenti tracciati:

Tracciato	<i>Iter</i> progetti
Arancio	Progetto ANAS 2001
Rosa	Progetto modificato procedura 2004
Viola	Progetto modificato secondo prescrizioni DEC VIA 2007
Blu	Proposta regione Lazio 2011
Verde	Progetto preliminare ANAS 2013

g) l'attenzione delle amministrazioni si è soffermata, in particolare, sui tracciati Viola e Verde e che:

1) il tracciato Viola corrisponde al progetto definitivo approvato ma non realizzato in quanto mai finanziato a causa degli elevati costi di realizzazione, le cui criticità più rilevanti sono il passaggio a nord dell'abitato di Monte Romano e l'attraversamento del territorio nell'area di Tarquinia, zona che presenta notevole pregio archeologico. Per ovviare a tali problemi, la soluzione individuata è stata quella di prevedere due gallerie naturali per oltrepassare il territorio senza interferire con i siti archeologici, tuttavia, la presenza di tali gallerie, in considerazione della caratteristiche dei terreni attraversati determinava altissimi costi, tali da non consentire di proseguire l'*iter* approvativo;

2) il tracciato Verde si sviluppa partendo ad est di Monte Romano ad una quota di circa 210 metri sul livello del mare (m.s.l.m.) e termina sull'Autostrada A12 tra il fiume Mignone e lo svincolo di Monte Romano ad una quota di quasi 10 m.s.l.m. per un totale di circa 18 km. Esso prevede la realizzazione di una galleria naturale denominata «Calistro» alcuni viadotti e due svincoli, svincolo di Monte Romano e svincolo Aurelia. L'asse principale è stato progettato secondo gli standard di una strada extraurbana principale tipo B;

h) in tutti gli scenari ipotizzati, il risultato dell'analisi multicriteri, come dettagliatamente descritto nelle conclusioni del documento «Confronto con le alternative del DEC/VIA n. 198 del 18 marzo 2004», ha condotto alla conclusione che nessun tracciato risulta l'alternativa migliore rispetto al tracciato Verde:

Tracciato	<i>Iter</i> progetti	Vittorie
Arancio	Progetto ANAS 2001	2
Rosa	Progetto modificato procedura 2004	0
Viola	Progetto modificato secondo prescrizioni DEC VIA 2007	0
Blu	Proposta regione Lazio 2011	1
Verde	Progetto preliminare ANAS 2013	5

i) con nota n. 93615 in data 29 luglio 2015, ANAS S.p.A. ha presentato agli enti interessati istanza per il parere di valutazione di impatto ambientale verifica preventiva di interesse archeologico, approvazione progetto prelimi-



nare, localizzazione urbanistica, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e finanziamento dell'opera ai sensi dell'art. 165, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, e chiedendo, altresì, l'avvio delle procedure per la realizzazione dell'intervento, trasmettendo a tutti gli enti e amministrazioni interessate copia del progetto corredata dal programma di risoluzione delle interferenze anche su supporto informatico;

j) con nota n. 95229 del 31 luglio 2015, ANAS S.p.A. ha provveduto alla trasmissione degli avvisi al pubblico, riguardanti il progetto e lo studio di impatto ambientale, avvenuti in pari data, sui quotidiani «La Repubblica» e «Il Messaggero - edizione Viterbo»;

k) in data 28 aprile 2016 si è svolta la I conferenza dei servizi, all'esito della quale si è optato per un rinvio al fine di valutare soluzioni migliorative dal punto di vista dell'impatto ambientale del tracciato Verde;

l) nell'adunanza del 27 gennaio 2017, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il parere che "il progetto preliminare relativo all'«Itinerario Civitavecchia-Orte-Terni, SS 675 Umbro-Laziale. Completamento del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte. Tratto Monte Romano est-Civitavecchia» debba essere rivisto, modificato e integrato nello sviluppo progettuale previsto dalla normativa vigente, sulla base delle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di cui ai considerato che precedono, prima della sottosposizione del progetto definitivo al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

m) in data 15 marzo 2017, si è svolta la II conferenza dei servizi, nell'ambito della quale sono stati acquisiti i pareri degli enti interessati dall'opera, in particolare:

1) il parere unico favorevole con prescrizioni e raccomandazioni della Regione Lazio di cui alla nota n. 111844 del 3 marzo 2017;

2) il parere negativo alla compatibilità ambientale n. 2289 del 20 gennaio 2017 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

3) il parere favorevole con prescrizioni n. 948 del 26 maggio 2016 della competente direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;

n) con deliberazione n. 112 del 14 marzo 2017, la Regione Lazio ha espresso il consenso, ai sensi dell'art. 165, comma 5 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 ai fini dell'intesa sulla localizzazione sul progetto preliminare di cui trattasi;

o) al fine di pervenire ad una concorde definizione del dissenso manifestato dal citato Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, tenuto conto della rilevanza dell'opera e considerata l'analisi multicriteri posta alla base dell'individuazione del tracciato prescelto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a demandare la composizione del dissenso di cui trattasi alla Presidenza del Consiglio dei ministri, secondo quanto previsto dal citato art. 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006;

p) con nota n. 16124 del 20 aprile 2017 il Capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri di

attivare la procedura prevista dall'art. 183, comma 6, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, in relazione al provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare della SS n. 675 «Umbro-laziale», asse Orte Civitavecchia, tratta Monte Romano est - SS 1 Aurelia, a seguito del dissenso sulla realizzazione del progetto espresso dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

q) con nota n. 10488 del 15 maggio 2017, il Dipartimento per il coordinamento amministrativo ha demandato la questione al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica che con nota n. 2502 del 17 maggio 2017 ha chiarito che la proposta di approvazione del progetto in argomento potrà essere sottoposta all'esame del CIPE solo a seguito dell'eventuale adozione del provvedimento di compatibilità ambientale, demandata, come previsto dal citato art. 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006, al Consiglio dei ministri;

r) con nota n. 11097 del 19 maggio 2017 il Dipartimento per il coordinamento amministrativo, al fine di predisporre l'istruttoria per il Consiglio dei ministri, ha istituito un tavolo tecnico in data 29 maggio 2017 al quale sono convenuti i rappresentanti delle amministrazioni coinvolte;

s) a seguito di quanto emerso dal citato tavolo tecnico, con nota n. 12150 del 31 maggio 2017, al fine di consentire al Consiglio dei ministri una adeguata valutazione sui c.d. tracciati «viola» e «verde», è stato richiesto al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di fornire le valutazioni di impatto ambientale, consistenti nelle eventuali prescrizioni e misure di mitigazione utili a consentire una piena valutazione del c.d. «tracciato verde»;

t) il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota n. 17028 del 18 luglio 2017 ha trasmesso il parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS n. 2453 del 7 luglio 2017, evidenziando che la predetta commissione ha ritenuto «che non sia possibile elaborare eventuali prescrizioni e misure di mitigazione, come richiesto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per la variante progettuale costituita dal tracciato cosiddetto "verde", per la quale è stato espresso il parere negativo di VIAS n. 2289 del 20 gennaio 2017, in quanto gli impatti ambientali che si configurano dall'analisi della documentazione fornita sono tali da non poter essere mitigati o compensati»;

u) con nota n. 24510 del 6 dicembre 2017 il Dipartimento per il coordinamento amministrativo ha inoltrato copia della deliberazione adottata dal Consiglio dei ministri nella riunione del 1° dicembre 2017 concernente la compatibilità ambientale del progetto preliminare della SS n. 675 «Umbro-laziale», asse «Orte-Civitavecchia» tratta Monte Romano est - SS 1 Aurelia;

sotto l'aspetto attuativo:

a) il tempo per l'esecuzione dell'intervento risulta essere di 1680 giorni naturali e consecutivi, a valle della redazione delle fasi progettuali del progetto definitivo ed esecutivo e dei tempi approvativi;



sotto l'aspetto finanziario:

a) il costo complessivo dell'opera, comprensivo della valorizzazione delle prescrizioni, è di 466,771 milioni di euro, le cui fonti di copertura sono:

Fonti	Importi (in milioni di euro)
Fondi Comunità europea decisione n. C(2013)7912	0,95
Delibera CIPE n. 54 del 2016 (FSC)	200,00
Autorità portuale Civitavecchia	1,00
Fondo unico ANAS (legge stabilità 2016)	264,821
Totale	466,771

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato, art. 3 della delibera del 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 122 del 2012;

Vista la nota 27 febbraio 2018, n. 1183-P, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base dell'odierna seduta del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

1. Approvazione progetto

1.1 Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016 e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016, e in particolare degli articoli 165, 168 e 183, comma 6 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 e dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui all'allegato che forma parte integrante della presente delibera, nonché delle ulteriori prescrizioni di seguito indicate, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare dell'opera «Progetto Preliminare S.S. N. 675 - Umbro-Laziale - Asse Civitavecchia-Orte - Tratta S.S. 1 Aurelia - Monte Romano Est».

1.2 È, altresì, approvato il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, allegato al progetto preliminare, con prescrizioni e raccomandazioni di cui al citato Allegato 1.

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

1.4 L'importo di euro 466.771.092,79 costituisce il limite di spesa dell'intervento «Progetto Preliminare S.S. N. 675 - Umbro-Laziale - Asse Civitavecchia-Orte - Tratta S.S. 1 Aurelia - Monte Romano Est».

1.5 La modalità di realizzazione dell'intervento è l'appalto su progetto esecutivo ai sensi dell'art. 59, comma 1, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016.

2. Ulteriori prescrizioni

2.1 I risparmi derivanti dall'applicazione del prezzario dei lavori ANAS vigente (2017) rispetto a quello adottato in precedenza (2014), pari a 15.489.056,66 euro, dovranno reintegrare le somme per imprevisti dell'opera.

2.2 Per quanto riguarda la progettazione dell'opera a carico di ANAS, questa non è inclusa nelle somme a disposizione ma negli oneri di investimento riconosciuti ad ANAS. Pertanto gli oneri di investimento dovranno essere adeguatamente motivati. In relazione agli oneri di investimento, inoltre, fissati nella misura massima dell'11,2%, resta fermo che verranno riconosciuti sulla base di una rendicontazione di dettaglio delle effettive spese sostenute.

2.3 L'efficacia della presente delibera è subordinata all'attestazione da parte dell'Autorità portuale di Civitavecchia della disponibilità delle risorse pari 1.000.000 euro.

2.4 In ottemperanza alle indicazioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il soggetto attuatore si impegna a modificare il tracciato del progetto preliminare in fase di definitivo, ove tali modifiche dovessero risultare necessarie dagli esiti delle indagini archeologiche preventive.

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.

3.2 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 del 2003 sopra richiamata.

3.3 Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 229. 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, vengono assicurati 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 del 1999. A regime, tracciato e modalità di scambio dei dati saranno definiti con protocollo tecnico tra Ragioneria generale dello Stato e DIPE da redigersì ai sensi dello stesso decreto legislativo, articoli 6 e 7.

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



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

Roma, 28 febbraio 2018

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 19 luglio 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1020

ALLEGATO I

PROGETTO PRELIMINARE
PROGETTO PRELIMINARE DEL COMPLETAMENTO DELL'ASSE
CIVITAVECCHIA-ORTE.
«S.S. N. 675 UMBRO-LAZIALE.
TRATTA SS 1 AURELIA - MONTE ROMANO EST».

PRESCRIZIONI

INDICE

1. Prescrizioni
 - 1.1. Prescrizioni relative agli aspetti procedurali e gestionali
 - 1.2. Prescrizioni relative agli aspetti progettuali
 - 1.3. Prescrizioni di carattere ambientale
 - 1.4. Piano di Utilizzo delle Terre
 - 1.5. Tutela dei Beni Culturali
 - 1.6. Prescrizioni relative agli espropri
 - 1.7. Prescrizioni relative alle attività preliminari alla cantierizzazione
 - 1.8. Prescrizioni relative alle interferenze
 2. Raccomandazioni

1. Prescrizioni

- 1.1. Prescrizioni relative agli aspetti procedurali e gestionali
 - 1.1.1. Prescrizioni relative agli aspetti procedurali e gestionali
 - 1.1.1.1. Dare mandato all'ente proponente l'intervento, Anas SpA, di redigere il progetto definitivo dell'opera, recependo le prescrizioni e raccomandazioni di carattere paesaggistico e ambientale dettate nel corso della conferenza di servizi svolta con riferimento al progetto preliminare ed, inoltre, di sviluppare lo studio d'incidenza ambientale dell'opera in argomento, comprensivo della cosiddetta «valutazione appropriata», compiutamente redatto secondo le prescrizioni di legge vigenti, sulla cui base effettuare la valutazione d'incidenza ambientale dell'intervento sul territorio interessato.
 - 1.1.1.2. Ai sensi di quanto disposto dall'art. 5, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997, la regione Lazio provveda a verificare lo studio d'incidenza ambientale allegato al progetto definitivo dell'opera stradale in argomento, anche al fine di individuare le eventuali ulteriori misure di mitigazione e compensazione necessarie per la tutela e la salvaguardia delle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio interessato.
 - 1.1.1.3. La commissione di valutazione di impatto ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare esprima, ai sensi e per gli effetti previsti dall'art. 185, commi 4 e 5, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, il proprio parere sull'ottimizzazione del progetto definitivo dell'opera stradale in argomento, alle prescrizioni di carattere paesaggistico e ambientale sopra richiamate, previa acquisizione della verifica di cui al punto precedente.
 - 1.1.2. Nulla-osta Autorità competenti

- 1.1.2.1. Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere acquisiti i nullaosta delle Autorità competenti nei riguardi di eventuali vincoli o divieti presenti nell'area d'intervento, nonché le autorizzazioni sanitarie ed idrauliche qualora occorrenti.

1.1.3. Rapporti con RL

1.1.3.1. In caso di eventuale regionalizzazione di tratti stradali dismessi attualmente in esercizio, la competenza delle rampe degli svincoli, resti a carico dell'attuale soggetto proponente e/o gestore dell'arteria stradale.

1.2. Prescrizioni relative agli aspetti progettuali

1.2.1. Aspetti Geologici e Geotecnici

1.2.1.1. La progettazione definitiva, dovrà contemplare una dettagliata valutazione delle caratteristiche meccaniche dei terreni, attraverso dati di letteratura, studi preesistenti, sondaggi e prove di laboratorio ed ulteriori sondaggi geognostici.

1.2.1.2. Constatato che, i terreni affioranti, lungo il tracciato, si comportano, da un punto di vista geomeccanico, in modo differente, è necessario intervenire in modo molto diversificato nelle scelte progettuali, scegliendo in maniera accurata le metodologie realizzative per le fondazioni delle opere principali (viadotti stradali) e le tipologie degli interventi finalizzati alla messa in sicurezza dei versanti.

1.2.1.3. In relazione alle opere di contenimento da realizzare nelle zone di scavo e di impresa dei rilevati stradali, siano eseguite verifiche di stabilità dei versanti, sulle sezioni geologiche inserite nella relazione di integrazione fornita da ANAS nel corso del processo di valutazione (sezioni alle progr.8+00, 8+300, 8+700, 10+000), al fine di indicare soluzioni puntuali adeguate sia a risolvere le problematiche progettuali sia a determinare la presenza e profondità di eventuali falde acquifere.

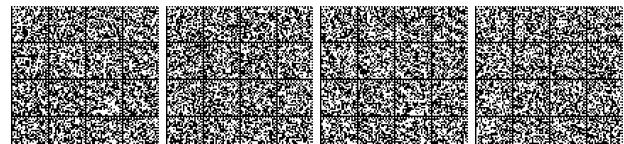
1.2.1.4. L'insieme degli studi e delle indagini disponibili hanno consentito di definire, con sufficiente grado di affidabilità, un modello geologico adeguato al livello progettuale, e tale da costituire base concettuale per le successive fasi di approfondimento ai fini del corretto dimensionamento degli interventi progettuali. Le problematiche geotecniche connesse con le principali opere comprese nella soluzione di progetto selezionata, riguardano le opere di fondazione di alcuni viadotti e la realizzazione di una importante galleria naturale di oltre 2000 metri di lunghezza (Galleria Calistro). Potenziali problemi di stabilità dei versanti, riguardanti movimenti delle coltri superficiali di copertura possono interferire con le opere nei tratti a mezzacosta. Per le fondazioni dei viadotti, considerate le caratteristiche medie dei terreni di impresa, sono state ragionevolmente ipotizzate fondazioni profonde su pali di grande diametro. Di grande impegno costruttivo è da considerare la galleria Calistro che interessa la Formazione del flysch argilloscaglioso appartenente alla serie cretacico-oligocenica del flysch della Tolfa. [...] In tale ambito ad alcune indicazioni riportate negli elaborati progettuali riguardanti lo scavo e i rivestimenti della galleria, in mancanza di specifici e più significativi dati, va unicamente attribuito un valore indicativo di carattere metodologico. [...] Pertanto tali assunti devono essere opportunamente e specificamente giustificati e sviluppati nel corso della progettazione definitiva. Giusta attenzione è stata posta in progetto, già in questa fase, agli imbocchi della galleria che meritano sicuramente grande attenzione.

1.2.1.5. Le eventuali scarpe, originate dalla movimentazioni, dovranno essere razionalmente conformate e rifinite e secondo il caso, inerbitate con idonee essenze vegetali entro la prima stagione utile evitando fenomeni erosivi e scoscentimento.

1.2.1.6. Per tutti gli scavi a cielo aperto ed in sotterraneo (gallerie), si realizzino idonee opere di sostegno e rivestimenti provvisori, opportunamente armati; sia gli scavi a cielo aperto sia quelli in sotterraneo devono essere progettati ed eseguiti in modo da prevenire possibili cedimenti, e dotati di opportuni drenaggi, per abbattere le eventuali pressioni idrostatiche (in particolare nelle formazioni che si presentano con caratteristiche geotecniche scadenti nelle quali si possono innescare dissesti e cedimenti).

1.2.1.7. Preliminarmente alla redazione del progetto definitivo e conformemente a quanto indicato nelle NdA e nell'Allegato 7 del PAI, dovranno essere effettuate indagini, rilievi e sondaggi di adeguato livello, al fine di una più definita caratterizzazione tipologica ed areale sia dei dissesti riscontrati in fase di progettazione preliminare e sia di eventuali altri dissesti riscontrabili nel corso dei suddetti approfondimenti, onde consentire le necessarie verifiche di compatibilità al PAI delle previste opere, ovvero definire, in tale contesto, le eventuali opere e modalità per la rimozione definitiva del pericolo di frana.

1.2.1.8. Siano realizzate, a protezione dei rilevati stradali e degli scavi in trincea, tutte le opportune opere di contenimento necessarie a garantire le condizioni di equilibrio dei versanti, che dovranno essere opportunamente dotate di efficienti opere di drenaggio idrico.



1.2.1.9. Siano studiati attentamente gli interventi di mitigazione da adottare, in relazione all'assetto geomorfologico, ed alle caratteristiche geologiche ed idrogeologiche della zona di imposta della galleria - Castiglio (terreni di natura flyschiodi), per risolvere i diversi problemi di stabilità durante l'esecuzione degli scavi.

1.2.1.10. Sulla base delle caratteristiche geomecaniche, dedotte dalle indagini in sìto, in presenza di terreni potenzialmente «liquefacibili» e fortemente compressibili, dovranno essere determinate le caratteristiche geomecaniche ed idrogeologiche dei terreni di fondazione; La conoscenza di tali parametri risulterà indispensabile per una adeguata progettazione delle fondazioni delle opere stradali e studiare gli eventuali cedimenti dei viadotti in progetto.

1.2.1.11. Tenuto conto che la tratta dell'infrastruttura prevista subito a monte dell'attraversamento sul Fiume Mignon della S.S. Aurelia sarà realizzata in rilevato, nonché ricadente all'interno dell'area di esondazione del medesimo, si ritiene che l'opera possa essere soggetta a possibili fenomeni di sifonamento generati dai moti di filtrazione sotto il rilevato stesso. Stante ciò, sarà necessario che il proponente predisponga gli opportuni accorgimenti progettuali tesi ad impedire il verificarsi di tali fenomeni e a garantire la stabilità dell'opera. Al riguardo pertanto si prescrive che in merito alle tratte dell'infrastruttura da realizzarsi in rilevato ed in particolare per quella subito a monte della S.S. Aurelia, si dovrà prevedere la presenza di diaframmi, opportunamente dimensionati, tesi ad impedire l'innesto di eventuali fenomeni di sifonamento sotto il rilevato stesso. Relativamente invece alle tratte d'infrastruttura da realizzarsi in viadotto e che ricadono in aree d'esondazione, si rilieva necessario, onde scongiurare possibili fenomeni di erosione localizzata in prossimità delle pile con conseguenti coinvolgimenti delle opere di fondazione, prevedere degli interventi di «protezione flessibile» delle pile stesse.

1.2.2. Aspetti idrogeologici e idraulici

1.2.2.1. Il parere geomorfologico ai sensi dell'art. 89 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380/2001 potrà essere acquisito dopo presentazione di progetto definitivo da parte dell'ANAS spa, e a seguito di parere favorevole dell'ABR. Si rammenta inoltre che il nulla osta del Vincolo Idrogeologico (RDL n. 3267/1923) di competenza della Regione Lazio potrà essere acquisito a valle del parere favorevole sul P.A.I., e dell'art. 89 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380/2001 e dopo la conseguente redazione del progetto esecutivo e della scheda notizie debitamente firmata dal geologo progettista.

1.2.2.2. Al punto 2.2 «simulazioni post-operam» della relazione idraulica, a pag. 83, è presa in considerazione l'ipotesi «afusv4» posta a confronto con lo scenario ante operam «afusv»; al riguardo, atteso che l'adeguamento del tracciato dell'Aurelia a tracciato autostradale è già avvenuto, si ritiene opportuno circostanziare l'entità di tale variazione ponendo a confronto un'ipotesi «sfusV4» con lo scenario ante operam «sfus».

1.2.2.3. Con particolare attenzione ai fenomeni di dissesto ed alle zone alluvionabili, che secondo la nota n. 160520 del 20 maggio 2016 dell'ABR, costituiscono motivo ostacolo alla realizzazione dell'opera, siano acquisiti i necessari approfondimenti necessari per l'acquisizione del parere di compatibilità dell'ABR, nel rispetto delle norme tecniche indicate al Piano assetto idrogeologico (PAI).

1.2.2.4. Con riferimento alle griglie ed altri elementi utili al drenaggio della sede stradale appare opportuno che, anche solo per le normali operazioni di pulizia e manutenzione, tali elementi della rete di raccolta debbano essere carribili.

1.2.2.5. Dovrà essere garantita la sicurezza idraulica dell'infrastruttura rispetto al livello di piena duecentennale.

1.2.2.6. Dovranno essere curate in modo opportuno la regimazione ed il drenaggio delle acque di scorrimento superficiale, soprattutto per quanto concerne i tratti interessati dalle gallerie artificiali, nelle zone in viadotto, con nuovi sbancamenti stradali e/o allargamenti della sede viaria, da rilevati stradali e nelle aree di svincolo.

1.2.2.7. È necessario definire l'estensione temporale e spaziale dei dati utilizzati nelle elaborazioni ideologiche, spiegando come siano stati presi a riferimento i dati di una unica stazione (Allumiere) nella procedura di regionalizzazione.

1.2.2.8. L'opera interferisce con asti idrografiche (e relativi areali) classificate ai sensi del citato P.A.I. in «attenzione per pericolo d'inondazione» e, pertanto, regolamentate secondo le disposizioni di cui all'art. 27 delle suddette NdA. ove al comma 4 dello stesso si dispone che: «[...] Nelle aree di attenzione (come definite all'art. 9 - lettera b) ogni determinazione relativa ad eventuali interventi è subordinata alla redazione di un adeguato studio idraulico rispondente ai requisiti mi-

nimi stabiliti dal Piano (Allegato 8), sulla cui base l'Autorità accerta il livello di pericolosità, come definito all'art. 7, sussistente nell'area interessata dall'intervento ed aggiorna conseguentemente la perimetrazione delle aree a pericolo d'inondazione secondo la procedura di cui all'art. 14 [...]). Al riguardo pertanto si prescrive che in sede di presentazione del progetto definitivo venga trasmessa a questa Autorità, riguardo alle opere idrauliche «complementari» previste sul reticolo minore ossia ai tombini e alle inalveazioni, una documentazione integrativa che consente a questa Autorità di verificare la conformità di tali opere con le NdA del PAI. Riguardo alle succitate opere dovranno essere elaborate le sezioni relative agli scenari «ante - operam» e «post - operam» con annessi profili longitudinali, derivanti da apposita modellazione idraulica, sufficientemente estesi a monte e a valle della tratta d'intervento e per tutti i tempi di ritorno considerati nel P.A.I.. Qualora gli scenari «post - operam» dovessero evidenziare che siffatte opere idrauliche pregiudichino, a monte o a valle delle stesse, le attuali condizioni di deflusso, sarà cura del proponente apportare i dovuti accorgimenti progettuali onde ripristinare tali condizioni; Sempre riguardo alle succitate opere idrauliche, dovrà essere elaborata una puntuale rappresentazione grafica della quota del franco idraulico «duecentennale» rispetto alla quota d'intradosso dei predetti tombini e, per le inalveazioni, rispetto a quello dell'impalcato stradale. Inoltre è opportuno che i dati relativi alle principali grandezze idrauliche: portata, velocità e quota raggiunta dal livello idrico, associate tanto allo scenario «ante - operam» che a quello «post operam», vengano riassunti in apposite tabelle. Circa i franchi idraulici, valutati rispetto all'intradosso dei ponti e a quello della futura SS 675, necessita che gli stessi vengano rappresentati nei relativi elaborati con riferimento alla piena duecentennale.

1.2.2.9. Nel corso della progettazione definitiva lungo il tracciato stradale si dovrà accettare la presenza di pozzi e sorgenti utilizzati a scopo idropotabile e nel caso la progettazione lo richieda, si dovrà tenere conto delle norme contenute nel decreto-legge n. 152/1999 (Art. 21) in merito alle aree di salvaguardia.

1.2.2.10. Nella fase di progettazione definitiva occorre verificare che le opere non creino maggiori complicazioni per l'esecuzione dei lavori manutentori di competenza Consortile (legge regionale n. 53/1998) né che risultino effetti peggiorativi in caso di eventi esondativi.

1.2.2.11. Nella progettazione definitiva, negli attraversamenti di corsi d'acqua, sotto l'intradosso del viadotto, dovrà essere previsto un adeguato franco, in relazione agli eventi di piena con un tempo di ritorno duecentennale (T.R. 200).

1.2.2.12. Nella redazione del progetto definitivo, all'interno della relazione idraulica, dovrà essere data evidenza del processo di dimensionamento e verifica dei tombini idraulici definendo sia i valori di pendenza, sezione, forma, scabrezza, livelli idrici di monte e di valle sia esplicitandone i calcoli.

1.2.2.13. Per i tombini sono da verificare il rispetto delle seguenti necessità:

- a) inserire taglione a monte e valle, verificando la necessità di inserire un'opera di dissipazione (se del caso);
- b) utilizzare adeguate protezioni contro l'usura;
- c) garantire adeguata protezione contro l'ingresso di materiali che possano bloccarsi all'interno del tombino.

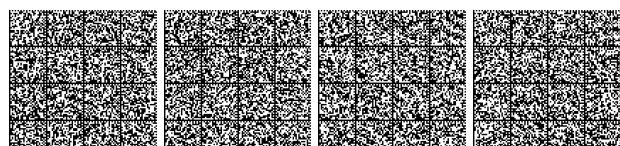
1.2.2.14. Per la progettazione delle opere di raccolta delle acque e di attraversamento dei corsi d'acqua, si dovranno eseguire le verifiche idrauliche previste dalla normativa vigente.

1.2.2.15. Per le vasche di prima pioggia è da adottarsi lo schema «fuori linea», che prevede il dimensionamento di uno scolmatore di portata (manufatto scaricatore) a monte della stessa vasca.

1.2.2.16. Per quanto attiene le indicazioni inerenti al progetto definitivo, si richiede di riportare il profilo del livello di piena duecentennale sui profili longitudinali e sulle sezioni degli elaborati dei tratti di tracciato che insistono nelle aree perimetrati dal PAI indicando i franchi idraulici minimi sia rispetto alle livellette dei rilevati (anche delle varianti della SP97), sia rispetto agli intradossi degli impalcati dei viadotti.

1.2.2.17. Per quanto contenuto nella pervenuta documentazione, si evidenzia il sormonto, ad opera del Fosso del Coppo, del piano viario della «Variante S.P. 97» previsto in affiancamento alla futura SS 675.

Ciò non rende assentibile, poiché difforme alle NdA del P.A.I., la realizzazione di tale variante, a meno dell'adeguamento altimetrico della sua livelletta stradale al fine di renderla compatibile con i livelli attesi dalla piena duecentennale. Al riguardo pertanto si prescrive che circa la «Variante S.P. 97», prevista in affiancamento alla futura SS 675, si dovrà adeguare altimetricamente la livelletta della medesima variante,



onde renderla compatibile con i livelli attesi dalla piena duecentennale, assicurando un franco minimo di 1,00 metri rispetto all'intradosso del corpo stradale.

1.2.2.18. Per quanto riguarda gli attraversamenti idraulici nella redazione del progetto definitivo si darà evidenza dell'applicazione della normativa attinente alla compatibilità idraulica dei ponti (NTC 2008 e Circolare 2 febbraio 2009) [...] Di norma il manufatto non dovrà interessare con spalle, pile e rilevati il corso d'acqua attivo e, se arginato, i corpi arginali".

1.2.2.19. Per quanto riguarda il sistema di drenaggio del corpo stradale, se l'adozione di tempi di ritorno $T_t=25-50$ anni è adeguata per l'individuazione dell'evento di progetto per strade - ad esempio - a mezzacosta, per tratti in trincea ci si deve attenere a valori più prudenziali, assumendo $T_t=100-200$ anni, in ragione dei danni che sono da attendersi a causa del superamento dell'evento di progetto.

1.2.2.20. Sempre in ordine alle interferenze con le dinamiche idrauliche dell'ambito interessato si raccomanda che le quote relative a tutti i franchi idraulici siano garantite nel progetto definitivo (e non diminuite rispetto a quanto dichiarato nel progetto preliminare), ossia superiori ad 1,00 metri per la livellata stradale e a 1,50 metri per i ponti.

1.2.2.21. Si prescrive l'adozione di tombini scatolari con altezza minima di 2 m per tutta l'opera.

1.2.2.22. Si ricorda che eventuali opere di protezione delle pile e delle spalle dei ponti realizzate con pietrame, sono da intendersi come interventi mitigatori che non esimono dalla necessità di assicurare la stabilità della struttura nei confronti dei fenomeni erosivi localizzati con un adeguato approfondimento delle fondazioni.

1.2.3. Aspetti impiantistici

1.2.3.1. Il progetto degli impianti dovrà essere sviluppato nella fase di progetto definitivo, e comunque prima dell'esperimento delle procedure di appalto, sia nella definizione dei componenti e delle relative prestazioni, che per quanto attiene la valorizzazione economica delle stesse.

1.2.3.2. Il progetto, in relazione alla galleria Calistro, deve essere conforme ai requisiti di cui al decreto legislativo n. 264/2006 ed inviato alla Commissione di cui all'art. 4 del citato decreto. Inoltre, essendo previsti in relazione alla suddetta galleria, impianti di protezione attiva e passiva, si deve dare corso agli adempimenti relativi agli aspetti di competenza dei VV.FF.

1.2.3.3. In fase di progetto definitivo dovrà essere adeguatamente progettato e computato il sistema di alimentazione degli impianti della galleria Calistro.

1.2.3.4. In merito agli impianti previsti in galleria, secondo la circolare esplicativa DIP.VVF n. 1 del 29 gennaio 2013, dovrà essere presentata la SCIA al competente comando provinciale dei VVF, prima dell'entrata in esercizio.

1.2.4. Aspetti strutturali

1.2.4.1. Come normativa di riferimento per la valutazione della sicurezza strutturale delle opere dovranno essere utilizzate le norme tecniche vigenti al momento della redazione del progetto stesso.

1.2.4.2. Le progettazioni e le realizzazioni di qualsiasi opera dovranno essere eseguite nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti in materia di costruzioni sismiche (NTC 2008).

1.2.5. Cantierizzazione e Organizzazione del Cantiere

1.2.5.1. Dovrà essere acquisito parere preventivo del competente Servizio di Igiene Pubblica dell'ASL Roma F, atteso che l'acqua del fiume Mignone viene emunta per alimentare l'acquedotto gestito dal Consorzio Nuovo Mignone destinato al consumo umano in zone del Comune di Civitavecchia.

1.2.5.2. Dovrà essere adottato un sistema di allerta rapido di segnalazione, in caso di sversamenti accidentali che interessino il fiume Mignone e/o le reti acquedottistiche o irrigue, per l'adozione di eventuali provvedimenti contingibili e urgenti a salvaguardia della salute pubblica da parte delle Autorità Sanitarie Locali e Gestori Impianti interessati.

1.2.5.3. Dovrà essere garantita la corretta gestione e manutenzione degli elementi strutturali adottati per la riduzione delle interazioni, e dei presidi di regimazione delle acque di deflusso superficiale (opere di canalizzazione delle acque dilavanti) e per la raccolta e trattamento delle acque di piattaforma e in caso di sversamenti accidentali.

1.2.5.4. Dovrà essere garantita per i lavoratori acqua potabile certificata, conforme alle caratteristiche di cui al decreto legislativo n. 31/2001.

1.2.5.5. Dovranno essere adottate tutte le misure tecniche idonee a ridurre le emissioni rumorose con particolare riferimento ai tratti stradali in vicinanza di nuclei abitativi.

1.2.5.6. Dovranno essere adottate tutte le misure tecnico - organizzative per ridurre/mitigare la diffusione di polveri e/o esalazioni moleste con particolare riferimento ai lavori svolti in vicinanza di nuclei abitativi.

1.2.5.7. Dovranno essere adottate tutte le misure tecnico - organizzative per ridurre/mitigare la diffusione di rumore con particolare riferimento ai lavori svolti in vicinanza di nuclei abitativi.

1.2.5.8. Durante le fasi di lavoro sia garantito il rapido deflusso delle portate meteoriche conferendo agli strati pendenza trasversale non inferiore al 4%.

1.2.5.9. Gli scavi e gli sbancamenti per profondità superiori a 1,50 metri dal piano campagna, siano seguiti immediatamente dalle opere di consolidamento e di sostegno eventualmente necessarie, opportunamente drenate a tergo.

1.2.5.10. La fase di realizzazione delle opere dovrà essere organizzata garantendo la minima interferenza con gli attuali flussi di traffico della viabilità locale e nazionale.

1.2.5.11. Le aree destinate alla manutenzione dei mezzi e/o allo stoccaggio di olii, carburanti e similari dovranno essere adeguatamente protette al fine di evitare, in caso di sversamenti accidentali, la contaminazione del suolo e delle acque superficiali e profonde.

1.2.5.12. Le strade di accesso ai cantieri dovranno essere segnalate e rese percorribili dai mezzi di soccorso sanitario.

1.2.5.13. Lo stoccaggio delle rocce e materiali di scavo deve essere effettuato in modo da ridurre/mitigare la dispersione di polveri, nonché la contaminazione del suolo e acque superficiali in caso di precipitazioni meteoriche.

1.2.5.14. Nel caso in cui rocce e materiali di scavo risultino contaminati da olio, idrocarburi e simili dovranno essere smaltite nel ciclo dei rifiuti pericolosi.

1.2.5.15. Nella costruzione del rilevato, dovrà essere posta particolare cura nella rimozione e all'asportazione della terra vegetale, in modo che il piano di impresa risulti quanto più regolare possibile, privo di avallamenti e tale da evitare il ristagno di acque piovane.

1.2.5.16. Se presenti i wc chimici dovranno essere svuotati giornalmente e comunque quando necessario ed adeguatamente sanificati.

1.2.6. Demolizioni

1.2.6.1. Dovrà essere valutata la possibilità di accantonare delle somme per la demolizione del vecchio ponte sull'Aurelia e definita con il concedente (MIT) il soggetto che dovrà provvedere alla demolizione.

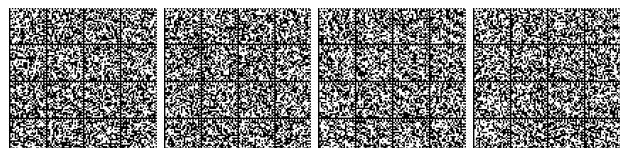
1.2.7. Documentazione tecnico-economica

1.2.7.1. Gli elaborati progettuali, sia tecnici che economici, devono essere verificati ed eventualmente integrati e/o modificati, nelle pertinenti fasi progettuali per tenere conto di tutte le prescrizioni emerse nel corso dell'*iter* autorizzativo.

1.2.7.2. Il computo metrico estimativo deve essere redatto sulla base dell'elenco prezzi ANAS ultimo in vigore. Per i prezzi non ricompresi nel suddetto Elenco prezzi dovranno essere prodotte le necessarie analisi di prezzo in sede di progetto definitivo e comunque prima dell'esperimento delle procedure di appalto.

1.2.7.3. In sede di progettazione definitiva e di elaborazione del Disciplinare descrittivo e prestazionale, si dovrà predisporre un documento mirato ai materiali e prodotti e alle lavorazioni effettivamente presenti nel progetto da appaltarsi, con particolare attenzione nei confronti di materiali e prodotti innovativi e a lavorazioni di tipo speciale. Inoltre, si richiama la necessità che tale elaborato riporti riferimenti al quadro normativo vigente, espungendo rinvii a norme ormai superate o abrogate. Si richiama altresì la necessità che tale elaborato contenga le disposizioni vigenti in merito ad alcuni specifici prodotti, fra i quali a titolo esemplificativo, gli apparecchi di appoggio, i dispositivi antisismici, le barriere di sicurezza, i tiranti di ancoraggio, i gabbioni metallici. A proposito dei due ultimi prodotti sopra richiamati si rammenta che gli stessi devono essere qualificati ai sensi delle Linee guide emanate recentemente dal Servizio tecnico centrale.

1.2.7.4. Le incongruenze riscontrate all'interno del Quadro economico del progetto preliminare (ad es. per le voci espropri e sicurezza) dovranno essere affrontate e risolte nella fase della progettazione definitiva e comunque prima dell'avvio delle procedure di scelta del contraente, al fine di assicurare l'effettiva cantierabilità dell'intervento.



1.2.7.5. Si rammenta inoltre che il progetto dovrà essere verificato e validato prima dell'esperimento delle procedure di affidamento, secondo il quadro normativo ad esso applicabile.

1.2.8. Espropri

1.2.8.1. Benché il tracciato stradale non preveda l'attraversamento di corsi d'acqua d'interesse regionale, considerato che il progetto interferisce con aste fluviali appartenenti al reticolo minore, si invita l'ANAS a verificare in tal senso le aste fluviali intercettate e a provvedere in tal senso acquisendo, dall'Amministrazione competente, la relativa concessione, secondo le disposizioni del Regolamento regionale n. 10 del 30 aprile 2014.

1.2.9. Progetto infrastruttura

1.2.9.1. Con riferimento ai dispositivi di ritenuta stradale della tratta Monte Romano Est - Civitavecchia si osserva che l'analisi trasportistica evidenzia come risultati particolarmente rilevante la componente di traffico pesante stimando, in relazione al TGM una percentuale dei veicoli pesanti maggiore del 15%. Di conseguenza il tipo di traffico da considerare, ai fini dell'applicazione delle disposizioni del DM 21 giugno 2004, deve essere di tipo III e non di tipo II come indicato al par. 3.4 della Relazione tecnica.

1.2.9.2. Con riferimento alla gestione futura delle comitanari si ritiene che, con riguardo alle medesime ed alla realizzazione dello svincolo Aurelia, debbano essere poste in essere opportune ottimizzazioni, al fine di semplificare alcune manovre, come quelle da Monte Romano a Civitavecchia: in generale si dovranno studiare soluzioni che migliorino la funzionalità dell'infrastruttura, con particolare riguardo agli svincoli.

1.2.9.3. Il tracciato presenta un andamento piano-altimetrico caratterizzato da standard geometrici adeguati al tipo di strada ed è sostanzialmente privo di particolari criticità ma in alcuni tratti caratterizzati da ampie ed estese curve planimetriche potrà essere necessario realizzare impegnativi e onerosi allargamenti degli spazi marginali al fine di garantire le prescritte condizioni di visibilità. Nella successiva fase progettuale dovranno essere preliminarmente affrontate in maniera risolutiva le problematiche relative alla visibilità in curva e lungo le aree di svincolo individuando i necessari allargamenti di piattaforma stradale.

1.2.9.4. Le caratteristiche funzionali e geometriche del presente progetto preliminare, siano tali da assicurare la continuità e coerenza con i precedenti lotti in esercizio ovvero in realizzazione.

1.2.9.5. Nella Relazione tecnica si attesta che il progetto dei rami di svincolo è stato impostato secondo le indicazioni contenute nelle «Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane» di cui al B.U. CNR 90/1983. In merito si ritiene che, essendo vigenti le norme emanate con il decreto ministeriale 19 aprile 2006, il progetto debba essere revisitato e, ove necessario, rielaborato in modo da garantire la piena conformità a tale intervenuta normativa.

1.2.9.6. Nelle successive fasi progettuali si dovrà garantire la continuità della viabilità locale.

1.2.9.7. Qualora per la realizzazione dello svincolo terminale dell'intervento comportasse la demolizione del cavalcavia o di opere di competenza SAT, i lavori di demolizione e ricostruzione saranno a carico di Anas.

1.2.9.8. Rispetto all'andamento altimetrico, il tracciato presenta un esteso tratto compreso tra i Viadotti Selvarella e Fonte del Nasso, in cui la pendenza longitudinale raggiunge il valore del 6%, ossia il massimo ammissibile per la tipologia stradale prescelta. Si raccomanda, a riguardo, che nelle successive fasi della progettazione siano attentamente considerate le problematiche connesse a tale condizione, tra le quali si sottolineano l'incremento delle distanze di frenatura in discesa e gli effetti di interferenza fra veicoli pesanti e leggeri in salita (con la correlata difficoltà, da parte degli utenti, di riconoscere correttamente l'andamento dei veicoli che li precedono, per poter conseguentemente impostare la velocità di marcia e le manovre da compiere). L'attenzione a tali aspetti potrà concretizzarsi, in particolare, nell'adozione di opportuni provvedimenti mitigativi tra i quali, a titolo di esempio, l'uso di pavimentazioni ad alta aderenza o l'installazione di segnaletica integrativa o speciale, idonea a segnalare all'utenza la singolarità del tratto stradale indicato.

1.2.9.9. Si prescrive, infine, che la segnaletica per la galleria Caglistro sia realizzata conformemente alle disposizioni del Codice della strada e della direttiva europea 2004/54/CE - allegato III.

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

1.2.9.11. 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 campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV.

1.2.9.12. Venga assicurata da ANAS Spa una attenta verifica della viabilità interpodale, che dovrà evitare le conseguenze di particelle in posizione interclusa.

1.2.9.13. Nel corso del progetto definitivo Anas dovrà sviluppare l'inserimento di uno svincolo al km. 5+500 della S.S. 675, da denominarsi «Monte Romano Ovest», in corrispondenza del sovrappasso con la S.P. 97 Valle del Mignone. La realizzazione dello svincolo è subordinata al reperimento del relativo finanziamento.

1.2.10. Sicurezza

1.2.10.1. Dovrà essere assicurato in tutte le fasi dei lavori, il rispetto degli adempimenti stabiliti dal decreto legislativo del 9 aprile 2008, n. 81 - Testo unico per la sicurezza - e ss.mm. e ii. per la sicurezza e la salute nei cantieri, la protezione dei lavoratori e la scrupolosa osservanza delle norme tecniche di sicurezza previste dal relativo piano di sicurezza, nonché il rispetto della legge regionale 18 settembre 2007, n. 16 - Disposizioni dirette alla tutela del lavoro, al contrasto e all'emersione del lavoro non regolare, Art. 4 e 7.

1.2.10.2. Prevedere nell'aggiornamento del documento contenente le prime indicazioni per la stesura dei piani di sicurezza, l'obbligo dell'individuazione dei rischi derivanti da una piena straordinaria, prevedendo misure precauzionali quali piste d'accesso attraverso le quali possano avvenire gli sgomberi o le evacuazioni in caso di esondazione. Ciò anche al fine di consentire l'esecuzione degli interventi nei periodi previsti dal crono programma anche se non ricadenti nei periodi estivi.

1.3. Prescrizioni di carattere ambientale

1.3.1. Tutela habitat

1.3.1.1. Ai fini degli approfondimenti nell'ambito dello studio di incidenza ambientale dovranno essere integrate e completate le attività e le analisi di monitoraggio ambientale già avviate a supporto della progettazione preliminare.

1.3.1.2. Deve essere effettuata una specifica analisi che verifichi la conformità del progetto definitivo alle misure di conservazione della ZPS contenute nel DM 17 ottobre 2017 e quelle del SIC previste dalla DGR n. 162/2016 (anche sopra richiamate nella sezione «1.3 Regime di tutela dei Siti»). In merito alle misure di conservazione della ZPS si evidenzia in particolare il divieto di cui all'art. 5, comma 1 sub n del DM, che preclude l'apertura di nuove cave anche nei casi in cui la riattivazione di cave preesistenti si configuri amministrativamente come nuova cava, e il divieto di cui all'art. 5, comma 1 sub s (divieto di conversione ad altri usi della superficie a pascolo permanente).

1.3.1.3. In fase di progettazione definitiva dovrà essere redatto il Piano di monitoraggio ambientale dell'opera sviluppandolo anche per le fasi ante, corso e post.

1.3.1.4. In fase di progettazione definitiva lo Studio di incidenza ambientale dovrà essere approfondito almeno fino alla fase 2 di «Valutazione appropriata», come previsto dalle linee guida comunitarie.

1.3.1.5. Nello Studio di incidenza: si individuino in modo specifico, in sede di progettazione definitiva, sulla base delle più dettagliate informazioni disponibili sulla gestione delle opere e sulla gestione del cantiere in corso d'opera, le incidenze dovute alla gestione del cantiere nelle sue varie fasi.

1.3.1.6. Si adottino le seguenti modificazioni progettuali: de localizzazione del cantiere denominato «Cantiere Operativo CO4 Casale Rosa», localizzato in sede di progetto preliminare nei pressi della colonia di Grillaio in località «Spalle e Piane Monte Riccio-Casale Rosa».

1.3.1.7. Sulla base della valutazione appropriata, devono essere individuate specifiche misure di mitigazione per le incidenze individuate sulle diverse specie ed habitat e sul reticolo ecologico in termini di prevenzione della frammentazione.

1.3.1.8. Si adottino le seguenti modificazioni progettuali: in mancanza di specifiche informazioni sull'utilizzo dello spazio da parte della colonia di Grillaio presente nel sito, che indichino un basso o nullo rischio di collisione della specie per il raggiungimento delle aree di alimentazione nel caso intercettino il tracciato stradale, è necessaria l'in-



dividuazione di soluzioni progettuali tipo barriere di copertura, per una lunghezza adeguata, che rendano fisicamente impossibile la collisione degli individui di questa specie con i mezzi transanti sulla strada; tali ipotesi dovranno essere inserite nel progetto definitivo e sottoposte successivamente alla valutazione appropriata, anche alla luce di ulteriori dati di monitoraggio, in particolare sugli aspetti sopra segnalati.

1.3.2. Compensazioni

1.3.2.1. Individuare siti lontani dal tracciato stradale nei quali porsi nidi artificiali per tentare di indurre la costituzione di altri nuclei di colonie nidificanti.

1.3.2.2. Venga predisposto in sede di progettazione definitiva, un progetto dettagliato di ripristino dell'area dell'ansa morta del Mignone, valutando la ricostituzione di medie e piccole zone umide indirizzate alle componenti «anfibi e invertebrati», che preveda modalità e tempi di intervento, ed un piano di gestione post-operam che chiarisca le modalità gestionali nelle quali si pensa di mantenere l'habitat ricostituito nel tempo.

1.3.3. Rifiuti pericolosi

1.3.3.1. Eventuali rifiuti classificati pericolosi dovranno essere conferiti presso impianti specializzati da parte di ditte autorizzate previa comunicazione e presentazione del piano di lavoro per le verifiche delle Autorità preposte ai controlli.

1.4. Piano di Utilizzo delle Terre

1.4.1. Prescrizioni relative al Piano di utilizzo ex decreto ministeriale 10 agosto 2012, n. 161.

1.4.1.1. Il materiale di risulta proveniente dagli scavi delle scarpate stradali e delle gallerie, sia sistemato stabilmente sul posto e/o riutilizzato per il rimodellamento morfologico del terreno previsto sopra le gallerie artificiali e il materiale eventualmente in esubero venga messo a dimora in una discarica autorizzata; nel caso sia necessario l'utilizzo di ulteriore materiale per la realizzazione dei rilevati e delle coperture delle gallerie artificiali, si preveda l'opportunità di impiegare il materiale proveniente da sbancamenti e scavi di cantieri ubicati in aree limitrofe, evitando l'apertura di nuove cave o l'utilizzo di quelle esistenti.

1.4.1.2. Per quanto riguarda la ricollocazione del materiale scavato, i termini a grana fine vengono ritenuti parzialmente idonei al riutilizzo nella formazione dei rilevati stradali, previa selezione e Stabilizzazione con leganti. Tale attuale ed importante aspetto dovrà essere maggiormente approfondito e definito nella successiva fase di progettazione, considerata la complessità della normativa in merito e la grande incidenza sui costi e sui tempi di costruzione derivanti da eventuali errate valutazioni.

1.5. Tutela dei Beni Culturali

1.5.1. Beni culturali militari

1.5.1.1. Osservare 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.

1.5.2. Tutela Archeologica

1.5.2.1. Come già rappresentato nella nota prot. 8087 dell'11 settembre 2015 e nella successiva prot. 11768 del 18 novembre 2015, il parere favorevole preliminare della Soprintendenza archeologica del Lazio e dell'Etruria meridionale è riferito esclusivamente ad assentire l'avvio delle indagini di archeologia preventiva, da effettuarsi nelle aree interessate ai sensi degli articoli 95-96 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i.; solo agli esiti delle predette verifiche preventive, la Soprintendenza potrà esprimersi compiutamente in relazione alla effettiva compatibilità delle opere di progetto con i resti archeologici eventualmente rinvenuti.

1.5.2.2. Realizzare e consegnare alla Soprintendenza una adeguata documentazione scientifica grafica e fotografica dei rinvenimenti antichi.

1.5.2.3. La documentazione scientifica, grafica e fotografica delle indagini archeologiche dovrà essere consegnata alla Soprintendenza, anche ai fini dell'individuazione di eventuali necessarie soluzioni di variante finalizzate alla realizzazione dell'opera di pubblico interesse.

1.5.2.4. La Soprintendenza dovrà essere costantemente informata delle attività di scavo archeologico in corso.

1.5.2.5. La verifica preventiva dell'interesse archeologico, che all'epoca della redazione del progetto preliminare era normata dagli articoli 95 e 96 del decreto legislativo n. 163/2006, è oggi disciplinata dall'art. 25 del decreto legislativo n. 50/2016 ed è parte integrante del

provvedimento di compatibilità ambientale. In ogni caso ogni attività futura dovrà essere concordata con la Soprintendenza competente per territorio.

1.5.2.6. Le aree di tracciato indicate nella cartografia di riferimento (Archeologia fase II, carta evidenze archeologiche, note da bibliografia e da ricognizione con interferenze con il tracciato selezionato) come interferenti con il tracciato, dovranno essere sottoposte ad indagine archeologica preventiva, ai sensi degli articoli 95-96 del decreto legislativo n. 163/2006 successive modificazioni.

1.5.2.7. Le soluzioni tecniche per salvaguardare le strutture di interesse archeologico rinvenute lungo la vera e propria sede stradale saranno esaminate di volta in volta dalla Soprintendenza, ed eventualmente da organi ministeriali superiori, in base alla consistenza delle preesistenze e, se ritenuto necessario, dovranno essere effettuati restauri conservativi *in situ*.

1.5.2.8. Le strutture antiche intercettate, dopo la fase di documentazione ed i sopralluoghi di rito da parte di nostro personale tecnico-scientifico, dovranno poi essere sempre ricoperte con geotessuto filtrante ed inerte (terra, pozzolana, sabbia), salvo diversa indicazione della Soprintendenza.

1.5.2.9. Nel caso che il lavoro di scavo debba procedere contemporaneamente su più fronti, sarà necessario prevedere la presenza di un archeologo su ogni cantiere operativo, in modo che non si verifichi l'eventualità che un professionista debba operare contemporaneamente in più siti.

1.5.2.10. Nel caso di interferenze con i sottoservizi (cavidotti, tubazioni di qualsiasi natura), si dovrà procedere a posizionare i nuovi tubi a margine ed a tutela del rinnovamento, secondo le indicazioni della Soprintendenza.

1.5.2.11. Ogni qualvolta si intercetteranno strutture archeologiche, sarà necessario allargare lo scavo, effettuando un'indagine archeologica stratigrafica fino alla quota di interesse dell'opera pubblica.

1.5.2.12. Per conservare e tutelare il patrimonio archeologico mobile eventualmente rinvenuto durante i lavori in oggetto, dovrà essere predisposto un deposito per lo stivaggio e conservazione temporanea del materiale archeologico, unitamente a tutto quanto necessario per la siglatura, classificazione, inventariazione preliminare, restauro e documentazione mediante disegni e/o foto dei reperti mobili provenienti da contesto.

1.5.2.13. Per quanto riguarda l'ubicazione delle aree di cantiere ed alla sistemazione dei siti di deposito, dovrà essere valutata una possibile alternativa all'area della cava del Pisciarello nel Comune di Tarquinia, in quanto limitrofa al sito UNESCO relativo alla necropoli etrusca dei Monterozzi.

1.5.2.14. Tutti i lavori di scavo archeologico saranno diretti dalla Soprintendenza e, allo scopo di ottimizzare gli interventi, dovrà essere individuato un unico referente tecnico dell'Anas al quale la stessa potrà riferirsi.

1.5.2.15. Tutti i movimenti di terra dovranno essere seguiti da professionisti archeologi, di cui ci si riserva di esaminare il curriculum, che, per evitare danni al patrimonio eventualmente celato nel sottosuolo, cureranno oltre che la sorveglianza di tutti i lavori di movimento terra, anche la realizzazione della documentazione scientifica, grafica e fotografica dei lavori svolti.

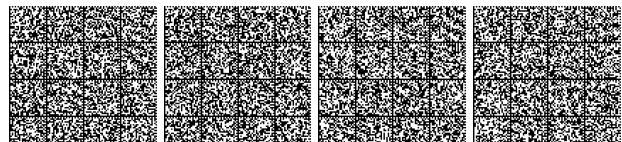
1.5.3. Tutela del Paesaggio

1.5.4. A seguito di attenta considerazione ed adeguata valutazione delle motivazioni espresse, nel prendere atto di quanto rappresentato dal Comune di Tarquinia, si ritiene che le motivazioni addotte siano superabili nella successiva progettazione definitiva, con la realizzazione delle opportune opere di mitigazione ambientale, che tengano conto della normativa vigente in materia e delle ragioni rappresentate dal Comune.

1.5.5. Tale attività, da effettuarsi nella successiva fase progettuale definitiva, venga effettuata in condivisione con le amministrazioni competenti ed interessate e con le modalità che il Ministero delle infrastrutture e trasporti, riterrà di inserire nella propria relazione istruttoria della Conferenza di servizi.

1.5.6. Dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione e compensazione indicate nello studio.

1.5.7. Gli elaborati riguardanti le successive fasi di progettazione dovranno essere corredati da una completa documentazione fotografica dei luoghi ante operam e da simulazioni post operam utilizzando gli stessi punti di presa che dovranno essere riportati in una cartografia di riferimento, dovrà essere documentata ogni interferenza con qualsiasi manufatto preesistente, anche se allo stato di rudere.



1.5.8. Gli imbocchi in galleria dovranno essere realizzati limitando quanto più possibile la percezione visiva dei manufatti strutturali; pertanto si dovrà realizzare una opportuna modellazione del terreno e una sistemazione a verde utilizzando specie locali piantumate in maniera da creare un effetto di naturalità vegetazionale.

1.5.9. La coloritura delle opere d'arte dovrà essere tale da minimizzarne l'intrusività nel contesto naturale.

1.5.10. L'architettura delle pile e delle opere d'arte in genere dovrà essere ridotta all'essenziale evitando soluzioni formali che enfatizzerebbero l'effetto intrusivo dell'opera, questo in considerazione del fatto che il paesaggio in cui tale opera si colloca è costituito da ampi spazi di interesse naturalistico e panoramico, caratterizzato da una superficie agricola coltivata principalmente a seminativo.

1.5.11. Le opere di mitigazione paesaggistica dovranno essere tali da non rimarcare il segno costitutivo del nuovo tracciato, soprattutto nella soluzione a verde studiata per lo svincolo Piana del Mignone, che al contrario la sistemazione a verde, modellata sul disegno ovoidale dello svincolo, tende a rimarcare la presenza dell'opera d'arte, vanificando la funzione di tali mitigazioni che invece sono studiate per minimizzare l'impatto infrastrutturale anche con l'uso appropriato delle specie autocitone, tipiche del luogo.

1.5.12. Le opere di mitigazione paesaggistica, per le motivazioni suddette, dovranno essere tali da non rimarcare ulteriormente il segno costituito dal nuovo tracciato, ma piuttosto saranno a minimizzarne la presenza e pertanto le specie utilizzate dovranno essere tipiche dei luoghi e piantumate in maniera tale da evitare la creazione di «cortine», prevedendo irregolarità e dissolvenze finalizzate a creare un effetto di naturalità.

1.5.13. Le prescrizioni di cui sopra dovranno essere ricomprese in progetto complessivo di inserimento paesaggistico delle opere previste, tenendo conto anche del preesistente percorso e della sistemazione delle aree impegnate dalla cantierizzazione.

1.5.14. Nell'ambito della stesura del progetto definitivo si valuti la possibilità di trovare soluzioni migliorative nell'area dove è previsto lo svincolo di immissione della nuova SS675 e l'autostrada Tirrenica, studiando un collegamento meno impattante, soprattutto in riferimento al viadotto Piana del Mignone, lungo 700 metri, comprese le due rampe di immissione sull'autostrada medesima, con una progettazione dell'opera d'arte infrastrutturale che abbia i giusti criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per la minore occupazione di suolo pubblico possibile ai fini di un netto miglioramento del rapporto tra l'infrastruttura stradale stessa e l'ambiente naturale circostante, cercando il più possibile di non configurarsi come tracciato di ulteriore frazionamento del territorio.

1.5.15. Nelle fasi successive di progettazione dovrà essere valutata la possibilità che il tracciato non si configuri come ulteriore segno di frazionamento nel territorio, a tal fine per quanto possibile il sedime dovrà porsi in adiacenza al tracciato esistente e, nelle parti in cui, per motivazioni di carattere tecnico, esso si dovrà discostare da questo, dovranno essere riproposti segni già presenti limitando al massimo le aree intercluse o inaccessibili.

1.5.16. Per quanto attiene gli aspetti paesaggistici:

1.5.16.1. In sede di esame definitivo ai sensi dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, andrà progettata una sistemazione delle schermature a verde che tenga effettivamente conto dei caratteri distintivi del paesaggio in argomento, escludendo soluzioni basate su forme geometriche estranee ai caratteri naturali dei paesaggi attraversati di carattere prettamente agricolo;

1.5.16.2. Sempre in sede di esame definitivo il progetto andrà adeguato prevedendo per le opere in viadotto soluzioni di minore impatto visivo, che contengano la diminuzione dei piloni di sostegno e un minore spessore dell'impalcato stradale. Inoltre, per tutti gli elementi strutturali fuori terra e le opere in ferro per le quali le vigenti normative di sicurezza e il codice stradale non dispone diverse e specifiche prescrizioni, andranno previste delle coloriture che consentano una migliore integrazione con il paesaggio circostante;

1.5.16.3. Tali opere andranno concordate con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio, e con i competenti uffici della Regione Lazio.

1.5.17. Per quanto riguarda la galleria Calistro, nelle immediate vicinanze del Comune di Monte Romano, gli imbocchi dovranno essere realizzati limitando la percezione visiva del manufatto infrastrutturale, attraverso una migliore modellazione del terreno e una più idonea sistemazione a verde.

1.6. Prescrizioni relative agli espropri

1.6.1. Usi Civici

1.6.1.1. La Società ANAS non potrà procedere all'esproprio delle aree sopra indicate sino a quando non sia intervenuto il provvedimento regionale di cui sopra.

1.6.1.2. L'Università agraria di Monte Romano e l'Università agraria di Tarquinia, ciascuna per la propria competenza, quali enti gestori delle terre civiche, dovranno richiedere e ottenere la necessaria autorizzazione al mutamento di destinazione d'uso e la contestuale sde-manilizzazione, di cui al combinato disposto degli articoli 12 legge n. 1766/1927 e 8-ter legge regionale n. 1/1986.

1.7. Prescrizioni relative alle attività preliminari alla cantierizzazione

1.7.1. Bonifica Ordigni Bellici (BOB)

1.7.1.1. La Bonifica Ordigni Bellici (BOB) dovrà essere dichiarata esplicitamente come voce di costo all'interno del quadro economico tra le somme a disposizione dell'ente appaltante.

1.7.1.2. Venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del decreto legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto infrastrutture del Ministero della difesa Comando logistico dell'Esercito SM. Copia del Verbale di constatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando militare Esercito competente per territorio.

1.8. Prescrizioni relative alle interferenze

1.8.1. Interferenza con impianti esistenti

1.8.1.1. A seguito dell'approvazione del progetto definitivo da parte della Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 27, comma 7, del decreto legislativo n. 50/2016 restano ferme le disposizioni vigenti che stabiliscono gli effetti dell'approvazione dei progetti ai fini urbanistici ed espropriativi, sostituendo di fatto «... ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato...» consentendo quindi, anche la realizzazione dell'adeguamento delle opere interferenti.

1.8.1.2. Ai fini di una gestione in sicurezza del superamento delle interferenze, nonché garantire il rispetto del programma di risoluzione delle stesse attraverso un efficace coordinamento operativo, si invita l'Anas a verificare l'opportunità di stipulare preventivamente apposita e specifica Convenzione (di cui si allega testo in bozza) che regoli impegni, rapporti e responsabilità tra Snam Rete Gas Spa ed il soggetto aggiudicatore o con il soggetto proponente (ANAS) che preveda, tra l'altro:

a) il riconoscimento della preesistenza degli impianti Snam Rete Gas Spa interferiti dalla realizzazione delle Vostre opere e che, pertanto, non si darà luogo, in futuro, a richieste di pagamento a qualsiasi titolo (cauzioni, fideiussioni, canoni, *una tantum* etc);

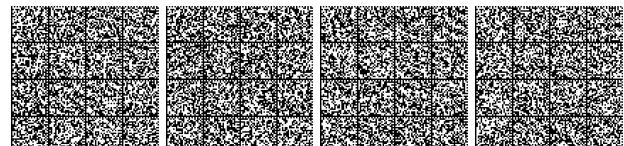
b) qualora - successivamente alla realizzazione delle opere interferenti - Snam Rete Gas S.p.A. ritenga, in futuro, di dover modificare o sostituire alcuni tratti della condotta interferita, è sin d'ora autorizzata ad effettuare a propria cura e spese le modifiche e/o varianti, previ accordi con il soggetto gestore dell'opera interferente e senza dover versare alcuna cauzione e/o canone;

c) qualora in futuro Snam Rete Gas S.p.A. dovesse intervenire sulle proprie opere, a seguito di eventuali modifiche delle infrastrutture interferenti, gli interventi di adeguamento delle opere Snam Rete Gas S.p.A. saranno eseguiti a cura di Snam RG stessa ma a tutte spese del soggetto gestore dell'infrastruttura interferente;

d) dovranno essere riconosciuti a Snam Rete Gas S.p.A. i costi effettivamente sostenuti e documentati per il superamento dell'interferenza.

1.8.1.3. Il progetto definitivo, comprensivo di tutti gli aspetti tecnici, operativi, economici e temporali, dovrà essere trasmesso agli enti interferenti ai sensi dell'art. 27 del decreto legislativo n. 50/2016, affinché la risoluzione delle proprie interferenze sia inserita nel progetto definitivo da approvare in Conferenza di servizi.

1.8.1.4. Il progetto in esame interferisce in più punti con i gasdotti in attualità di esercizio di proprietà della Snam Rete Gas S.p.A. In merito alla risoluzione di tali interferenze, già valutate nel corso del progetto preliminare, è necessario che ANAS, nella successiva fase progettuale, ritrasmetta il progetto alla Snam Rete Gas S.p.A. al fine di concordare le modalità tecniche, economiche e temporali necessarie alla risoluzione delle interferenze.



1.8.1.5. Il progetto risulta interferente con l'elettrodotto Rete Srl 132 kV Civitavecchia FS-Montalto FS, come meglio evidenziato nell'allegato. [...] decreto ministeriale del 21 Marzo 1988 (in S.O. alla Gazzetta Ufficiale n. 79 del 5 aprile 1988) e successive modifiche ed integrazioni, recante norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree esterne, dove si recita che i conduttori nelle condizioni di massima freccia sia con catenaria verticale che inclinata di 30 gradi, non devono avere in alcun punto una distanza, espressa in metri, minore di 8,98 dal piano della strada statale e i sostegni e le relative fondazioni non devono avere alcun punto fuori terra ad una distanza orizzontale minore di 15,00 metri dal confine della strada statale. Tutto ciò premesso, all'interno della fascia asservita degli elettrodotti e nel rispetto della normativa sopra citata, si dettano le sotto elencate prescrizioni:

1) non potranno essere messe a dimora piante ad alto fusto.

2) I sostegni dell'illuminazione pubblica (Norme CEI 64-7: 1998-07), nelle condizioni di massima freccia, sia con catenaria verticale che inclinata di 30 gradi, non devono avere in alcun punto una distanza inferiore a metri 4,98 dai conduttori.

1.8.1.6. Le scelte tecnico-organizzative per l'eliminazione delle interferenze con impianti e reti gestite da altre Società e/o Gestori di reti ed impianti con particolare riferimento alla condotta dell'acquedotto Consorzio Medio Tirreno, Consorzio Nuovo Mignone e con le condotte della rete irrigua consortile del Consorzio Bonifica Maremma Etrusca dovranno essere preventivamente concordate con i rispettivi enti gestori.

1.8.1.7. Nei riguardi delle interferenze delle opere con gli impianti pubblici di irrigazione regionali in concessione al Consorzio di bonifica della Maremma Etrusca, dovranno essere previsti interventi idonei di risoluzione.

2. Raccomandazioni

2.1. La scelta del contraente sia effettuata secondo gli art. 59 e seguenti del decreto legislativo n. 50/2016.

2.2. In merito alla localizzazione della complanare dell'Autostrada Tirrenica prevista a seguito delle prescrizioni del CIPE nelle successive fasi progettuali si dovrà adeguare il progetto dello svincolo e delle rampe rendendolo compatibile con l'infrastruttura autostradale in fase di completamento per quanto riguarda le complanari.

2.3. I rilevanti stradali ed i viadotti dovranno essere ubicati su terreni di fondazione sufficientemente portanti e per la realizzazione dovrà essere superato completamente lo strato di materiale di riporto e quello di terreno vegetale (localmente sede di fenomeni di «soliflusso») in maniera da interessare il substrato più idoneo all'eventuale posa di fondazioni profonde.

2.4. Sia verificata l'esistenza di disturbi di natura tettonica e le possibili interferenze dal punto di vista sismico e meccanico con l'opera in progetto.

2.5. Si raccomanda che nel progetto definitivo la scelta dei dispositivi di ritenuta stradale venga rivista alla luce delle normative vigenti.

18A05327

UNIVERSITÀ DI CATANIA

DECRETO RETTORALE 25 luglio 2018.

Modifica dello Statuto.

IL RETTORE

Vista la legge n. 168 del 9 maggio 1989, istitutiva del Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica;

Vista la legge n. 240 del 30 dicembre 2010;

Visto lo statuto di Ateneo, emanato con decreto rettoriale n. 881 del 23 marzo 2015 e ss.mm.;

Vista la delibera del 28 luglio 2017, con la quale il senato accademico, con il parere favorevole del Consiglio di amministrazione espresso il 29 giugno 2017, ha approvato alcune modifiche allo statuto di Ateneo;

Vista la nota rettoriale dell'8 giugno 2017, prot. 88481, con la quale le predette delibere del Senato accademico e del Consiglio di amministrazione sono state trasmesse al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca per il controllo di cui all'art. 6, comma 9, della legge 168/1989;

Vista la nota del 6 ottobre 2017, assunta al protocollo di Ateneo n. 112711, con la quale il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca ha formulato rilievi di legittimità e di merito alle modifiche proposte;

Vista la nota rettoriale del 29 marzo 2018, prot. 44117, con la quale è stata comunicata al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca la proposta di adeguamento al rilievo di legittimità;

Vista la nota di riscontro del 28 maggio 2018, assunta al protocollo di Ateneo n. 71276, con la quale il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, visto l'adeguamento proposto, ha formulato solamente rilievi di merito alle modifiche statutarie;

Vista la delibera del 23 luglio 2018, con la quale il Senato accademico, con il parere favorevole del Consiglio di amministrazione espresso il 20 giugno 2018, ha approvato, con le maggioranze prescritte, le modifiche dello statuto di Ateneo agli articoli 21, commi 4 e 5; 22, comma 5; 37, comma 3;

Ritenuto, pertanto, di poter procedere all'emanazione del decreto di modifica del suindicato statuto;

Tutto ciò premesso;

Decreta:

Art. 1.

Il vigente statuto dell'Università degli studi di Catania di cui in premessa è modificato come segue:

i commi 4 e 5 dell'art. 21 (Scuole di specializzazione), sono modificati e sostituiti dai seguenti:

«4. Il Consiglio elegge nel suo seno, tra i professori di ruolo a tempo pieno o, in mancanza, a tempo definito, secondo quanto stabilito dal regolamento elettorale di Ateneo, il direttore, che dura in carica quattro anni e il cui mandato è rinnovabile per una sola volta.

5. Il direttore della Scuola di specializzazione non può ricoprire la carica di senatore accademico e di consigliere di amministrazione, nonché quella di presidente di corso di studio»;

l'art. 22, comma 5 (Dottorati di ricerca), è modificato e sostituito dal seguente:

«5. Il coordinatore del dottorato di ricerca non può ricoprire la carica di presidente di corso di studio»;

