

Art. 3.

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 30 luglio 2018

Il direttore generale: MELAZZINI

18A05209

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 21 marzo 2018.

Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est dell'A 16. Primo stralcio da mercato S. Severino allo svincolo di Fratte - Approvazione progetto preliminare. (CUP: F74E01000120001). (Delibera n. 28/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

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», e in particolare l'art. 165;

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;

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 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;

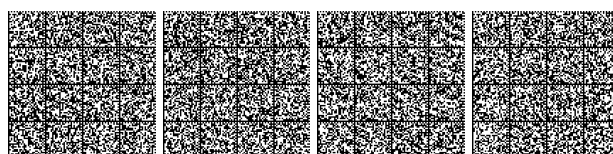
c) l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli 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;

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 corregge 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 regola 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 corregge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

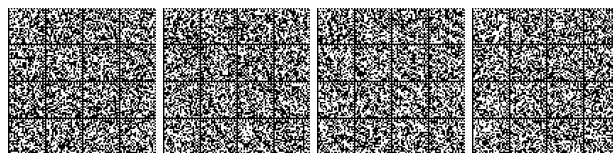
Vista la delibera 8 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità precedentemente licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (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 n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIIP), 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;

Vista la delibera del 7 agosto 2017, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 2017, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. (ANAS) che include nel piano pluriennale degli investimenti 2016-2020, l'intervento di cui trattasi, suddiviso in due interventi denominati «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 1° stralcio dallo svincolo di Fratte (A3) allo svincolo di Baronissi compreso.» e «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. - 2° stralcio dallo svincolo di Baronissi a Mercato S. Severino»;

Considerato che tali interventi sono stati unificati nell'unico intervento all'esame del Comitato «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'autostrada A16. Primo



stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte», come si evince dalla nota del 5 marzo 2018, n. 116503, dell'ANAS;

Vista la nota del 16 marzo 2018, n. 9258, 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 «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'autostrada A16. Primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Approvazione progetto preliminare»;

Viste le note del 19 marzo 2018, n. 2797, 20 marzo 2018, n. 2823 e 21 marzo 2018, n. 2912, con le quali 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) il progetto preliminare dell'intervento «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16» è stato trasmesso da ANAS, in data 9 maggio 2008, con nota n. 65745, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alle amministrazioni ed enti competenti;

b) tale intervento era stato diviso funzionalmente in quattro tratti, fermo restando che il lotto 1 è costituito dal primo tratto e il lotto 2, funzionalmente autonomo, è costituito dai tratti 2, 3 e 4:

1. Tratto 1: dallo svincolo di Fratte - lato autostrada A2 - allo svincolo direzionale dell'autostrada A30, per una lunghezza pari a 9,4 km, e che è oggetto dell'esame odierno del Comitato;

2. Tratto 2: dallo svincolo direzionale della A30 alla galleria di Solofra;

3. Tratto 3: galleria Montepergola;

4. Tratto 4: dall'uscita della galleria Montepergola al casello di Avellino est;

c) l'approvazione del progetto preliminare dell'intervento in esame riguarda il solo Tratto 1;

d) sul progetto preliminare dell'intero intervento sono stati acquisiti i seguenti pareri:

1. parere favorevole con prescrizioni del 19 giugno 2009, n. 29, del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

2. parere favorevole con prescrizioni del 30 novembre 2009, n. 385, della Commissione VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

3. parere favorevole con prescrizioni del 16 settembre 2014, n. 22495, del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;

4. delibera del 14 febbraio 2017, n. 0105112, con la quale la Regione Campania ha approvato il progetto preliminare, prescrivendo che nel proseguo della progettazione si ottemperi ad ogni eventuale indicazione, raccomandazione e prescrizione che dovesse essere espressa,

con delibera, dai Comuni di Salerno, Fisciano, Baronissi e Pellezzano;

e) per conseguire la compatibilità dell'intervento con i vincoli archeologici rinvenuti nel territorio del Comune di Atripalda è stata stralciata la parte del Tratto 4 che riguardava l'adeguamento della S.S. 7-bis e stralciato lo svincolo di Salerno;

f) a seguito della nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 2 novembre 2017, n. 9968, ANAS ha trasmesso il progetto preliminare unitamente alla studio di impatto ambientale completo con lettera del 1° dicembre 2017, n. 611999;

g) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, pertanto, provveduto a convocare il 20 dicembre 2017, un tavolo tecnico con i comuni interessati, la provincia e la regione, al fine di valutare il progetto alla luce del mutato stato dei luoghi;

h) sulla base dei pareri espressi dai rappresentanti delle amministrazioni locali in quella sede, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto ad ANAS con nota del 22 dicembre 2017, n. 11924 «di avviare con urgente sollecitudine ogni azione necessaria al fine di pervenire ad una soluzione progettuale condivisa con il territorio, propedeutica all'ottenimento dei necessari pareri, limitatamente alle parti variate di progetto»;

i) ANAS ha provveduto ad individuare le ottimizzazioni al progetto preliminare, ponendo particolare attenzione alle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

j) le modifiche al progetto preliminare originario, dovute principalmente all'evoluzione dello stato dei luoghi, riguardano:

1. l'ottimizzazione dei parametri geometrici delle rampe di svincolo;

2. il prolungamento degli attraversamenti viari;

3. l'adeguamento della sede stradale in corrispondenza di servizio Baronissi e cavalcavia Ikea;

k) tali ottimizzazioni sono state condivise con le amministrazioni locali, come si evince dal verbale sottoscritto in data 22 gennaio 2018 e dalle seguenti delibere di Giunta che esprimono parere favorevole:

1. verbale di deliberazione della Giunta comunale di Salerno del 29 gennaio 2018, n. 19;

2. verbale di deliberazione della Giunta comunale di Baronissi del 30 gennaio 2018, n. 25;

3. verbale di deliberazione della Giunta comunale di Fisciano del 2 febbraio 2018, n. 30;

l) per quanto riguarda le aree soggette ad esproprio, conformemente a quanto previsto dall'art. 165 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, ai fini dell'approvazione del progetto preliminare, non è richiesta la comunicazione agli interessati delle attività espropriative ovvero altra comunicazione diversa da quella effettuata per lo svolgimento della procedura di VIA;

m) per quanto riguarda la valutazione preventiva dell'interesse archeologico, quest'ultima è stata effettuata nelle fasi di predisposizione del progetto preliminare e sarà implementata nelle successive fasi progettuali;



sotto l'aspetto attuativo:

a) l'intervento si configura come allargamento «in sede» a causa dell'urbanizzazione, sia residenziale che industriale, adiacentemente all'asse;

b) l'intervento ha una lunghezza di 9,4 km ed attraversa i Comuni di Salerno, Pellezzano, Baronissi e Fisciano;

c) tra le opere d'arte vi sono alcuni viadotti e la galleria naturale Monte della Croce a doppio fornice;

d) il tempo previsto per la redazione della progettazione definitiva è di 270 giorni naturali e consecutivi, per la redazione della progettazione esecutiva è di 180 giorni naturali e consecutivi e l'esecuzione dei lavori è stimata in 1080 giorni naturali e consecutivi, comprensivi di 90 giorni di andamento stagionale sfavorevole;

sotto l'aspetto finanziario:

a) il costo dell'intervento è pari a euro 232.352.140,82, comprensivo del valore delle prescrizioni, come dichiarato da ANAS con nota del 27 febbraio 2018, il progetto «non subirà ulteriori incrementi di costo per effetto delle prescrizioni esaminate ed accolte nel corso dell'istruttoria e che le stesse trovano copertura all'interno dei lavori a corpo e a misura.»;

b) la copertura dell'intervento è così garantita:

1. euro 112.682.666 dal Contratto di programma di ANAS 2016-2020;

2. euro 123.000.000 da risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC) 2014-2020 assegnate da questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con delibera n. 54 del 2016, per il Piano operativo infrastrutture e finalizzate all'intervento;

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 21 marzo 2018, n. 1615-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 PRELIMINARE

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, nonché 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 1,

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'intervento «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'autostrada A16. Primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte».

1.2 È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa sulla localizzazione dell'opera.

1.3 L'importo di euro 232.352.140,82 costituisce il limite di spesa dell'intervento «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'autostrada A16. Primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte».

1.4 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.

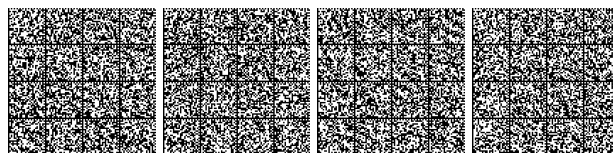
2. ULTERIORI PRESCRIZIONI

2.1 La valutazione dell'interesse archeologico dovrà essere implementata nelle successive fasi progettuali, essendo stata svolta sul solo progetto preliminare nel rispetto di quanto previsto dagli articoli 95 e 96 del decreto legislativo n. 163 del 2006.

2.2 In particolare l'esplorazione archeologica estensiva e successivi eventuali interventi di salvaguardia, dovranno essere con oneri a carico del progetto, già in fase di progettazione definitiva. Per i rimanenti siti dovrà effettuarsi sempre in fase di progettazione definitiva l'esecuzione di indagini dirette (carotaggi geoeologici e trincee stratigrafiche) in corrispondenza di tutte le nuove opere, ivi comprese le aree di stoccaggio e le aree di cantiere, gli allargamenti della sede e gli sbancamenti.

2.3 Il Quadro economico dovrà dare evidenza dell'importo corretto aggiornato, relativo alle «spese per la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale», pari a 126.888,11 euro, come determinato a seguito del decreto direttoriale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare n. 47 del 2 febbraio 2018. Pertanto, il totale delle somme a disposizione dovrà essere conseguentemente ridotto della differenza fra l'importo sopra citato e quello erroneamente inserito nel Quadro economico presentato in fase istruttoria, che riporta l'importo di 120.601,39 euro.

2.4 In sede di aggiornamento del Contratto di programma ANAS 2016-2020, dovrà essere indicato, in luogo dei due stralci dell'opera, l'intervento unitario, per un costo di 232.352.140,82 euro finanziato a contributo, con il necessario aggiornamento di tutte le parti interessate del contratto, incluso il PEF. Inoltre, in coerenza con il costo aggiornato, dovrà essere rideterminato il finanziamento a valere sul Fondo unico.



2.5 Resta fermo che gli oneri di investimento, verranno riconosciuti, nella misura massima di euro 25.816.904,54, sulla base di una rendicontazione di dettaglio delle effettive spese sostenute, analogamente eventuali risorse che in questo modo si renderanno disponibili, in quanto non più destinate alla copertura degli oneri di investimento a seguito della loro rideterminazione, devono intendersi comunque vincolate all'opera.

2.6 Il soggetto aggiudicatore, prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione del progetto in esame dovrà stipulare apposito protocollo di legalità tra la prefettura territorialmente competente e l'impresa appaltatrice, ai sensi della normativa vigente.

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 redigersi 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, 21 marzo 2018

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 19 luglio 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1017

ALLEGATO I

PRESCRIZIONI PARTE PRIMA

PREMESSA

Il presente documento, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto preliminare relativo all'intervento denominato «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della strada statale 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est dell'A16. 1° stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte» riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.

PRESCRIZIONI

Le prescrizioni che seguono, raggruppate, per quanto possibile, secondo i vari ambiti di applicazione, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle amministrazioni e dagli enti interessati.

1. Aspetti progettuali

1.1 ASPETTI PROGETTUALI/GENERALI

1.1.1 sviluppare il tracciato proposto (così come integrato) limitatamente al tratto dallo svincolo con la A3, fino all'innesto con la strada statale 7-bis, modificato per lo stralcio dello svincolo di Salerno-Fratte.

1.1.2 In relazione alla galleria naturale di cui al km 2+825 verificare ed approfondire alternative di tracciato locali finalizzate a contenere la sezione dell'infrastruttura così da ampliare le aree disponibili al recupero ambientale.

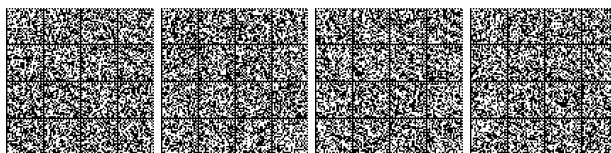
1.1.3 Sviluppare, in relazione all'interferenza al km 11+823 del tratto 2 con la linea ferroviaria, l'alternativa locale di tracciato «centrata carreggiate» in ogni caso impiegando soluzioni finalizzate a garantire il miglior risultato possibile dal punto di vista della sicurezza.

1.1.4 Adottare le barriere di sicurezza prive di discontinuità con protezioni atte a facilitare lo scivolamento anche al livello del suolo.

1.1.5 Quest'ultimo dovrà, comunque, tenere conto di quanto indicato in fase preliminare con nostra nota protocollo n. 1547 dell'8 agosto 2008 ed essere aggiornato alla luce delle perimetrazioni vigenti a partire dal 1° agosto 2011 (data di adozione dell'aggiornamento PSAI, successivamente approvato dal Consiglio regionale nella seduta del 24 novembre 2011 con attestato n. 199/1 - BUR n. 74 del 5 dicembre 2011) e consultabili sul portale web all'indirizzo www.autoritabacinosarno.it, sezione PSAI.

1.1.6 Ai fini della risoluzione delle interferenze, si richiama la nota SNAM rete gas n. DI-SOCC/1305/LAV/LAN/la del 6 agosto 2010, i cui contenuti devono intendersi qui integralmente trascritti.

1.1.7 Confermare il parere positivo sul progetto preliminare «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno-Avellino compreso l'adeguamento della strada statale 17 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est», già espresso con delibera di Giunta comunale n. 408 del 30 dicembre 2016, raccomandando ad ANAS un approfondimento, nelle successive fasi di progettazione, finalizzato ad eventuali soluzioni alternative che potrebbero essere proposte anche dalla stessa Amministrazione comunale considerando che è in atto la rivisitazione del PUC.



1.2 Aspetti progettuali/Cantierizzazione

1.2.1 Con riferimento alle opere di cui si prevede la ricostruzione, in particolare le pile di ponti e viadotti, adottare tecniche costruttive che non producano interferenze con la falda e che gli interventi siano in linea con le norme che perseguono la tutela e la salvaguardia di tutti i corpi idrici, in ottemperanza alle disposizioni delle vigenti leggi nazionali (decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni).

1.2.2 Precisare la configurazione specifica di ciascun cantiere previsto e relative misure di mitigazione.

1.2.3 In fase di cantiere meglio definire le previsioni di flusso di traffico considerando i flussi presenti sulla rete locale nonché, sulla base del cronoprogramma delle attività di cantiere a livello esecutivo, l'impegno di viabilità da parte dei mezzi di cantiere.

1.2.4 Precisare le sistemazioni di deposito definitivo e provvisorio nonché le relative misure di riqualificazione.

1.2.5 Precisare i fabbisogni idrici.

1.2.6 Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.

1.3 Aspetti progettuali/idrogeologia

1.3.1 Verificare la compatibilità degli interventi che interferiscono, direttamente o indirettamente con le aree a rischio e/o di attenzione perimetrate corredando il progetto di opportuni studi di compatibilità idrogeologica redatti ai sensi delle rispettive norme di attuazione dei PAI.

1.4 Aspetti progettuali/Opere geotecniche

1.4.1 Elaborare una rappresentazione unitaria aggiornata sia per l'inquadramento geologico, sia per la caratterizzazione geotecnica. Tale elaborazione dovrà ricomprendere il riferimento delle indagini geotecniche alle diverse opere in progetto e la conseguente motivazione della caratterizzazione geotecnica svolta.

1.4.2 Valutare i fenomeni di risposta sismica locale in corrispondenza dei diversi manufatti, secondo le indicazioni delle Norme tecniche per le costruzioni.

1.4.3 In relazione alla presenza di aree instabili, è necessario provvedere un adeguato monitoraggio, poiché senza un qualche scenario di previsione emerge un'aleatorietà che si riflette anche sui costi delle opere geotecniche necessarie a fronteggiare eventuali situazioni critiche.

1.4.4 In relazione alla scelta di tracciato che si sviluppa in sostanziale coincidenza con il corridoio di quella attuale, nell'ipotesi di demolizione e ricostruzione delle opere d'arte, sono da approfondire gli aspetti collegati alle possibili interferenze fra le nuove fondazioni e quelle preesistenti, tanto più se sono di tipo profondo.

1.5 Aspetti progettuali/Opere idrauliche

1.5.1 Prevedere, in corrispondenza allo svincolo di Lancusi, le necessarie mitigazioni del rischio idraulico. Ove necessario a garantire la sicurezza dell'opera, estendere, preferendo tecniche di rinaturalizzazione dell'alveo, gli interventi lungo l'asta stessa ed anche sui fossi contermini (compensazioni ambientali). Conseguire preventivamente le autorizzazioni dalle autorità competenti.

1.5.2 Assicurare il rispetto del limite di 10 metri dalle sponde dei corsi d'acqua.

1.5.3 Precisare il dimensionamento puntuale delle vasche di prima pioggia e valutare l'impatto quali-quantitativo che lo scarico delle acque meteoriche ha sui corpi idrici recettori.

1.5.4 Per adeguare e ampliare le opere di attraversamento esistenti, il progetto deve essere opportunamente integrato ed ottimizzato al fine

di garantire la sicurezza delle opere idrauliche, ciò potrà eventualmente portare a un dimensionamento più abbondante di quello preliminare.

1.5.5 Il dimensionamento dei tombini in condizioni di acqua chiara, ossia senza considerare il trasporto solido e la fluttuazione di materiale galleggiante, non rispecchia la realtà dei corsi d'acqua attraversati; essi per la loro elevata, e in alcuni casi elevatissima, pendenza sono in grado di convogliare verso valle la massima parte del materiale che scende dai pendii del bacino tributario.

1.5.6 Il calcolo idraulico in moto uniforme non evidenzia punti di deposito di materiale e di eventuale erosione del fondo e delle sponde dei rii; il progetto stradale non può prescindere dalla individuazione delle cause di instabilità del fondo e delle sponde dei corsi d'acqua attraversati, che possono dare origine a situazioni di potenziale pericolo e di dissesto, i cui oneri di manutenzione devono essere considerati.

1.5.7 Il problema della sistemazione e della difesa delle sponde dei corsi d'acqua più grandi, ove la strada corre in fregio al fiume, deve essere affrontato in maniera specifica.

1.6 Aspetti progettuali/Opere stradali

1.6.1 Insufficiente dimostrazione, tramite apposita relazione ex art. 4 decreto ministeriale 22 aprile 2004, dell'innalzamento dei livelli di sicurezza a seguito dell'intervento.

1.6.2 Scelta di un criterio inopportuno per la risoluzione delle problematiche relative alla carenza di visibilità, imponendo puntualmente limitazioni di velocità senza valutare la possibilità di adeguamento degli spazi marginali.

1.6.3 Mancato riferimento al decreto ministeriale 19 aprile 2006 per il dimensionamento degli svincoli.

1.6.4 Mancato adeguamento delle caratteristiche geometriche degli elementi geometrici costituenti il tracciato stradale alle esigenze di sicurezza della circolazione veicolare («intervento di mero allargamento di carreggiate»).

1.6.5 Scelta di un criterio inopportuno per la risoluzione delle problematiche relative alla carenza di visibilità, imponendo puntualmente limitazioni di velocità senza valutare la possibilità di adeguamento degli spazi marginali.

1.6.6 Mancato riferimento al decreto ministeriale 19 aprile 2006 per il dimensionamento degli svincoli.

1.6.7 Un riesame delle tipologie costruttive di sezione trasversale, nelle diverse situazioni di sede naturale o artificiale, sempre immaginate e riprodotte indipendenti dal contesto in cui si collocano, può portare alla considerazione che una diversa organizzazione degli andamenti trasversali, in relazione a una più coerente geometria piano altimetrica d'asse, potrebbe consentire migliori risultati finali, più vicini alle attese innovazioni dei parametri di sicurezza ed efficienza.

1.6.8 Al fine di meglio identificare le soluzioni tecniche ottimizzate per l'intervento, e specificatamente nel senso di poter valutare le possibili alternative di progetto, considerare, in maniera coerente, sia la differenziazione tra le esigenze di potenziamento funzionale, per i diversi tratti nei quali suddiviso il tracciato, sia il livello gerarchico e la tipologia stradale da assegnare ai singoli tronchi.

1.7 Aspetti progettuali/Opere strutturali

1.7.1 Poiché le azioni sismiche di pertinenza sono significative (le opere ricadono tutte in zona sismica di 2ª categoria) e di entità tale da risultare sostanzialmente dimensionanti per le strutture verticali (pile e spalle) e le fondazioni, sarebbe opportuna l'adozione dell'isolamento sismico degli impalcati, il cui mancato ricorso appare assolutamente sconsigliabile.



Si impone dunque il sistematico ricorso all'isolamento sismico degli impalcati, conseguito attraverso la generalizzata utilizzazione di isolatori e dissipatori. Si conseguirà così il vantaggio di ridurre drasticamente le sollecitazioni di origine sismica su pile e spalle di fondazione, a prezzo di spostamenti relativi di origine sismica tra impalcati e strutture verticali comunque contenuti, grazie alla scelta, in fase progettuale, di un equilibrato rapporto tra elementi di isolamento e elementi dissipativi.

2. ASPETTI AMBIENTALI

2.1 Aspetti ambientali/Generali

2.1.1 Approfondire, anche con riferimento alle interferenze dichiarate «sensibili» con le previsioni urbanistiche di livello locale, le sistemazioni a verde delle aree intercluse, e di eventuali opere di rinaturalizzazione delle cave, come aree accessibili e controllate idonee ad elevare le dotazioni di standard a verde pubblico dei centri abitati interferiti (compensazioni ambientali). Precisarne i costi a fronte di un approfondimento progettuale adeguato alla fase di progetto limitando il ricorso a valutazioni con costi parametrici ai soli interventi seriali e ricorrenti.

2.1.2 Articolare l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio in corrispondenza di eventuali ulteriori ricettori che mostrino condizioni critiche; adottare barriere acustiche dalla sezione curvilinea coerente con la sezione dell'impalcato dei viadotti di cui al progetto preliminare (come integrato).

2.1.3 Sviluppare le opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto assumendo come riferimento: «Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde» del Ministero dell'ambiente, servizio VIA, settembre 1997 e altri manuali qualificati quali, ad esempio «Atlante delle opere di sistemazione dei versanti» dell'APAT, 2002; «Manuale di ingegneria naturalistica» della Regione Lazio, 2001; «Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica» della Regione Lombardia, 2000.

2.1.4 Ricepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello studio d'impatto ambientale esaminato, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici.

2.2 Aspetti ambientali/Paesaggistici

2.2.1 Dovrà essere predisposto un dettagliato piano di riqualificazione del tracciato mediante il ridisegno del verde adottando essenze idonee.

2.3 Aspetti ambientali/PMA

2.3.1 Estendere il monitoraggio nelle fasi *ante*, in e *post operam* agli inquinanti considerati dalla normativa vigente nonché alle polveri sospese (PM_{10} e $PM_{2,5}$); estendere anche ai principali microinquinanti dell'aria (IPA e metalli pesanti - ex decreto legislativo n. 152 del 2007).

2.3.2 Predisporre opportune attività di monitoraggio in corrispondenza di ricettori ubicati lungo i percorsi previsti in fase di cantiere valutando i diversi possibili flussi di traffico e in ogni caso il traffico indotto di mezzi pesanti all'esterno del cantiere.

2.3.3 Predisporre una campagna di monitoraggio delle vibrazioni, oltre che nella fase di costruzione, anche in condizione di esercizio, al fine di valutare gli effettivi livelli vibrazionali sui ricettori potenzialmente più impattati.

2.3.4 Elaborare il progetto di monitoraggio ambientale secondo le linee guida predisposte dalla commissione speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.

3 ASPETTI ARCHEOLOGICI

3.1 Aspetti archeologici

3.1.1 Per il sito di Baronissi, l'esplorazione archeologica estensiva e successivi eventuali interventi di salvaguardia, dovranno essere con oneri a carico del progetto, già in fase di progettazione definitiva.

3.1.2 Per i rimanenti siti dovrà effettuarsi sempre in fase di progettazione definitiva l'esecuzione di indagini dirette (carotaggi geoarcheologici e trincee stratigrafiche) in corrispondenza di tutte le nuove opere, ivi comprese le aree di stoccaggio e le aree di cantiere, gli allargamenti della sede e gli sbancamenti.

3.1.3 Sulla base dei risultati acquisiti la Soprintendenza esprimerà idonee prescrizioni, ivi inclusa l'esplorazione archeologica estensiva dei tratti interessati da evidenze archeologiche, l'inventariazione, il restauro dei reperti rinvenuti e la relativa pubblicazione e le eventuali ulteriori prescrizioni che risulteranno necessarie in corso d'opera, ivi incluse possibili modifiche di progetto indispensabili per garantire la tutela e/o valorizzazione del patrimonio archeologico. Le predette prescrizioni si intendono tutte con oneri a carico del progetto, riservando alla Soprintendenza la direzione scientifica delle stesse.

4. ASPETTI PROCEDURALI E GESTIONALI

4.1 Aspetti procedurali e gestionali

4.1.1 Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.

4.1.2 Si raccomanda di: A) qualora non previsto inserire nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possieda o, in mancanza acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al regolamento CE 761 del 2001 (EMAS) per le attività di cantiere; B) avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; C) scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.

4.1.3 Si ritiene necessario tener conto delle avvenute modifiche dei riferimenti normativi e di effettuare conseguentemente una revisione globale degli elaborati progettuali, anche con riferimento alle ulteriori previsioni normative intervenute sempre successivamente all'epoca di redazione del progetto quali, ad esempio, quelli riguardanti la movimentazione e il riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni. Nel tener conto dell'influenza di dette previsioni sulle lavorazioni e quindi sui relativi costi, dovranno essere attentamente valutati anche gli effetti che possono avere sugli aspetti contrattuali.

4.1.4 Si rinvia l'espressione del parere di compatibilità degli interventi che interferiscono, direttamente o indirettamente, con le aree a rischio e/o di attenzione perimetrate con il vigente PSAI all'esame del progetto definitivo delle opere di cui trattasi.



5 INTERFERENZE

5.1 Interferenze

5.1.1 Vi ribadiamo che i metanodotti in pressione ed esercizio, interferiti dalle opere, sono disciplinati dalle vigenti norme di sicurezza e più specificatamente da:

decreto ministeriale 24 novembre 1984 del Ministero dell'interne e successive modificazioni «Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzo del gas naturale con densità non superiore a 0,8»;

decreto ministeriale del 17 aprile 2008 del Ministero dello sviluppo economico «Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8» (pubblicato nel supplemento ordinario della *Gazzetta Ufficiale* n. 107 dell'8 maggio 2008) ed in accordo alle normative tecniche italiane ed internazionali.

Nei citati decreti ministeriali sono stabilite, tra l'altro, le distanze di sicurezza, le norme e le condizioni che regolano la coesistenza dei metanodotti con altre infrastrutture o fabbricati.

5.1.2 Nello specifico, si segnala che i terreni su cui sono stati posati gli impianti sono gravati da regolari servitù di metanodotto, con atti notarili registrati e trascritti, i quali prevedono tra l'altro, nel rispetto delle citate norme, l'obbligo di mantenere nuove opere di qualsiasi genere e natura ad una distanza minima che varia da m 8,00 a m 20,0, dall'asse delle condotte ed a lasciare tali fasce a terreno agrario, si conferma la necessità di ricevere gli elaborati di dettaglio, in scala 1:2000, già richiesti, si invita a fornire, altresì le sezioni tipo delle vostre opere, relativamente ai tratti interferenti i nostri impianti, al fine di poter meglio definire, preliminarmente, la portata dei nostri interventi, sia in relazione alle varianti che alle opere di protezione delle condotte interferenti. Al solo al fine di un inquadramento di larga massima dei costi dei nostri interventi, vi segnaliamo che gli oneri ad oggi individuati per la risoluzione delle interferenze ammontano, in via del tutto estimativa, a euro 4.200.000,00 oltre IVA nella misura dovuta. Per quanto concerne invece il tempo occorrente per la risoluzione delle interferenze, si conferma quanto già espresso nella nostra precedente nota, anche in relazione alle decorrenze ivi indicate, che lo stesso è stimabile in 24 mesi. Si segnala che poiché le condotte trasportanti gas interferite dalle progettate opere sono in pressione ed esercizio, ai fini della sicurezza, nessun lavoro potrà essere intrapreso in prossimità delle fasce asservite e/o di rispetto dei nostri gasdotti, senza una preventiva autorizzazione.

RACCOMANDAZIONI PARTE SECONDA

6.1 Raccomandazioni

6.1.1 Considerato l'interesse che l'area attraversata dal raccordo autostradale Salerno-Avellino presenta sotto il profilo culturale e paesaggistico, si raccomanda di prevedere, fra le somme a disposizione per la realizzazione delle opere, anche la possibilità di realizzare una speciale cartellonistica stradale (nel rispetto delle norme del codice della strada) in modo da segnalare, in prossimità delle uscite, la presenza di siti di interesse culturale e paesaggistico.

6.1.2 Il progetto prevede l'eliminazione dell'attuale svincolo «Baronissi sud», posto al centro della frazione di Antessano e la sua delocalizzazione in direzione sud, con una nuova viabilità di accesso e recesso dal raccordo, con innesto su via S. Andrea (strada provinciale 249) a circa 100 m dall'incrocio a raso con la strada regionale «ex strada statale 88 dei Due Principati», tramite la realizzazione di una rotatoria. Il P.U.C. per risolvere le problematiche già esistenti sia in termini di difficoltà di manovra e di ingenti flussi di traffico con conseguenti rallen-

tamenti della circolazione creazione di pericoli per la stessa, e tenendo conto anche della nuova viabilità già realizzata dal Comune di Baronissi e dalla Provincia di Salerno, alternativa alla strada statale 88 e di collegamento diretto tra lo svincolo di Baronissi sud e il plesso universitario di Baronissi facoltà di medicina (tangenziale est «via A. Moro») peraltro non presente nella cartografia utilizzata per la redazione del progetto di che trattasi - ha previsto un breve tratto di nuova viabilità che collega direttamente la rotatoria suddetta con tale asse stradale, risolvendo la criticità dell'innesto tra Via S. Andrea (strada provinciale 249) con la strada regionale «ex strada statale 88 dei Due Principati». Tale viabilità è stata altresì connessa, nelle previsioni del P.U.C. con l'attuale rampa di accesso al raccordo in direzione sud, oggetto di dismissione, ciò al fine di continuare ad assicurare, migliorandolo, l'accesso alla località Ca' Santoro della frazione Antessano. Si ritiene che tale previsioni del P.U.C. siano da considerare nella progettazione dell'adeguamento del raccordo Salerno-Avellino da parte dell'ANAS, inserendolo nello stesso e realizzandolo a proprio carico. Tale indirizzo è stato tra l'altro già illustrato nell'ambito dei tavoli tecnici di cui in premessa, ed in particolare dal tavolo tecnico tenutosi in provincia ed è stato riconosciuto di preminente interesse dal responsabile provinciale.

6.1.3 Zona Aiello. Tra sottovia km 3+584 e sottovia km 3+766, l'ampliamento prevede l'eliminazione di una strada comunale (via Ten Rago) che corre sottostante l'autostrada. Tale strada da accesso alla scuola elementare e materna e ad un centro sociale. Va quindi perseguita una soluzione progettuale idonea di accesso alternativa.

6.1.4 Zona Aiello. Sottovia km 3+194. L'ampliamento a monte di tale sottovia appare di complessa realizzazione stante la forte pendenza e la già limitata altezza del sottopasso. Vanno pertanto adeguate le livellette della strada provinciale n. 335.

6.1.5 Necessità di adeguare, realizzando un tratto di viabilità ordinaria parallela a quella autostradale, il collegamento tra vari ambiti della frazione Antessano, in prossimità del sottovia di cui si prevede la dismissione al km 4+785. Anche al fine di realizzare un miglior collegamento con il cavalcavia km 5+030.

6.1.6 Realizzazione di un tratto di viabilità ordinaria parallela all'autostrada tra il km 5+030 ed il km 5+508.

6.1.7 Al km 5+750, sono da anni stati segnalati gravi problemi idraulici, per l'occlusione del valloncetto ivi esistente. Si richiede di risolvere la problematica con il convogliamento di tali acque nel vicino vallone Caprecano sottostante il viadotto «Fontanafiore» poco più a valle.

6.1.8 Adeguamento del sottovia al km 6+180, alle dimensioni di quelle già effettuate dalla stazione di servizio Galdieri.

6.1.9 Prestare attenzione nelle opere di realizzazione dello svincolo autostradale di Baronissi nord Lancusi, in quanto nel progetto preliminare non è stata rappresentata la viabilità attualmente esistente di accesso al megastore Ikea.

6.1.10 Risoluzione di problematiche idrauliche in corrispondenza del viadotto «Spinacavallo» al km 5+200.

6.1.11 Prevedere nella progettazione l'installazione di pannelli fono-assorbenti in corrispondenza dei tratti urbani (frazioni di Aiello, Antessano, Sava) e comunque in ogni caso sia rilevata la preesistenza di edifici a distanza inferiore a 30 m dal ciglio stradale del previsto ampliamento.

6.1.12 Recupero e riqualificazione urbanistica con destinazione pubblica delle aree dismesse, sedi delle attuali aree dello svincolo di «Baronissi sud» di cui si prevede la dismissione, stante la loro posizione centrale e strategica per la frazione Antessano.

6.1.13 Di esprimersi favorevolmente sulla proposta di modifica del progetto preliminare «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno-Avellino. Progetto I lotto dallo svincolo di Fratte (A3) a Mercato San Severino» riguardante lo svincolo Baronissi nord/Lancusi,



illustrate nel grafico allegato sub «A» alla presente delibera, restando invariato, per quanto attiene alle altre parti del percorso che interessano il territorio comunale le raccomandazioni contenute nella delibera di Giunta comunale n. 323 del 17 novembre 2016.

6.1.14 Lo svincolo di Lancusi deve tener conto delle attuali previsioni dello strumento urbanistico vigente e degli insediamenti di tipo commerciale in atto. Per lo svincolo di Fisciano l'intervento deve tener conto dei relitti stradali scaturiti dalla traslazione del viadotto e delle rotatorie intervenendo sugli stessi con adeguate sistemazioni e raccordi con la viabilità esistente e di progetto.

6.1.15 Relativamente allo svincolo Baronissi nord/Lancusi, valutare la traslazione della rotatoria posta in adiacenza all'ingresso della frazione di Penta verso il nastro autostradale in uno alla realizzazione di una nuova rotatoria, capace di consentire ai veicoli provenienti da Penta e diretti a Lancusi, la possibilità di non raggiungere la rotatoria prevista in agro del Comune di Baronissi, ma di utilizzare direttamente la rotatoria da realizzare in testa al rilevato previsto.

6.1.16 Valutare la possibilità di adeguare e dotare l'ingresso alla frazione Cologna di una ulteriore strada di collegamento, in quanto quella proposta non risulterebbe sufficiente a garantire la sicurezza del sito e un rapido smaltimento del traffico proveniente dalla frazione.

7. INDICAZIONI PER LA FASE DI VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Le prescrizioni di cui ai punti sotto elencati dovranno essere recepite nella fase di progettazione definitiva:

1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5, 1.1.6, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.4, 1.2.5, 1.2.6, 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4, 1.5.1, 1.5.2, 1.5.3, 1.5.4, 1.5.5, 1.5.6, 1.5.7, 1.6.1, 1.6.2, 1.6.3, 1.6.4, 1.6.5, 1.6.6, 1.6.7, 1.6.8, 1.7.1, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.2.1, 2.3.4, 3.1.1, 3.1.2, 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 5.1.1, 5.1.2, 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.7, 6.1.8, 6.1.9, 6.1.10, 6.1.11, 6.1.12, 6.1.13, 6.1.14, 6.1.15, 6.1.16.

Le prescrizioni di cui ai punti sotto elencati dovranno essere recepite prima dell'avvio delle attività di cantiere:

2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, 3.1.3.

Le prescrizioni di cui ai punti sotto elencati dovranno essere recepite nella fase di cantiere:

1.2.3.

18A05148

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Annullamento della determina AAM/PPA n. 441 del 7 maggio 2018, relativa alla modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Gamunex».

Estratto determina AAM/PPA n. 68 del 18 luglio 2018

Codice pratica: VC2/2017/581BIS.

La determina AAM/PPA n. 441 del 7 maggio 2018, pubblicata, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* Serie generale n. 117 del 22 maggio 2018, concernente le variazioni di tipo II: C.I.11.b) e la C.I.1.z), relativa alla procedura DE/H/0473/001/II/051/G per il medicinale GAMUNEX, è da ritenersi nulla;

Titolare A.I.C.: Grifols Deutschland GmbH con sede legale e domicilio in Colmarer strabe 22, 60528 - Francoforte (Germania).

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

18A05150

Rinnovo dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale omeopatico «Mezereum»

Estratto determina AAM/A.I.C. n. 91 dell'11 luglio 2018

1. È rinnovata l'autorizzazione all'immissione in commercio per il seguente medicinale omeopatico descritto in dettaglio nell'allegata tabella, composta da pagine 4, che costituisce parte integrante della presente determinazione, alle condizioni e con le specificazioni ivi indicate: MEZEREUM.

2. Il titolare dell'autorizzazione dell'immissione in commercio è Hering S.r.l. con sede legale e domicilio fiscale in viale Dello Sviluppo, 6 - c.d.a Fargione Zona Industriale, Modica, 97015.

Stampati

1. Le confezioni dei medicinali di cui all'art. 1 della presente determinazione devono essere poste in commercio con le etichette e, ove richiesto, con il foglio illustrativo, conformi ai testi allegati alla presente determina e che costituiscono parte integrante della stessa.

2. Resta fermo l'obbligo in capo al titolare del rinnovo dell'autorizzazione all'immissione in commercio di integrare le etichette e il foglio illustrativo con le sole informazioni relative alla descrizione delle confezioni ed ai numeri di A.I.C. dei medicinali omeopatici oggetto di rinnovo con la presente determina.

3. In ottemperanza all'art. 80, commi 1 e 3, del decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, e successive modificazioni le indicazioni di cui agli articoli 73, 77 e 79 del medesimo decreto legislativo devono essere redatte in lingua italiana e, limitatamente ai medicinali in commercio nella provincia di Bolzano, anche in lingua tedesca. Il titolare del rinnovo dell'autorizzazione che intende avvalersi dell'uso complementare di lingue estere, deve darne preventiva comunicazione all'AIFA e tenere a disposizione la traduzione giurata dei testi in lingua estera.

4. In caso di inosservanza delle predette disposizioni si applicano le sanzioni di cui all'art. 82 del suddetto decreto legislativo.

Smaltimento scorte

I lotti dei medicinali già prodotti e rilasciati antecedentemente alla data di entrata in vigore della presente determinazione possono essere mantenuti in commercio fino alla data di scadenza indicata in etichetta.

Misure di farmacovigilanza

1. Per i medicinali omeopatici non è richiesta la presentazione dei rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza (PSUR).

2. Il titolare del rinnovo dell'autorizzazione all'immissione in commercio è tenuto comunque a valutare regolarmente la sicurezza dei medicinali omeopatici e segnalare eventuali nuove informazioni che possano influire su tale profilo.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, per estratto, nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

