

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 17 marzo 2020.

Itinerario Ragusa-Catania. Collegamento viario con caratteristiche autostradali della strada statale (S.S.) n. 514 «di Chiaramonte» e della S.S. n. 194 «Ragusana», dallo svincolo con la S.S. n. 115 allo svincolo con la S.S. n. 114. Modifica del soggetto aggiudicatore e approvazione del progetto definitivo (CUP: F12C03000000001). (Delibera n. 1/2020).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, concernente «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, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, con la quale è stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

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:

1) 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 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;

2) 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;

3) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della 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;

Vista la delibera 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 1 nell'ambito del «Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa», alla voce «Sistema stradale e autostradale» - l'intervento «Ragusa-Catania»;

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 (MIT) è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione delle opere prioritarie per lo sviluppo del Paese;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, cosiddetto «Codice antimafia» e successive modificazioni;

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

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale MIT ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali (DGVCA)



con il compito di svolgere le funzioni di cui all'art. 36, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante il regolamento di organizzazione del MIT e visto in particolare l'art. 5, comma 5, che prevede che le funzioni di concedente della rete autostradale in concessione siano svolte dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali;

Visto il decreto MIT 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti Direzioni generali del Ministero, 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, e visti in particolare:

1) 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 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2) 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;

3) l'art. 214, comma 2, lettere *d*) e *f*), in base al quale il MIT 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 deliberazione 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;

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

5) 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:

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

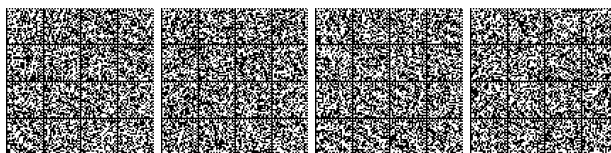
5.2) per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono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

5.3) le procedure per la valutazione d'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 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;

Visto l'art. 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, che prevede:

1) al comma 1, che «per gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari, individuati con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, dispone la nomina di uno o più commissari straordinari. Con uno o più decreti successivi, da adottare con le modalità di cui al primo periodo entro il 31 dicembre 2020, il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare ulteriori interventi prioritari per i quali disporre la nomina di commissari straordinari.»;

2) al comma 6 che «al fine di fronteggiare la situazione di grave degrado in cui versa la rete viaria provinciale della Regione siciliana, ancor più acuitasi in conseguenza dei recenti eventi meteorologici che hanno interessato vaste aree del territorio, ed allo scopo di programmare immediati interventi di riqualificazione, miglioramento e rifunzionalizzazione della stessa rete viaria provinciale al fine di conseguire idonei standard di sicurezza stradale e adeguata mobilità, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il presidente della giunta Regionale siciliana, da adottarsi entro il 28 febbraio 2020, è nominato apposito commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui ai commi 2 e 3, è incaricato di realizzare la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione di interventi sulla rete viaria provinciale della Regione



siciliana, anche mediante apposite convenzioni da stipulare con le amministrazioni competenti. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo, sono stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, il supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera, il compenso del commissario, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico degli interventi da realizzare o completare. Il commissario straordinario per la realizzazione degli interventi può avvalersi, sulla base di apposite convenzioni, di ANAS S.p.a., delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli enti pubblici dotati di specifica competenza tecnica nell'ambito delle aree di intervento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica»;

Vista la delibera 6 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 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, emanato 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 tutte le competenze del previgente CCASGO;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1) 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 menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

2) la delibera di questo Comitato 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 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 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 MIT e ANAS S.p.a. (ANAS), che non include fra gli interventi previsti l'itinerario Ragusa-Catania;

Vista la delibera 24 luglio 2019, n. 36, con la quale questo Comitato ha approvato l'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma 2016-2020 tra MIT e ANAS, che non prevede fra gli interventi previsti l'itinerario Ragusa-Catania;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del 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;

Considerato che la Società autostrada Ragusa-Catania S.r.l. (SARC) è attualmente concessionaria per la progettazione, la realizzazione e la gestione dell'intervento in esame e che la stessa detiene un progetto definitivo, ancora non approvato, che ha raccolto i pareri e le autorizzazioni previste dalla normativa vigente;

Viste le delibere aventi ad oggetto il collegamento viario con caratteristiche autostradali - itinerario Ragusa-Catania:

1) delibera 29 marzo 2006, n. 79, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 2006, con la quale è stato approvato il progetto preliminare dell'intervento;

2) delibera 20 luglio 2007, n. 51, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 252 del 2007, di integrazione di prescrizioni della citata delibera n. 79 del 2006;

3) delibera 22 gennaio 2010, n. 3, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 182 del 2010, con la quale è stata valutata favorevolmente la proposta del promotore relativa all'intervento;

4) delibera 22 luglio 2010, n. 71, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 2011, con la quale è stato espresso parere favorevole sullo schema di convenzione relativo alla realizzazione dell'opera;

5) delibera 3 agosto 2011, n. 53, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 293 del 2011 di integrazione della precedente delibera n. 71 del 2010;

6) delibera 22 dicembre 2017, n. 90, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 80 del 2018 con la quale è stata disposta la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, apposto con la delibera n. 3 del 2010, sulle aree e gli immobili interessati dalla realizzazione dell'intervento;

Vista la nota 11 dicembre 2018, n. 42724, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel richiedere l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dell'argomento relativo all'approvazione del progetto definitivo itinerario «Ragusa-Catania». Ammodernamento a quattro corsie della S.S. 514 «di Chiaromonte» e della S.S. 194 «Ragusana», dallo svincolo con la S.S. 115 allo svincolo con la S.S. 114, ha trasmesso la nota 6 dicembre 2018, n. 27804, con la quale la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali ha confermato le valutazioni «in ordine all'utilità sociale dell'intervento e alla possibilità di adottare misure di agevolazione all'utenza finalizzate a contenere i livelli tariffari»;



Considerato che la predetta nota n. 27804, ha precisato che le suddette valutazioni «sono state formalmente confermate nei seguenti atti:

1) nota SARC S.r.l. del 3 dicembre 2018, contenente la sintesi dell'analisi socio-economiche e di sostenibilità tariffaria del territorio ricadente nel corridoio di intervento;

2) nota prot. n. 1254 del 4 dicembre 2018 della Regione siciliana con la quale viene confermata la disponibilità ad un intervento finanziario connesso al trasferimento della sede legale della società concessionaria nella Regione siciliana, rivolto al sostegno dei livelli tariffari per predeterminate categorie di utenti;

3) atto di impegno di SARC S.r.l. del 5 dicembre 2018;

Viste le note 14 dicembre 2018, n. 6443, 20 dicembre 2018, n. 6564, 8 gennaio 2019, n. 80, e 25 marzo 2019, n. 1710, con le quali la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) ha richiesto l'integrazione della documentazione istruttoria;

Viste le note 3 gennaio 2019, n. 49 e 14 gennaio 2019, n. 776, con la quale il MIT ha fornito alcuni chiarimenti ed integrato la documentazione istruttoria;

Viste le informative presentate nelle precedenti riunioni del Comitato ed in particolare:

1) nella seduta del 4 aprile 2019 il Comitato sulla base della nota comune tra MIT e MEF (prot. DIPE 1978 del 2019), ha confermato la rilevanza strategica della realizzazione dell'opera e, nello stesso tempo, le criticità sulla sostenibilità del Piano economico finanziario della concessione, demandando le amministrazioni competenti a porre in essere le loro determinazioni;

2) nella seduta del 15 e 20 maggio 2019 il Comitato ha preso atto della nota informativa del MIT nella quale veniva prospettata l'ipotesi di cessione ad ANAS da parte di SARC della progettazione e delle attività connesse al collegamento viario Ragusa-Catania, superando lo schema operativo della concessione e conseguente realizzazione dell'opera con finanze pubbliche;

Vista la nota MIT 1° agosto 2019, n. 31119, con la quale è stato, tra l'altro, trasmesso il testo di un accordo sottoscritto il 25 luglio 2019 per la cessione del progetto da parte di SARC ad ANAS;

Considerato che il testo di accordo trasmesso prevede il trasferimento a titolo oneroso del progetto con tutte le sue necessarie autorizzazioni da SARC ad ANAS al verificarsi entro il 30 aprile 2020 delle seguenti condizioni:

1) registrazione della Corte dei conti della delibera del Comitato che autorizza la sostituzione di ANAS a SARC nella realizzazione dell'opera;

2) registrazione della Corte dei conti del decreto MIT-MEF riguardante l'inserimento dell'opera nella programmazione di cui al contratto di programma ANAS S.p.a. 2016-2020, al fine della necessaria copertura finanziaria pubblica;

Vista la nota 25 luglio 2019, n. 30293, allegata alla nota MIT 1° agosto 2019, n. 31119, con la quale ANAS ha aggiornato il MIT sullo stato di avanzamento delle intese per l'acquisto del progetto relativo al collegamento autostradale oggetto di concessione;

Vista la delibera 1° agosto 2019, n. 58, con la quale questo Comitato ha:

1) ribadito la rilevanza strategica e l'esigenza di assicurare il celere avvio dell'opera;

2) preso atto della non sostenibilità del modello concessorio attuale, alla luce delle informative effettuate nelle precedenti riunioni del Comitato, sulla base della nota comune tra MIT e MEF presentata in occasione della seduta del Comitato del 4 aprile 2019, consistenti prevalentemente nell'insostenibilità dell'elevato livello tariffario e nel rilevante rischio operativo;

3) preso atto delle interlocuzioni con il concessionario SARC e la società ANAS al fine del superamento dello schema operativo di convenzione e la realizzazione dell'opera a totale carico delle finanze pubbliche e dell'avvenuto accordo fra SARC e ANAS per la cessione del progetto dell'opera;

4) autorizzato il cambio del soggetto aggiudicatore per la realizzazione delle opere e la futura gestione dell'autostrada, per l'acquisizione dell'attuale progetto definitivo già disponibile con tutte le relative autorizzazioni e pareri, da parte di ANAS o di un soggetto interamente pubblico (ivi inclusa la possibilità di istituire una società di scopo), nel quale lo Stato avrebbe partecipato tramite ANAS e la Regione siciliana direttamente o tramite società pubblica da essa individuata;

5) deliberato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avrebbe dovuto proporre a questo Comitato l'approvazione del progetto definitivo, secondo il nuovo modello interamente pubblico, avendo avuto cura di rispettare i tempi e le procedure relativi alle pubblicazioni degli avvisi di avvio delle procedure relative agli espropri e/o alla pubblica utilità e specificando l'esito dell'accordo fra SARC e ANAS, con l'esatta quantificazione del prezzo di acquisto del progetto definitivo ceduto da SARC, come calcolato dall'Ordine degli ingegneri della Provincia di Roma, e la quantificazione del costo dell'opera con l'esatta ripartizione delle relative coperture finanziarie;

6) preso atto che il MIT e ANAS avrebbero individuato le risorse da destinare alla realizzazione dell'opera nell'ambito del Contratto di programma ANAS, salvo ulteriori finanziamenti da parte della Regione siciliana e che tale finalizzazione ed i necessari adeguamenti sarebbero stati recepiti nel successivo aggiornamento del Contratto di programma ANAS;

Vista l'informativa presentata nella seduta del Comitato del 15 ottobre 2019 trasmessa al DIPE con la nota MIT in pari data, n. 39619 con la quale si è sottolineata ancora la rilevanza strategica dell'intervento, l'esigenza di assicurare il celere avvio dell'opera, e si è prospettata la realizzazione e la gestione dell'autostrada da parte di un soggetto interamente pubblico, nel presupposto che



tale soluzione avrebbe consentito un livello tariffario notevolmente più basso e quindi sostenibile per il territorio e compatibile con l'esigenza di sviluppo, nonché la possibilità della cessione del progetto ad ANAS S.p.a. prevedendo la definizione del corrispettivo da parte dell'Ordine degli ingegneri di Roma;

Vista la nota ANAS del 21 novembre 2019, n. 28192, trasmessa dal MIT il 27 novembre 2019, n. 28603, con la quale ANAS invia la relazione di stima dell'Ordine degli ingegneri di Roma, facendo presente che il contratto di acquisto è subordinato alle citate condizioni sospensive da attuarsi entro il termine del 30 aprile 2020;

Vista la stima, effettuata in data 6 novembre 2019 da parte dell'Ordine degli ingegneri di Roma, che in merito alla «determinazione del valore e del prezzo delle prestazioni» del progetto definitivo elaborato da SARC, comprensivo di tutte le autorizzazioni ed i pareri ottenuti, indica in 32.212.621,80 euro i «costi primi», cui aggiungere il 13 per cento di «spese generali», per passare «dai costi elementari al valore della prestazione come risultante dall'insieme della documentazione componenti i progetti», per un totale del valore della prestazione di 36.400.262,63 euro, cui aggiunge una «aliquota di 10 per cento di utile» che porterebbe il «valore del prezzo» a 40.040.288,90 euro;

Visto l'atto di rinuncia al contenzioso da parte della SARC sottoscritto il 6 dicembre 2019, inviato con nota MIT 2 gennaio 2020, n. 46, e, in seguito l'atto di integrazione alla rinuncia al contenzioso, sottoscritto in data 16 gennaio 2020, inviato con nota MIT 17 gennaio 2020, n. 310;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, cd. Milleproroghe, convertito dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 e in particolare l'art. 35, a norma del quale «In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'art. 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'art. 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS

S.p.a. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'art. 176, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'art. 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato art. 176, comma 4, lettera a)»;

Visto il rilievo-avviso del 20 gennaio 2020 con il quale la Corte dei conti ha ammesso a registrazione la summenzionata delibera n. 58 del 2019, tra l'altro con la seguente osservazione: «atteso che l'esecuzione dell'opera secondo la nuova modalità individuata dal CIPE deve intendersi sostitutiva rispetto all'istituto concessorio allo stato degli atti ancora vigente, del quale dovrà essere formalmente dichiarata la cessazione degli effetti prima dell'autorizzazione al cambio del soggetto aggiudicatore per la realizzazione delle opere e la futura gestione dell'autostrada, si prende atto dell'«Atto confermativo di rinuncia al contenzioso», sottoscritto il 6 dicembre 2019 dal presidente della Società SARC S.r.l., ribadito con l'ulteriore integrazione del 16 gennaio 2020 con la quale il concessionario specifica che rinuncia a qualsiasi azione nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le ipotesi di revoca, risoluzione o qualsiasi atto risolutivo del rapporto comunque denominato, connessi al contratto di concessione.»;

Vista la nota SARC 3 febbraio 2020, n. 3069 con la quale si sollecita il DIPE a verificare lo stato di avanzamento dell'iter volto a definire le modalità di esecuzione del progetto;

Considerate le conclusioni della riunione tenutasi presso il DIPE il 3 febbraio 2020, alla quale hanno partecipato il MIT e il MEF, nella quale è emerso che:

1) la decisione sulla rimodulazione delle risorse FSC relative alla Regione siciliana necessarie a finanziare l'intervento per circa 387,3 milioni di euro venga adottata formalmente in sede di cabina di regia FSC;

2) sia necessaria una condivisione sul prezzo di acquisto del progetto che dovrebbe includere solo i costi sostenuti;

3) il progetto definitivo dell'opera da approvare sarà quello originario senza modifiche;

4) sulla base del rilievo avviso della Corte dei conti sulla delibera 58/2020, sarebbe opportuno che il MIT e il MEF adottino un decreto interministeriale di risoluzione del contratto di concessione tra MIT e SARC, in vista dell'acquisto del contratto da parte di ANAS;

Vista la nota DIPE 19 febbraio 2020, n. 971, con la quale il Dipartimento, in vista della riunione del Tavolo tecnico del 26 febbraio 2020, riepiloga alle amministrazioni coinvolte le conclusioni emerse nella riunione del 3 febbraio 2020 presso il DIPE;



Viste le note MIT 12 dicembre 2019, n. 13648 e la seguente nota di sollecito 25 febbraio 2020, n. 1904, con le quali il MIT chiede all'ANAS l'attestazione di ulteriori elementi informativi volti a confermare la convenienza, la sostenibilità e la congruità dell'intervento e che lo stesso sia fruibile nella sua interezza ed idoneo al soddisfacimento di pubblico interesse, nonché sia idoneo a dare seguito alle successive fasi dell'*iter* realizzativo;

Vista la nota 26 febbraio 2020, inviata per posta elettronica certificata, prot. DIPE1090, con la quale ANAS attesta, tra l'altro, che l'infrastruttura risulta di pubblico interesse, che sussistono i presupposti tecnico/economici per l'inserimento dello stesso nel prossimo Contratto di programma MIT-ANAS S.p.a., che il progetto sarà immediatamente fruibile nella sua interezza ed idoneo in ogni suo elemento e che il progetto definitivo è idoneo a dare seguito allo sviluppo della successiva fase di progettazione esecutiva con seguente gara d'appalto per la realizzazione dell'opera;

Viste le conclusioni della Cabina di regia del Fondo sviluppo e coesione (FSC) nella seduta del 2 marzo 2020, che ha approvato la rimodulazione delle risorse del piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020 e relativi addendum per la Regione siciliana, che ha in particolare introdotto tra gli interventi stradali dell'asse A un finanziamento di 387,257 milioni di euro a favore dell'intervento in esame;

Vista la nota 6 marzo 2020, n. 10068, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sottopone al Comitato la relazione tecnica, presentata con nota MIT 5 marzo 2020, n. 6524;

Vista la nota 6 marzo 2020, n. 143632, con la quale ANAS nel trasmettere la lettera dell'Ordine degli ingegneri della Provincia di Roma del 3 marzo 2020, n. 1984, chiarisce che le «spese generali» devono considerarsi costituenti la valorizzazione forfettaria delle attività di coordinamento, amministrative e gestionali e come tali sono da riconoscere a SARC;

Vista la nota 9 marzo 2020, n. 6980, con la quale il MIT ha integrato la relazione istruttoria e fornito alcuni chiarimenti in merito al quadro economico relativo all'intervento in esame, precisando che la spesa complessiva al lordo del ribasso d'asta del 14,68% circa è pari a 754.163.876 euro;

Vista la nota 9 marzo 2020, acquisita al prot. DIPE n. 1374 con la quale SARC comunica l'accettazione delle condizioni di cui all'unito accordo con ANAS ai fini della compravendita da parte di ANAS del progetto definitivo dell'intervento di cui trattasi, dichiarando l'accettazione della decurtazione della quota di utile a seguito di norma sopravvenuta;

Vista la nota 10 marzo 2020, n. 7149, trasmessa dal Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con nota 11 marzo 2020, 10817, con la quale il MIT ha integrato e parzialmente modificato i chiarimenti forniti, facendo presente, tra l'altro, che:

1) per quanto riguarda la quantificazione del prezzo che ANAS dovrà corrispondere a SARC per la cessione del progetto, sulla base di quanto rappresentato dall'Ordine degli ingegneri ed ai sensi dell'art. 35 del suddetto decreto-legge n. 162 del 2019, corrisponde complessivamente a 36.400.262,63 euro, composto da 32.212.621,80 euro di «costi primi» del progetto a cui aggiungere la valutazione forfettaria del 13% delle spese generali (pari al valore minimo della forchetta prevista dall'art. 32, comma 2, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica del 5 ottobre 2010, n. 207 - Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163), escludendo l'utile del concessionario ai sensi dell'art. 35 del decreto-legge n. 162 del 2019;

2) in conseguenza della disponibilità di SARC ad accettare in via transattiva la decurtazione dal prezzo di vendita dell'utile del 10%, il corrispettivo per la cessione del progetto non è più definito nella misura massima di 40.040.288,90 euro, bensì in 36.400.262,63 euro;

3) è inoltrata la disamina dei pareri che sostituisce il precedente documento, al fine di tener conto delle prescrizioni formulate dal Ministero per i beni e le attività culturali nonché la riformulazione della prescrizione n. 49, come da indicazioni delle amministrazioni competenti;

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

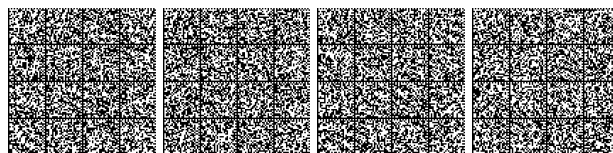
1) la società di progetto Ragusa-Catania S.r.l. è concessionaria per la progettazione realizzazione e gestione dell'omonimo collegamento stradale ai sensi della convenzione sottoscritta in data 7 novembre 2014 come integrata dalla Scrittura interpretativa sottoscritta in data 18 febbraio 2016 e dalla Scrittura di impegno sottoscritta in data 25 maggio 2016. La convenzione è divenuta efficace con decreto interministeriale n. 228 del 30 giugno 2016 registrato alla Corte dei conti il 10 agosto 2016;

2) il progetto prevede l'adeguamento, il più possibile in sede, della S.S. 514 «di Chiaromonte» e della S.S. 194 «Ragusana», dallo svincolo con la S.S. 115 allo svincolo con la S.S. 114, per circa 68,66 km;

2.1) l'intervento prevede la realizzazione di una strada a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia e piattaforma pari a 22 m in accordo con la sezione tipo B (strada extraurbana principale), previsto dalla normativa vigente;

2.2) il progetto prevede, tra l'altro, la realizzazione di 10 svincoli, in parte di nuova realizzazione ed in parte in adeguamento di opere già esistenti, di un'area di servizio in posizione quasi baricentrica rispetto all'intero tracciato stradale e di una galleria;

2.3) tra ciascuna coppia di svincoli è prevista l'installazione di portali, interconnessi tra loro, che consentiranno l'esazione del pedaggio con il sistema a «flusso



libero» (*multilane free flow*), privo di barriere e caselli tradizionali, che consente l'abbattimento del costo di realizzazione delle opere, minori costi operativi, minore consumo di suolo, riduzione delle emissioni, riduzione dei consumi energetici e assenza di perturbazioni del traffico;

3) in data 5 giugno 2017, si è tenuta la prima seduta della conferenza dei servizi nell'ambito della quale sono stati rappresentati, tra gli altri:

3.1) il parere espresso con nota n. 6428 dalla Soprintendenza per i beni e le attività culturali di Siracusa che evidenziava che il tracciato (per quanto riguarda i lotti 7 e 8) risultava in contrasto con le previsioni del Piano paesaggistico di Siracusa;

3.2) il parere sfavorevole della Soprintendenza di Ragusa in quanto l'infrastruttura di progetto risultava non conforme con il Piano paesaggistico di Ragusa;

3.3) alcune problematiche sollevate dal Comune di Lentini e dal Comune di Francofonte;

3.4) in conseguenza delle suddette circostanze, veniva svolta una approfondita analisi del Piano paesaggistico di Siracusa e di quello di Ragusa al fine di individuare, analizzare e risolvere ogni elemento progettuale contenente criticità o difformità, come dettagliatamente illustrato negli elaborati progettuali denominati «Risposte alle note presentate dalla Soprintendenza della Provincia di Ragusa» (D01T100GE0001RG0040A) e «Risposte alle osservazioni rese dalla Soprintendenza di Siracusa» (D01T100GE0001RG0050A);

3.5) in conseguenza delle problematiche sollevate dei comuni sono stati prodotti degli elaborati progettuali, inviati a tutti gli enti interessati all'intervento;

3.6) in data 10 luglio 2017 si è svolta la seconda ed ultima seduta della conferenza dei servizi;

3.7) con nota 31 luglio 2017, n. 22215, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha trasmesso il proprio parere favorevole con prescrizioni, integrandolo con nota 9 agosto 2017, n. 23183;

3.8) in data 20 novembre 2017 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha adottato il provvedimento relativo alla procedura di verifica di ottemperanza e al piano di utilizzo terre, recante il parere n. 2550 del 10 novembre 2017;

3.9) dal piano particellare degli espropri del 2017, incluso negli elaborati di progetto, si evince che, facendo seguito agli accordi intercorsi con i comuni interessati, intervenuti in sede di conferenza dei servizi, si è proceduto a contattare i privati proprietari delle nuove particelle individuate al fine di acquisire tramite la sottoscrizione di accordi bonari per la cessione volontaria il consenso alla futura espropriazione delle aree oggetto di integrazione. Tale attività è stata portata a termine per i Comuni di Francofonte e Vizzini, mentre per quanto riguarda i Comuni di Lentini e Carlentini le attività saranno esperite tramite sottoscrizione di accordi bonari ovvero tramite pubblicazione delle ditte interessate. L'ottemperanza alle richieste formulate dal Comune di Lentini (e che inte-

ressano in maniera importante anche il territorio di Carlentini) sarà conseguita in fase di redazione del progetto esecutivo;

3.10) in data 20 aprile 2018, il Consiglio superiore dei lavori pubblici (CSLP) ha emesso il parere n. 13, con il quale ha ritenuto che: «... dalla analisi tecnico-economica effettuata emergono profili di particolare criticità nel ricorso allo strumento di partenariato pubblico privato nei termini utilizzati, che impongono a tutte le amministrazioni a ciò competenti una nuova approfondita valutazione dell'intero progetto ai fini della sua realizzazione e gestione compreso l'ipotesi di un diverso equilibrio.»;

3.11) in data 25 giugno 2018 il concessionario ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le proprie controdeduzioni al parere reso dal CSLP e la conferma del permanere delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario dell'opera;

3.12) con nota 6 agosto 2018, n. 25450, il Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto al NARS, ai sensi del citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, di esprimersi sulla documentazione trasmessa dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali inerente il Piano economico finanziario (PEF) relativo al collegamento viario con caratteristiche autostradali compreso tra lo svincolo della S.S. 514 «di Chiaramonte» con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 «Ragusana», in considerazione delle osservazioni che la predetta Direzione generale aveva formulato al riguardo;

3.13) il parere 29 ottobre 2018, n. 1, con il quale il NARS ha formulato le seguenti osservazioni:

3.13.1) chiarire le singole voci di spesa per quanto riguarda le somme a disposizione;

3.13.2) valutare le modalità di rifinanziamento dell'opera all'esito della gara per l'approvvigionamento del capitale di debito;

3.13.3) tenere conto di quanto stabilito dalle deliberazioni regolatorie del CIPE, oltre che di quanto previsto dalla convenzione, eventualmente, aggiornando le previsioni della medesima con l'indicazione delle più recenti delibere regolatorie successivamente adottate dal Comitato;

3.13.4) verificare gli eventuali maggiori oneri connessi alle considerazioni espresse sul progetto definitivo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

3.13.5) valutare — tenuto conto dell'attuale livello tariffario esposto nel PFR e dell'interesse pubblico sotteso alla necessità di realizzare l'opera e di garantire ai cittadini il più ampio accesso all'infrastruttura — in tempi coerenti con le successive fasi procedurali, alla luce del rapporto concessorio in essere e della normativa di riferimento, possibili soluzioni per ridurre gli oneri all'utenza;

4) il MIT ha fornito alcuni chiarimenti ed integrato la documentazione istruttoria con nota 3 gennaio 2019, n. 49;



5) con le informative presentate nelle sedute del 4 aprile 2019 e del 15 e 20 maggio 2019 si è ribadita la rilevanza strategica della realizzazione dell'opera, le criticità sulla sostenibilità del Piano economico finanziario della concessione, nonché l'ipotesi di cessione ad ANAS da parte di SARC della progettazione e delle attività connesse al collegamento viario Ragusa-Catania, superando lo schema operativo della concessione di costruzione e gestione con conseguente realizzazione dell'opera a carico delle finanze pubbliche;

6) di conseguenza, ANAS e SARC hanno sottoscritto il 25 luglio 2019 un accordo per la cessione del progetto da parte di SARC ad ANAS ivi inclusi tutti i pareri e le autorizzazioni già acquisite;

7) l'accordo sottoscritto presenta due clausole sospensive quali l'autorizzazione del CIPE in merito alla sostituzione di ANAS a SARC quale soggetto aggiudicatore e il reperimento del finanziamento con conseguente inserimento dell'opera nella programmazione di cui al contratto di programma ANAS 2016-2020, entro il 30 aprile 2020;

8) la valutazione di stima del valore e del prezzo di compravendita da parte dell'Ordine degli ingegneri della Provincia di Roma prevede quale «costi primi» 32.212.621,80 euro, più 13 per cento di «spese generali», con un totale di costo del progetto di 36.400.262,63 euro;

9) nella seduta del 20 dicembre 2019 il MIT ha informato questo Comitato, sugli sviluppi procedurali indicando che fossero necessari ulteriori approfondimenti di carattere finanziario e giuridico;

10) il MIT con le note 5 marzo 2020, n. 6524, e 9 marzo 2020, n. 6980, nel confermare la validità del progetto e della documentazione progettuale a suo tempo inviata, sottopone a questo Comitato una relazione tecnica che integra la precedente relazione dell'11 dicembre 2018, con il quadro economico aggiornato dell'intervento;

11) con nota 10 marzo 2020, n. 7149, il MIT ha fornito ulteriori chiarimenti e inviato il documento «Disamina dei pareri» che sostituisce il precedente;

sotto l'aspetto finanziario:

1) il costo dell'opera, considerato al lordo del ribasso d'asta del 14,6804 per cento, è di 754.163.876 euro (comprensivo del prezzo di acquisto del progetto da parte di ANAS) di cui:

587.286.843 euro per lavori;

23.491.473 euro per oneri per la sicurezza;

143.385.560 euro per somme a disposizione;

2) le risorse a copertura del costo per la realizzazione dell'opera sono così ripartite:

49,207 milioni di euro - Fondi ANAS di cui alla legge n. 144/1999, art. 11;

100,00 milioni di euro - Fondi ANAS rimodulazione APQ/2009;

217,700 milioni di euro - PAR FAS 2007/2013 Regione siciliana;

387,257 milioni di euro - P.O. «Infrastrutture» FSC 2014/2020 (mediante riprogrammazione di risorse relative alla Regione siciliana approvata dalla cabina di regia nella seduta del 2 marzo 2020);

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 18 marzo 2020, che risolve la Convenzione di concessione tra il MIT la SARC, sottoscritta in data 7 novembre 2014 e divenuta efficace con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze del 30 giugno 2016, n. 228, disciplinante l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e successiva gestione del collegamento viario «Ragusana», determinando la cessazione della Convenzione di concessione e di tutti gli atti, anche successivi, che ne costituiscono parte integrante, senza che la Società S.A.R.C. possa avanzare qualsiasi pretesa ai sensi degli atti confermativi di rinuncia al contenzioso in data 6 dicembre 2019 e 16 gennaio 2020, a decorrere dalla registrazione del suddetto decreto da parte della Corte dei conti;

Considerato che risulta opportuno, per assicurare il celere avvio dell'opera, approvare, contestualmente, il cambio del soggetto aggiudicatore e il progetto definitivo dell'opera denominata: «Itinerario Ragusa-Catania collegamento viario con caratteristiche autostradali della strada statale (S.S.) n. 514 "di Chiaramonte" e della S.S. n. 194 "Ragusana" dallo svincolo con la S.S. 115 allo svincolo con la S.S. 114»;

Vista la nota 17 marzo 2020, n. 1549 P, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato il dibattito svoltosi nel corso della seduta odierna del Comitato, nel corso della quale quest'ultimo ha condiviso l'intenzione manifestata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per tramite del suo Viceministro, di commissariare l'opera in quanto intervento infrastrutturale ritenuto prioritario ai sensi dall'art. 4 della legge n. 32 del 2019, e di nominare quale commissario il presidente della Regione siciliana, e nel corso della quale lo stesso Comitato ha, altresì, condiviso quanto confermato dal Ministro per il sud e la coesione territoriale, come già indicato in sede di cabina di regia FSC, ossia l'impegno a reintegrare le risorse FSC destinate al trasporto in Sicilia e definanziate per completare la copertura finanziaria per la Ragusa-Catania, facendo ricorso alla nuova programmazione FSC 2021-27, oppure in alternativa, qualora possibile, con ulteriori rimodulazioni del FSC 2014-20;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;



Delibera:

1. Modifica soggetto aggiudicatore.

1.1. Ai sensi del punto 2 della delibera 1° agosto 2019, n. 58, di questo Comitato, è approvata la modifica del soggetto aggiudicatore dell'intervento: «Itinerario Ragusa-Catania. Collegamento viario con caratteristiche autostradali della strada statale (S.S.) n. 514 "di Chiaramonte" e della S.S. n. 194 "Ragusana", dallo svincolo con la S.S. n. 115 allo svincolo con la S.S. n. 114»; pertanto ANAS S.P.A., che ha espresso il proprio positivo assenso a tale modifica, subentra quale soggetto aggiudicatore dell'intervento, anche in continuità con le attività inerenti i procedimenti espropriativi e le pubblicazioni disposte già a tal fine, quale nuova autorità espropriante, alla SARC, che ha espresso la propria rinuncia senza pretese nei confronti di ANAS e dello Stato.

2. Approvazione progetto definitivo.

2.1. Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 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, è approvato il progetto definitivo dell'intervento «Itinerario Ragusa-Catania. Collegamento viario con caratteristiche autostradali della strada statale (S.S.) n. 514 "di Chiaramonte" e della S.S. n. 194 "Ragusana", dallo svincolo con la S.S. n. 115 allo svincolo con la S.S. n. 114», con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 12 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni.

2.2. L'importo di 754.163.876 euro, di cui alla precedente presa d'atto, costituisce il limite di spesa dell'intervento, che include la somma di 36.400.262,63 euro necessaria per l'acquisizione del progetto redatto a cura della SARC per la realizzazione dell'opera.

2.3. Il CdP ANAS - Aggiornamento 2018-2019, che non ha ancora concluso il suo iter di approvazione, dovrà recepire l'inserimento dell'opera ed il relativo finanziamento, tenendo conto delle decisioni della cabina di regia del Fondo sviluppo e coesione del 2 marzo 2020 in ordine alla riprogrammazione allo scopo del Piano operativo «Infrastrutture» del FSC 2014-2020.

2.4. La copertura finanziaria dell'intervento, da assicurare anche nell'ambito del CdP ANAS - Aggiornamento 2018-2019, è costituita dalle seguenti fonti di finanziamento:

49,207 milioni di euro - Fondi ANAS di cui alla legge n. 144/1999, art. 11;

100,000 milioni di euro - Fondi ANAS rimodulazione APQ/2009;

217,700 milioni di euro - PAR FAS 2007/2013 Regione siciliana;

387,257 milioni di euro - P.O. «Infrastrutture» FSC 2014/2020 (mediante riprogrammazione di risorse relative alla Regione siciliana approvata dalla cabina di regia nella seduta del 2 marzo 2020).

2.5. Le prescrizioni citate al precedente punto 2.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del medesimo allegato. L'ottemperanza alle suddette prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 2.2. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2.6. È altresì approvato, ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, il programma di risoluzione delle interferenze di cui agli elaborati progettuali indicati nella documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2.7. Gli elaborati di progetto relativi agli espropri, sono ugualmente indicati nella documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Ulteriori disposizioni.

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 soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 229, ed in particolare dell'aggiornamento della BDAP.

3.3. 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.

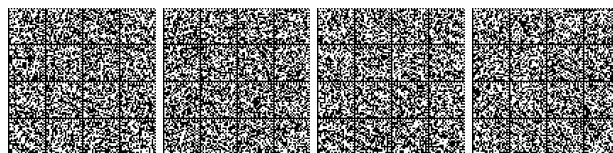
Roma, 17 marzo 2020

Il Presidente: CONTE

Il segretario: FRACCARO

Registrato alla Corte dei conti il 23 giugno 2020

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze - reg. n. 831



PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Autostrada Ragusa - Catania. Infrastruttura strategica legge 443/2001. Ammodernamento a quattro corsie della S.S.514 «Di Chiaramonte» e della S.S.194 «Ragusana» dallo svincolo con la S.S.115 allo svincolo con la S.S.114.

INDICE

Prescrizioni

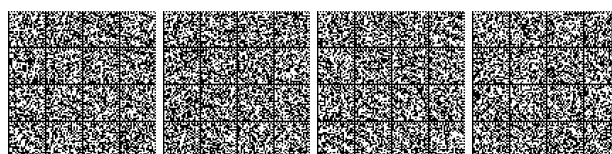
Raccomandazioni

PREMESSA.

Le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 3 del 2010 di approvazione del progetto preliminare di competenza della progettazione esecutiva e della fase attuativa, qualora non superate, si ritengono efficaci.

PRESCRIZIONI.

1. Rielaborare il PUT finale di progetto, da ripresentare alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS 90 giorni prima della trasmissione del Progetto Esecutivo.
(Oss. 1)
2. Adeguare la formula della dichiarazione di attestazione dei Requisiti Ambientali (Allegato 6 - Dichiarazione di utilizzo di cui all' articolo 21) di cui alla norma e, alla luce delle due differenti modalità di gestione delle terre e rocce da scavo dichiarate nel PUT, presentare un bilancio di tutti i quantitativi in gioco, distinguendo chiaramente i volumi gestiti ai sensi dell'art. 185 da quelli gestiti ai sensi del DM 161/2012 e, trattandosi di una gestione "mista", indicando in maniera puntuale sia i siti di produzione che quelli di utilizzo; nel caso della gestione ex art. 185, comma 1, lett. c del decreto legislativo n. 152 del 2006 tale indicazione dovrà essere particolarmente puntuale alla luce della considerazione che nel DM 161 del 2012 il sito di utilizzo può differire dal sito di produzione, diversamente da quanto previsto dall'art. 185 e fatto salvo comunque l'unitarietà sostanziale del Piano di Gestione.
(Oss. 2)
3. Ridefinire il Piano di Utilizzo Terre, definendo puntualmente siti di produzione, siti di deposito intermedio e siti di deposito finale compresi i percorsi di deposito, con l'indicazione dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione.
(Oss. 3)
4. Il Piano di Utilizzo delle Terre dovrà aggiornare le quantità di sottoprodotto movimentate, suddivise per WBS, con l'indicazione dei relativi volumi in banco suddivisi nelle diverse litologie, motivare e giustificare la scelta dei depositi definitivi, definire la capienza degli stessi, procurare tutte le approvazioni ed autorizzazioni dei diversi Piani di ripristino.
(Oss. 4)
5. Il Piano di Utilizzo delle Terre dovrà aggiornare, in merito ai siti di riutilizzo finale esterno, l'indicazione dei quantitativi dei materiali rientranti in colonna A e di quelli rientranti in colonna B (tabella 1, Allegato 5 al Titolo V parte Quarta del decreto legislativo n. 152 del 2006- valori di fondo naturale) oltre alle quantità da allocare in ciascun sito esterno individuato.
(Oss. 5)



6. Il Proponente dovrà presentare un bilancio dei materiali prodotti dalle attività di scavo dal quale siano chiaramente desumibili informazioni circa tutti i volumi prodotti, la loro origine e il loro puntuale destino (riutilizzo interno o esterno, recupero a fini produttivi, smaltimento) nonché circa il regime normativo di gestione (ex art. 185 decreto legislativo n. 152 del 2006 oppure ex DM 161 del 2012), come definito alla Prescrizione n°1, in cui siano rendicontati anche i quantitativi dei materiali derivanti dalle demolizioni o aventi origine comunque diversa dalle terre e rocce da scavo (eccezion fatta per i riporti di cui all'allegato 9 della norma).
(Oss. 6)
7. Il Proponente dovrà comprovare la coerenza tra le caratteristiche ambientali di eventuali siti di destinazione esterni con le caratteristiche chimico-fisiche dei materiali provenienti dal sito di progetto, o per il recupero in impianti di trattamento ai sensi dell'allegato 4 della norma.
(Oss. 7)
8. Integrare il PUT con tutte le informazioni territoriali di carattere geologico e idrogeologico, evidenziando, oltre alla/alle profondità raggiunte dalle opere, la soggiacenza dell'acquifero superficiale sottostante e la presenza di livelli piezometrici legati al reticolo idrografico interagente con l'Opera.
(Oss. 8)
9. Integrare il PUT anche alla luce dei rilievi della Commissione Europea (Pilot 5554/13/ENVI) circa la potenziale violazione della direttiva 2008/98/CE (art. 5 sui sottoprodotti), nonché da quanto disposto dall'art. 27 decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 2017 in merito alla legittimità della previgente definizione di normale pratica industriale.
(Oss. 9)
10. Rielaborare il Piano di campionamento indicando in ogni punto soggetto ad indagine quale sia la profondità massima raggiunta dall'opera ovvero dagli scavi, in maniera da identificare univocamente la necessaria profondità delle indagini geognostiche, e localmente, la quota di approfondimento delle lavorazioni connesse alla realizzazione di opere d'arte/opere accessorie (l'indagine geognostica TRC136 arriva sino a una profondità di 1 m dal pc), i volumi da esse derivanti, le modalità di accertamento del possesso dei requisiti di qualità ambientale ex art. 4 DM 161 del 2012 e il numero di campioni che debbono essere prelevati ai sensi della norma (allegato 2). Per le indagini in corso d'opera prevedere procedure conformi all'allegato 8 della norma.
(Oss. 10)
11. Indicare se sono previsti e dove siano localizzati i siti di deposito intermedio ovvero se siano unicamente previste aree di deposito all'interno dei siti di produzione e di utilizzo, nonché i siti di "deposito temporaneo" riferiti ai rifiuti.
(Oss. 11)
12. Il Piano di Utilizzo delle Terre dovrà rimanere valido fino alla conclusione dell'opera.
(Oss. 12)
13. Il Proponente dovrà provvedere alla definizione di dettaglio del Cronoprogramma lavori, da trasmettere al MATTM per approvazione, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità competenti.
(Oss. 13)
14. La durata del Piano di Utilizzo non potrà superare la durata programmata dei lavori, come verrà definita dal cronoprogramma di dettaglio richiesto per la fase di PE; ad esso dovrà essere dato avvio entro 2 anni dalla sua presentazione e con termine, in ogni caso, alla conclusione dei lavori.
(Oss. 14)
15. In accordo con le risultanze del Parere Regionale dell'Assessorato Territorio e Ambiente, dovranno essere rielaborate ex novo, sia qualitativamente che quantitativamente, le opere di compensazione



proposte (con il relativo cronoprogramma lavori), concertate mediante istituzione di un apposito Tavolo Tecnico, con tutti gli Enti territorialmente competenti, quali:

- a) *Comuni di: Ragusa, Chiaramonte Gulfi (RG),*
- b) *Comuni di: Licodia Eubea (CT), Vizzini (CT),*
- c) *Comuni di: Francofonte (SR), Lentini (SR) e Carlentini (SR)*
- d) *Città Metropolitana di Catania, i Liberi Consorzi Comunali di Ragusa e Siracusa;*
- e) *Uffici Competenti della Regione Siciliana;*
- f) *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.*

Tale tavolo tecnico, con oneri (sia organizzativi che economici) a carico e cura del Proponente, sarà coordinato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

A tali opere dovrà essere destinato un importo non inferiore al 4 per cento dell'importo complessivo dei lavori (delibera CIPE n. 3 del 2010 prescrizione n. 1), escludendo dalla proposta qualunque intervento direttamente connesso con la realizzazione del corridoio autostradale Ragusa-Siracusa (Oss. 15)

16. In fase di Progetto Esecutivo dovranno essere presentate, in sede della 1a fase di Attuazione, tutte le specifiche istanze di concessione, corredate dalle singole analisi di dettaglio, formulate per ogni attraversamento di corso d'acqua demaniale illustrandone soluzione finale e fase cantieristica.

(Oss. 16)

17. Prima dell'avvio dei cantieri si dovrà procedere all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase *ante operam*, di durata pari a 30 giorni in accordo con ARPA SICILIA. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue:

- a) *la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;*
- b) *la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;*
- c) *la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;*
- d) *la limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri, con velocità max 30 km/h;*
- e) *lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;*
- f) *l'installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;*
- g) *la bagnatura delle piste di cantiere, funzione delle condizioni operative e meteorologiche;*
- h) *informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.*

(Oss. 17)

18. Dovranno essere garantiti dal periodo di cantiere a fine lavori sia la continuità della viabilità podereale che l'accesso ai fondi e la continuità del sistema idraulico (irriguo e di scolo). I passaggi e le strutture irrigue dovranno avere adeguate dimensioni.

(Oss. 18)

19. Rielaborare la caratterizzazione dei corpi idrici superficiali ai sensi della più recente normativa di settore (decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni e relativi decreti attuativi), le cui prescrizioni sono idonee a selezionare i parametri indicativi degli elementi di qualità biologica, ecotossicologica, idromorfologica e chimico-fisica più sensibili alla /e pressioni significative alle quali i corpi idrici sono soggetti.

(Oss. 19)

20. Considerato che fra gli indicatori di degrado in corso d'opera viene considerata la comparsa di specie sinantropiche, chiarire se sono compresi in questo gruppo anche le ruderali e le esotiche, e stabilire, nello specifico caso di esotiche invasive in contesti di particolare pregio naturalistico o paesaggistico, specifiche soglie di attenzione e di intervento (eradicazione).

(Oss. 20)



21. A valle della progettazione esecutiva, il Proponente dovrà aggiornare – ove necessario – i piani di cantierizzazione, per ogni cantiere:

- a) *la localizzazione esatta del cantiere, confini, eventuali interferenze con altri cantieri in zona;*
- b) *Indicazione dei macchinari che saranno utilizzati nei diversi cantieri e nelle diverse fasi di lavorazione, con le relative specifiche a livello di emissioni inquinanti, di potenza acustica etc. e le relative specifiche per la manutenzione di tutta la strumentazione necessaria; ogni macchinario sarà selezionato nel rispetto delle più recenti direttive europee;*
- c) *i layout definitivi di cantiere, con indicazioni sulle zone operative, sulle zone di deposito macchinari, sulle zone di manutenzione, sulle zone di deposito temporaneo dei materiali;*
- d) *una accurata progettazione degli impianti di gestione delle acque per ogni singolo sito/cantiere, specificando le superfici di riferimento di ogni impianto, le modalità di gestione, trattamento e allontanamento delle acque di prima e seconda pioggia, i recapiti finali, etc;*
- e) *un piano di gestione delle eventuali emergenze per ogni singolo cantiere, con l'individuazione dei meccanismi di attivazione del piano, la definizione delle responsabilità e la descrizione delle risorse specificamente dedicate.*

Per i contenuti dei piani di cantierizzazione riguardanti le attività di monitoraggio e le mitigazioni si vedano le specifiche prescrizioni contenute nei successivi capitoli “PMA” e “Mitigazioni” del presente quadro prescrittivo.

Tale relazione di cantierizzazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM per approvazione al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori.

(Oss. 21)

22. Il Proponente provvederà a redigere il Progetto Esecutivo delle soluzioni idrauliche presentate nel Progetto Definitivo, concordandole con gli Enti/Autorità competenti nel territorio e ricevendone l'approvazione finale. Il Progetto Esecutivo, con i pareri dei suddetti Enti/Autorità, dovrà essere trasmesso al MATTM al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori.

(Oss. 22)

23. Rielaborare il programma definitivo dei lavori, a valle della definizione delle opere di compensazione ambientale, evidenziando, ed anticipando per quanto possibile, le opere di mitigazione rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.

(Oss. 23)

24. Aggiornare la ricognizione dei siti di cava e discarica disponibili, dettagliando l'effettiva disponibilità dei materiali nei siti di cava proposti, definendo in modo univoco i siti prescelti, le loro ricettività e disponibilità, tenendo conto delle criticità specifiche di ogni sito.

(Oss. 24)

25. Verificare, in coordinamento con l'Autorità regionale con competenze di Bacino o individuando altro Ente Territoriale competente, l'adeguatezza dei tempi di ritorno ventennali utilizzati per le acque di piattaforma, accertando comunque, anche attraverso rilievi di campagna, l'effettiva idoneità agli scarichi idrici dei recettori prescelti.

(Oss. 25)

26. Il Proponente provvederà ad aggiornare e ad estendere il piano di monitoraggio presentato nel Progetto Definitivo, concordandolo con l'ARPA Regionale, e stabilendo con la stessa – sia a livello procedurale che esecutivo – le modalità operative con le quali condurre i monitoraggi, i punti di campionamento, le strumentazioni da adottare, le modalità di misura, le frequenze, le durate, i parametri da rilevare e le modalità di restituzione dei dati, incluse le responsabilità annesse e connesse, *ante operam*, corso d'opera (cantiere) e *post operam* (esercizio). In questo piano dovrà essere data particolare attenzione a:

- a) il progetto di monitoraggio dell'aria per la componente “atmosfera”, dovrà essere ricalibrato, sia in fase *ante-operam* che di cantiere e *post-operam* nella fase *ante operam*, infatti, le misurazioni dovranno essere svolte su un arco temporale di almeno 8 settimane, distribuite uniformemente lungo l'intero periodo AO, per poi essere mantenuto sulle stesse postazioni per tutto il periodo di CO, definendo anche le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate determinate soglie di significatività degli impatti, in accordo con ARPA Sicilia;



- b) il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la componente "acque superficiali", con i parametri relativi alla qualità biologica, come previsti dal decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni, definendo anche le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate determinate soglie di significatività degli impatti, in accordo con ARPA Sicilia;
- c) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "acque sotterranee", prevedendo, in accordo con ARPA, il controllo di alcuni punti critici (sia a monte che a valle delle aree fisse di cantiere situate in prossimità dei corsi d'acqua) attraverso opportuni indicatori, come, ad es., i punti di dispersione nel suolo delle acque di piattaforma. La localizzazione delle aree d'indagine dei punti di monitoraggio dovrà seguire le indicazioni del punto 6.2.1.2 delle "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMMA) delle opere soggette alle procedure di VIA (Ispra 2014);
- d) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "suolo e sottosuolo", in particolare per verificare l'efficacia degli accorgimenti e delle mitigazioni proposti in fase di progettazione definitiva;
- e) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "rumore e vibrazioni", per il quale dovranno essere definiti tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili, da installare sia per le fasi di cantiere che per le fasi *post-operam* di esercizio, al fine di verificare strumentalmente il non superamento dei limiti di legge per tutti i ricettori censiti nel Progetto Definitivo e potenzialmente impattati, garantendo sempre il rispetto del DPCM 14/12/1997 ed escludendo in ogni caso la possibilità di lavorazioni in deroga, con particolare attenzione alle criticità già segnalate, per alcuni ricettori situati nei lotti 1 e 6, ove si prevedono le attività di escavazione più rilevanti in terreni caratterizzati da rocce dure (calcari/calcareni e vulcaniti/basalti), ferma restando comunque la possibilità di adottare opportuni accorgimenti, quali l'installazione di barriere acustiche mobili, qualora in fase di monitoraggio dovessero riscontrarsi situazioni di particolari criticità.

Il piano dei suddetti monitoraggi e la versione finale aggiornata e completa del PMA (che, quindi, dovrà anche includere i monitoraggi proposti dal Proponente nella documentazione integrativa presentata) dovranno essere concordati con le ARPA regionali e trasmessi al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.

Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi e i loro esiti (ed ogni altra attività *ante operam*, in corso d'opera e *post operam* ad essi correlata) saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPA SICILIA.

(Oss. 26)

27. Nel Progetto Esecutivo produrre degli elaborati, in scala adeguata, che presentino una cartografia relativa al reticolo idrografico con l'ubicazione dei punti di monitoraggio previsti nel PMA, con la relativa specifica di quali siano a monte e quali a valle dell'opera.

(Oss. 27)

28. Nel Progetto Esecutivo produrre degli elaborati, in scala adeguata, che presentino una cartografia che permettano una chiara individuazione/descrizione delle aree adiacenti a quelle interferite dall'opera a cui dovrebbe essere esteso il monitoraggio, sovrapponendo i siti di monitoraggio alle unità di uso del suolo/vegetazione per capire quali siano i sistemi ambientali di riferimento.

(Oss. 28)

29. Prevedere una postazione di Monitoraggio *post operam* per il ricettore sensibile D231 (residenza assistenziale di tipo ospedaliero), per il quale deve essere assicurato il rispetto dei limiti previsti dal DPR 30.03.2004 n. 142 (35 dB(A) Leq notturno - interno).

(Oss. 29)

30. Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, provvederà alla progettazione di dettaglio di tutti gli interventi di mitigazione previsti nel Progetto Definitivo, che saranno presentati in un unico documento organico, che comprenda anche un programma di controllo e manutenzione degli interventi stessi, specificato per ogni tipologia di mitigazione.

La relazione contenente le misure di mitigazione sarà condivisa con l'ARPA Sicilia e poi trasmessa al MATTM per l'approvazione prima dell'avvio dei lavori.



(Oss. 30)

31. Indicare precise misure di compensazione a valenza agricola (da ricomprendere nella lista di cui alla Prescrizione 15), per evitare effetti pregiudizievoli a danno delle aree ad agrumeto interessate dal progetto proposto e per impedire successive eventuali conseguenze sulla redditività e la coerenza produttiva del territorio di qualità interferito.

(Oss. 31)

32. Fornire ulteriori elaborati cartografici, in scala adeguata (Carte dell'uso del suolo e della vegetazione naturale), per tutta l'area di pertinenza dell'infrastruttura nei territori dei Comuni di Francofonte e Lentini, dove il tracciato sembra attraversare estese aree ad agrumeto, verificandone o l'assenza di qualsivoglia interferenza o proponendo opportuni interventi di mitigazione e/o (ove non possibile evitare l'impatto) di compensazione in ambito agro-economico.

(Oss. 32)

33. Il Proponente in fase *ante operam* provvederà a trasmettere al MATTM per approvazione un cronoprogramma dei lavori aggiornato, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo.

(Oss. 33)

34. Con riferimento alla prescrizione n. 26 estendere, in accordo con ARPA SICILIA, le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di corso d'opera, con frequenza trimestrale, su tutti i punti monitorati in concomitanza alle attività più impattanti dal punto di vista dell'emissione delle polveri.

(Oss. 34)

35. Con riferimento alla prescrizione n. 26 estendere le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di *post operam* per una durata pari a 30 giorni, eseguita in accordo con ARPA SICILIA.

(Oss. 35)

36. Laddove nelle aree di cantiere non siano previste aree di stoccaggio di materiali inquinanti, per le quali si sia provveduto ad idonea impermeabilizzazione contro gli sversamenti accidentali come richiesto dalla prescrizione n. 48 di cui alla Del. Cipe n. 3/2010, non si dovranno realizzare opere in conglomerato cementizio semplice e/o armato o in conglomerato bituminoso, fermo restando che, in caso di realizzazione di basamenti di macchinari o baraccamenti, gli stessi saranno completamente smantellati ai fini del ripristino dello stato dei luoghi *ante operam* a seguito della conclusione dei lavori.

(Oss. 36)

37. Nelle aree di cantiere dove è prevista la frantumazione le barriere fonoassorbenti, ove previste, dovranno essere mimetizzate con siepi o pareti inverdite, rete metallica, paletti e filtro verde.

(Oss. 37)

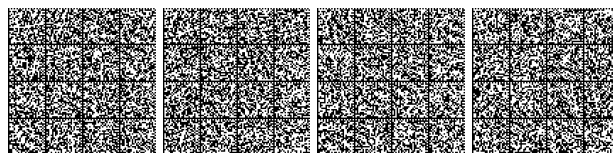
38. Al termine dei lavori tutte le aree di cantiere dovranno essere opportunamente ripristinate, bonificate e rinaturalizzate.

(Oss. 38)

39. L'area di cantiere prevista al km. 10.750 (tav. 3 di 16 "Parte Generale Ambiente, Quadro programmatico e vincoli, Carte dei vincoli...") ricadente nella competenza della Soprintendenza di Ragusa, dovrà essere riposizionata fuori dall'area sottoposta a vincolo poiché, ubicata in prossimità di un torrente, sito particolarmente sensibile ai fenomeni di inquinamento causato dallo stoccaggio dei materiali.

(Oss. 39)

40. Nell'ambito delle aree di competenza della Soprintendenza di Ragusa, in sede di progetto esecutivo saranno studiate opportune modalità di mitigazione delle superfici a vista dei muri in cemento armato, con particolare riferimento ai muri di controripa.



(Oss. 40)

41. Nell'ambito delle aree di competenza della Soprintendenza di Ragusa i muri a secco, previsti in progetto, (rotatorie, svincoli, confini, ecc.) dovranno essere realizzati con la sovrastante "traversa".

(Oss. 41)

42. Tutte le aree relative ai lotti 1, 2 e 3, ricadenti nel Libero Consorzio Comunale di Ragusa, in qualunque modo interessate ai movimenti di materia, siano essi di rilevati o di sbancamento, dovranno essere sistemate a verde e sottoposte a rinaturalizzazione seguendo le tecniche di ingegneria naturalistica e utilizzando specie autoctone che garantiscano il migliore attecchimento nel terreno. Le operazioni di rinaturalizzazione dovranno essere seguite da un tecnico con esperienza nel campo della propagazione delle specie vegetali autoctone, in grado di controllare e verificare sia la fase di reperimento del materiale di propagazione nonché di quella di messa a dimora e di esecuzione delle prime cure colturali.

(Oss. 42)

43. Il Concessionario dovrà garantire l'espianto e la messa a dimora degli alberi oggi esistenti nelle aree interessate dai lavori attraverso la ricollocazione che assicuri il ciclo vitale degli stessi.

(Oss. 43)

44. Tutti gli interventi previsti nella relazione "Piano manutenzione opere a verde" dovranno essere estesi anche alla gestione del successivo periodo di garanzia dell'attecchimento, al fine di mantenere il rinverdimento per una migliore mitigazione paesaggistica così come previsto nel suddetto piano.

(Oss. 44)

45. Il viadotto denominato "vallone delle coste" (lotto 1) dovrà essere realizzato con quattro piloni, l'intero versante prospiciente l'area del viadotto interessato dai lavori dovrà essere rinaturalizzato utilizzando interventi di ingegneria naturalistica.

(Oss. 45)

46. Non dovrà essere abbandonato ma dovrà essere rinaturalizzato seguendo la morfologia naturale del versante, il vecchio tratto stradale del Lotto 1 sino al km 0+700, ove il tracciato si sviluppa in area non direttamente sottoposta a vincolo, con un nuovo percorso rispetto alla Strada Statale esistente, ai sensi dell'art. 152 del Codice dei Beni Culturali D. Lgs 42/04.

(Oss. 46)

47. Tutte le porzioni del vecchio tracciato, non interessate dalla nuova infrastruttura, ricadenti nella competenza della Soprintendenza di Ragusa, dovranno essere rinaturalizzate seguendo la morfologia naturale dei versanti.

(Oss. 47)

48. Nel lotto 1, nei tratti meglio rappresentati nelle sezioni pk 1+000, e pk 3+500, (tav 1 di 5 "Parte generale ambiente, Studi ambientali e paesaggistici, Regimi Normativi.....") e pk 5+750, pk 7+650 e pk 7+800, (tav 2 di 5 "Parte generale ambiente, Studi ambientali e paesaggistici, Regimi Normativi.....") ove sono presenti allargamenti e riempimenti del tracciato eseguiti su entrambi i lati della carreggiata i versanti dovranno essere opportunamente rinaturalizzati con tecniche di ingegneria naturalistica che puntino a mitigare gli interventi attraverso la mimetizzazione. Le altre opere d'arte dovranno essere migliorate dal punto di vista paesaggistico con l'impianto di essenze arboree costituite da specie endemiche, perfettamente integrate con il paesaggio circostante, al fine di garantire un bilancio positivo tra l'alterazione del paesaggio presente nell'attuale infrastruttura e l'aspetto definitivo a cui contribuiranno le sistemazioni a verde previste nel progetto e quelle indicate nelle condizioni dettate dalla Soprintendenza di Ragusa.

(Oss. 48)

49. Lungo le progressive del lotto 1, km 6+750, km 7+125, km 7+650, km 7+850, laddove l'infrastruttura interferisce con il paesaggio locale 8h con il livello di tutela 3, in virtù dell'art. 12 del Piano Paesaggistico della Provincia di Ragusa e dell'art. 1 secondo comma del Decreto Interassessoriale n. 3401 del 19/07/2017, sarà possibile realizzare l'opera progettata a fronte delle compensazioni afferenti



le aree di tutela 3, con rapporto in termini di superficie, non inferiore a metri quadrati 1 a 20, e con la completa rinaturalizzazione di tutta l'area interessata.

(Oss. 51)

50. Per i Beni Isolati denominati "Fontana" di cui alla tavola grafica L1_scheda 9+525 (Fontana – Lotto 1 – Comune di Chiaramonte Gulfi) e "Case Dicchiara" tavola grafica L3_scheda 0+025 (Case Dicchiara – Lotto 3 – Comune di Chiaramonte Gulfi), si dovranno prevedere delle adeguate schermature arboree.

(Oss. 53)

51. In esito alle indagini preventive svolte in Contrada Castiglione il Cavalcavia alla progr. 1+483, originariamente previsto in assetto obliquo rispetto alla Strada Statale esistente dovrà essere previsto alla progr. 1+459 in assetto perpendicolare alla Statale esistente al fine di non interferire con i reperti rinvenuti in fase di indagine preventiva.

(Oss. 54)

52. In contrada Castiglione i manufatti in progetto, nonché le aree di cantiere dovranno distaccarsi almeno m. 5 dalle emergenze archeologiche.

(Oss. 55)

53. Nel corso della realizzazione dell'intero percorso il Concessionario dovrà garantire sul cantiere la presenza di uno o più archeologi lungo tutto il tragitto dell'autostrada. Inoltre tutti i lavori di scavo per la posa dell'impianto, nonché per la realizzazione delle opere connesse e di cantiere dovranno essere realizzati con la supervisione di personale tecnico (archeologi specializzati), sotto l'alta sorveglianza delle Soprintendenze competenti secondo le modalità previste dalle medesime Soprintendenze, che dovranno, pertanto, essere avvertite dell'inizio dei lavori con largo anticipo contattando direttamente i rispettivi Dirigenti Responsabili. Qualora nel corso dell'esecuzione dei lavori dovessero evidenziarsi situazioni di interesse archeologico, le Soprintendenze BB.CC.AA. interverranno secondo le vigenti leggi di tutela chiedendo anche in corso d'opera eventuali modifiche al progetto.

(Oss. 56, oss. 62, oss. 65)

54. In corso d'opera, prima di ogni attività di sbancamento o riempimento, nelle aree più prossime a quelle interessate ad emergenze archeologiche, si dovrà procedere, preventivamente, alla scerbatura e allo scotico dei piani e dei versanti rocciosi al fine di evitare interferenze con livelli archeologici che dovessero eventualmente riscontrarsi.

(Oss. 57)

55. Nella porzione di tracciato ricadente nell'ambito delle competenze della Soprintendenza di Siracusa, si utilizzino pannelli prefabbricati avente finitura superficiale con matrice in pietra ad orditura regolare a rivestimento di paratie e muri di sostegno.

(Oss. 59)

56. Nella porzione di tracciato ricadente nell'ambito delle competenze della Soprintendenza di Siracusa per le barriere antirumore si utilizzino delle tipologie di pannelli con materiali e/o cromatismi coerenti con il contesto paesaggistico utilizzando l'acciaio tipo "corten".

(Oss. 60)

57. Prima dell'inizio dei lavori di realizzazione delle opere in progetto, si prescrive l'effettuazione di ulteriori saggi archeologici preventivi, nel numero e nella consistenza che sarà valutata Soprintendenza di Siracusa nelle aree del Comune di Lentini: Carfallotto; Casa del Giudice; Seggio/Burrione; Riceputo/Burrione; Riceputo/Ponterotto; Bottigliere.

(Oss. 63)

58. Ai fini della tutela paesaggistica, per il Bosco ricadente in Comune di Vizzini, nelle aree di competenza della Soprintendenza di Catania, vincolato ai sensi dell'art. 142 lett. g) del Decreto legislativo 42/2004 e s.m.i. – livello di tutela 3f, si prescrive di adottare "un meccanismo di compensazione" che "consenta il reimpianto degli alberi espantati" come previsto dalla normativa sui boschi (L.R. 16/96 e Decreto legislativo 227/01).

(Oss. 67)



59. Relativamente all'aspetto paesaggistico delle opere ricadenti all'interno del territorio della Provincia di Ragusa la Soprintendenza di Ragusa, in merito all'espianto dei 2125 esemplari e al trapianto delle stesse in numero di 506 nelle aree intercluse o lungo il tracciato, prescrive che i rimanenti esemplari espianati andranno trasportati a carico del Concessionario presso "la fattoria della legalità" (terreni sequestrati alla mafia) nel Comune di Vittoria.
(Oss. 68)
60. In riferimento al rimboschimento previsto, in fase di progetto esecutivo, oltre ad essere individuate le specie da utilizzare e le aree compatibili, verranno recuperate le aree demaniali colpite da incendi che hanno devastato il patrimonio boschivo della provincia.
(Oss. 69)
61. Siano risolte le interferenze con l'oleodotto militare Augusta-Sigonella tra la progressiva 6+400 e 6+800 (attraversamento del fiume S. Leonardo):
- con il cavo di collegamento tra la tubazione ed il dispersore (Tav. n. AMI 001);
- con la tubazione (Tav. n. AMI 002),
a totale cura e spese del Concessionario, che dovrà assicurare la minimizzazione delle criticità derivanti dalla sospensione dell'esercizio dell'oleodotto.
(Oss. 70)
62. Venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residui 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. Una copia del Verbale di Constatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando Militare Esercito competente per territorio.
(Oss. 71)
63. Siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60KV.
(Oss. 72)
64. Sia osservato quanto disposto dal Decreto ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri.
(Oss. 73)
65. Sia osservato il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.
(Oss. 74)
66. Dovranno essere trasmessi prima dell'inizio dei lavori a mezzo di apposita istanza, il progetto esecutivo e gli elaborati pertinenti per la definitiva formalizzazione del parere di compatibilità idraulica anche ai fini della determinazione del canone demaniale annuo propedeutico alla concessione, come previsto dall'art. 11 della L.R. n° 9 del 15 maggio 2013, che sarà a carico dell'Ente proprietario della strada.
(Oss. 75, oss. 79, oss. 83)
67. Il progetto esecutivo dovrà contenere tutti i particolari costruttivi utili a definire nel dettaglio i raccordi tra le opere che si vanno a realizzare (p.e. spalle, pile, scarichi in alveo, etc.) ed i corsi d'acqua dalle stesse interessate, sia in ordine ai viadotti, che ai manufatti scatolari e tubolari, curando per questi ultimi che per i corsi d'acqua, fossi, canali, etc. ricadenti in aree demaniali, non si adoperino diametri inferiori a mm 2000 (duemila).
(Oss. 76, oss. 80, oss. 82)
68. Il progetto esecutivo dovrà contenere una dettagliata analisi sulle strutture di edifici e manufatti esistenti siti in prossimità dell'infrastruttura al fine di censire i possibili ricettori sensibili alla



realizzazione dell'intervento in progetto ed alle vibrazioni generate durante l'esecuzione dei lavori ed in esercizio.

(Oss. 84)

69. In corso d'opera dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali attuabili al fine di ridurre al minimo la propagazione di fenomeni vibratorii indotti dalle macchine e degli impianti utilizzati sulle strutture esistenti di edifici e manufatti in genere siti in prossimità dell'infrastruttura, monitorando costantemente durante tutto il corso dei lavori gli effetti determinati da tali fenomeni.

(Oss. 86)

70. Qualora emergessero interferenze in corso d'opera con i pozzi presenti nelle aree ad alta vocazione agricola, l'eventuale chiusura di qualcuno di essi dovrà comunque garantire la continuità della disponibilità delle risorse irrigue utilizzate dai fondi serviti.

(Oss. 87)

71. In presenza di interferenze con le acque di falda, occorrerà attenzionare le variazioni che potrebbero verificarsi nell'ambito del volume geotecnico significativo ed adottare gli opportuni accorgimenti affinché si evitino problematiche relative a cedimenti o rigonfiamenti del terreno non compatibili con quanto previsto in progetto e con la normativa vigente, ivi adeguatamente approfondendo le indagini, soprattutto quelle dirette, con prelievo di campioni indisturbati al di sotto dei piani di fondazione.

(Oss. 88)

72. In corso d'opera dovrà essere costantemente monitorata per tutta la sua estensione la frana cartografata in corrispondenza del lotto 7 e la relativa evoluzione, in modo da prevenire eventuali danneggiamenti alle opere di progetto e/o che con essa interferiscono; detto monitoraggio dovrà essere proseguito per tutta la vita utile dell'infrastruttura.

(Oss. 89)

73. Il collaudo strutturale dei viadotti ricadenti nel territorio della Provincia di Siracusa dovrà essere condotto attraverso prove statiche che misurino le effettive deformazioni sotto i carichi di prova in termini di abbassamenti, rotazioni, ecc. verificando la comparabilità con quelle previste in progetto, nonché attraverso prove dinamiche che misurino la rispondenza del ponte all'eccitazione dinamica, controllando in tal modo che il periodo fondamentale sperimentale sia confrontabile con quello previsto in progetto.

(Oss. 90)

74. Le rampe n. 5, n. 6 ed il sottovia alla Pk 0+056 dello Svincolo n. 2 S.P. n. 7 "Comiso – Chiaramonte", ricadente nell'ambito del territorio del Libero Consorzio Comunale di Ragusa, dovranno essere realizzate con una piattaforma stradale larga ml 10,50 (tipologia C1 del D.M. 05/11/2001) per evitare differenze di larghezza con piattaforma stradale della bretella di collegamento all'aeroporto di Comiso, richiamata nella prescrizione n. 32 della Delibera CIPE 03/2010.

(Oss. 91)

75. Il Concessionario preventivamente all'avvio dei lavori, per lo svincolo 3, ricadente nel Comune di Licodia Eubea, acquisirà mediante procedura di esproprio definitivo, le aree interessate dalla attuale SP 38/II per la parte relativa alla superficie interessata dai lavori per la realizzazione dello svincolo n. 3. Ove previsto le aree di relitto saranno destinate ad interventi di mitigazione ambientale.

(Oss. 93)

76. Il Concessionario preventivamente all'avvio dei lavori, acquisirà mediante procedura di esproprio le aree interessate dalla attuale SP 38/III per la parte relativa alla superficie interessata dai lavori per la realizzazione dello svincolo n. 4. Ove previsto le aree di relitto saranno destinate ad interventi di mitigazione ambientale.

(Oss. 96)

77. Il Concessionario preventivamente all'avvio dei lavori, acquisirà mediante procedura di esproprio, le aree interessate dalla attuale SP 28/II per la parte relativa alla superficie interessata dai lavori per la realizzazione dello svincolo n. 6. Ove previsto, le aree di relitto saranno destinate ad interventi di mitigazione ambientale.



(Oss. 99)

78. Il Concessionario preventivamente all'avvio dei lavori, acquisirà mediante procedura di esproprio, le aree interessate dalla attuale SP 28/III per la parte relativa alla superficie interessata dai lavori per la realizzazione dello svincolo n. 7. Ove previsto le aree di relitto saranno destinate ad interventi di mitigazione ambientale.

(Oss. 102)

79. Eventuali strade di servizio o provvisorie in variante da realizzare durante il corso dei lavori, saranno di esclusiva competenza della SARC s.r.l. così come eventuali controversie per danni a persone o cose derivanti da incidenti stradali occorsi, restandone la Città Metropolitana di Catania sollevata. Nessun onere finanziario dovrà gravare sul bilancio della Città metropolitana di Catania.

(Oss. 104)

80. Durante l'esecuzione dei lavori dovrà essere garantita la continuità di transitabilità nella viabilità del Libero Consorzio Comunale di Siracusa, anche, ove necessario con la realizzazione di viabilità alternativa.

(Oss. 107)

81. Il Concessionario, si impegna a redigere i frazionamenti e le pratiche catastali atte ad individuare univocamente le aree del Libero Consorzio Comunale di Siracusa oggetto di occupazione.

(Oss. 109)

82. Prima dell'ultimazione dei lavori dovrà essere stipulata una convezione tra il Libero Consorzio Comunale di Siracusa ed il Concessionario per definire le modalità del passaggio di proprietà delle aree di sedime, appartenenti al Libero Consorzio Comunale di SR, sulle quali insisterà l'opera realizzata.

(Oss. 110)

83. I collaudi tecnico amministrativi risulteranno disciplinati dalla Convenzione sottoscritta tra SARC e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e posti a carico di SARC.

(Oss. 111)

84. Nell'ambito del Comune di Ragusa mantenere e preservare dal degrado i muri a secco ricadenti nella Z.T.O. (Zona Territoriale Omogenea), "Contesti Produttivi di Progetto" - art. 44 N.T.A. (Tav. 8 P.R.G.) e nella Z.T.O. "Agricolo produttivo con muri a secco" - art. 48 N.T.A. (Tavv. 8,3,4) appartenenti alla prima parte del tracciato, per la loro rilevanza storica e paesaggistica. Qualora gli stessi muri a secco venissero manomessi a seguito dei lavori, dovranno essere oggetto di manutenzione da parte del concessionario. In particolare laddove i muri a secco interessati dai lavori insistano su viabilità secondaria ed abbiano funzione di sostegno, il Concessionario avrà cura di ripristinare le originarie condizioni di stabilità a proprio carico, garantendo quindi che gli oneri di ripristino non ricadano sui proprietari delle aree interessate.

(Oss. 112)

85. Il Concessionario dovrà rispettare le norme delle zone individuate nel P.R.G. del Comune di Ragusa come A2/A3 (artt. 38, 38.1 e 38.2), anche ai fini del mantenimento delle strutture caratteristiche del paesaggio agricolo degli Iblei e della stessa identità del territorio, poiché all'interno dell'area di rispetto sono compresi diversi fabbricati indicati nel P.R.G. come A2 - Ville, Masserie, Fattorie (Tavv. 8,3 e 4)/A3 - Case rurali (Tavv. 8,3,4) normate dagli artt. 38, 38.1 e 38.2 delle N.T.A. In particolare il Concessionario dovrà operare nel rispetto del sovraordinato Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Ragusa che ha recepito il corridoio di progetto nei propri strumenti urbanistici ed inoltre gli eventuali interventi di mitigazione dovranno essere attuati conformemente con l'inerte quadro prescrittivo disposto dalla Soprintendenza di Ragusa, assunto nel parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

(Oss. 113)

86. Attuare apposite azioni per la mitigazione del rischio geomorfologico in prossimità dell'intersezione con la ex S.P. 9, ricadente nel Comune di Ragusa. In particolare attuare le azioni connesse alla risoluzione delle problematiche relative a caduta massi dai terreni a monte censiti in catasto al foglio



31 particelle 29, 45 e, precisamente, a monte della frana individuata con codice frana R19-080-S-I-7RA-001 R2 medio (anche ai fini del rischio idrogeologico).

(Oss. 114)

87. Garantire nell'ambito territoriale del Comune di Chiaramonte Gulfi, la coesistenza dell'infrastruttura stradale con impianti acquedotto e fognario, considerato che lo Svincolo 2 sulla S.P. n. 7 Comiso – Chiaramonte, interferisce con detti impianti alle progressive 0+200 e 0+500 della tavola denominata “Lotto 2 – Progetto infrastruttura Svincolo 2 sulla S.P. Planimetria di svincolo rampe 1,2,3,4,5,6,7, rotatoria 1 e rotatoria 2”.

(Oss. 115)

88. Approfondire la presenza del campeggio nel Lotto 1 al km 10.950 in destra al tracciato.

(Oss. 116)

89. Nell'ambito del territorio di competenza del Comune di Vizzini integrare la viabilità secondaria prevedendo il nuovo tratto di viabilità bitumata di larghezza 4 m e sviluppo 3 km c.ca (Vedi elaborato D00-T100-GE000-1-C4-001-0A emesso nella fase endo procedimentale) ubicato a NORD dell'infrastruttura dal km 3+000 al km 5+550 c.ca del LOTTO 6. Tale tratto dovrà collegare i sottovia già previsti in progetto rispettivamente al km 3+226 e al km 5+548, che garantiscono il collegamento delle zone a NORD e a SUD dell'infrastruttura.

(Oss. 117)

90. Recepire nell'ambito del progetto esecutivo le viabilità secondarie descritte negli elaborati D00-T100-GE000-1-C4-001-0A e D00-T100-GE000-1-C4-002-0B emessi nella fase endo procedimentale che individuano le modifiche alla viabilità secondaria richieste dal Comune di Francofonte, garantendo che tali viabilità siano rese funzionali ed adeguate, per dimensioni della carreggiata, qualità del manto stradale e segnaletica verticale ed orizzontale, tanto da garantirne la percorribilità in totale sicurezza.

(Oss. 119)

91. Recepire nell'ambito del progetto esecutivo le viabilità secondarie richieste dal Comune di Lentini al fine di garantirne il ripristino della circonvallazione interna, con la conseguente modifica dello svincolo n.10 la cui denominazione dovrà essere modificata da Lentini Zona Industriale a Lentini Centro, oltre ad una nuova viabilità ad est dell'attuale via Etnea al piede della SS 194 in destra in direzione CT, come rappresentati negli elaborati grafici predisposti nella fase endoprocedimentale D00-T100-GE000-1-C4-002-0B/003-0C (scala 1:10.000), D01-T1L8-CS010-1-P5-002-0C/003-0C (scala 1:5000) e D01-T1L8-CS011-1-P6-004-0C/005-0C (scala 1:2000).

(Oss. 121)

92. La viabilità alternativa nel Comune di Lentini, al piede della attuale SS 194 in destra in direzione CT, dovrà presentare una larghezza minima di 5.5 metri.

(Oss. 123)

93. Il Concessionario dovrà definire congiuntamente con ANAS i dettagli relativi alla presa in carico dell'opera, alla gestione delle competenze in corso d'opera e ad opera conclusa sotto tutti gli aspetti tecnici ed organizzativi. Dovranno essere definiti gli aspetti relativi alla gestione dell'esercizio e alla manutenzione durante i lavori, il relativo crono programma dei lavori, gli aspetti inerenti i livelli di servizio da garantire lungo l'infrastruttura oltre che tutti i dettagli riguardanti gli accessi, le autorizzazioni, le servitù e qualsivoglia servizio di terzi. Il tutto dovrà essere disciplinato mediante apposita convenzione da sottoporre alla approvazione del MIT.

(Oss. 126)

94. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Ragusa, colmare e rassodare i vuoti formati in conseguenza degli scavi eseguiti, per evitare fenomeni di dilavamento, di scoscendimento e la modifica dell'assetto idrogeologico di superficie.

(Oss. 127)

95. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Ragusa, non si dovranno arrecare danni alle piante forestali presenti in loco.

(Oss. 128)



96. Convogliare le acque meteoriche nei luoghi di normale deflusso naturale, avendo cura di non modificare lo stesso, né durante, né dopo gli interventi, realizzando ove previsto in progetto, le opere di regimazione idrauliche.
(Oss. 129)
97. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Ragusa, il materiale terroso di risulta dagli scavi e non utilizzato in loco, dovrà essere portato a pubblica discarica o riutilizzato a norma delle vigenti disposizioni in materia, in ogni caso è vietato abbandonarlo indiscriminatamente, anche al fine di non determinare possibili dissesti idrogeologici.
(Oss. 130)
98. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Ragusa, dovrà essere garantito, in fase di esercizio, da parte del Gestore dell'Infrastruttura stradale in progetto, la regolare manutenzione delle opere di regimazione idraulica, al fine di evitare fenomeni di occlusione dei canali e/o tubazioni o fenomeni di tracimazione.
(Oss. 131)
99. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Catania, i lavori in nessun caso devono alterare corsi d'acqua presenti in zona e i materiali di risulta non debbono interferire accidentalmente con l'alveo degli stessi per il possibile grave pericolo di ostruzione.
(Oss. 136)
100. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Siracusa, i lavori dovranno essere eseguiti nel pieno rispetto delle previsioni progettuali e condotti in modo da ridurre al minimo indispensabile gli scavi e i movimenti di terra, evitando che vengano modificate le condizioni plano-altimetriche dei luoghi oggetto degli interventi.
(Oss. 138)
101. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Siracusa, gli interventi in ambiti sottoposti a vincolo idrogeologico devono essere progettati e realizzati in funzione della salvaguardia, della qualità e della tutela dell'ambiente, senza alterare in modo irreversibile le funzioni biologiche dell'ecosistema in cui vengono inseriti e devono arrecare il minimo danno possibile alle comunità vegetali ed animali presenti, nel pieno rispetto dell'art. 1 del R.D.L. n. 3267 del 30 Dicembre 1923, è necessario porre in essere ogni accorgimento finalizzato a non modificare lo stato dei luoghi, nonché, l'assetto idrogeologico della zona.
(Oss. 139)
102. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Siracusa, non si dovrà modificare il naturale deflusso delle acque meteoriche né durante l'esecuzione dei lavori né ad ultimazione degli stessi, pertanto le stesse, dovranno essere regimate e/o convogliate con allaccio alla rete pubblica o utilizzando gli scoli e gli impluvi naturali e/o linee di sgrondo esistenti, evitando ristagni, infiltrazioni e ruscellamenti che possano compromettere la stabilità del territorio.
(Oss. 140)
103. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Siracusa, il materiale di risulta che non verrà riutilizzato in loco, dovrà essere adeguatamente sistemato sui terreni circostanti o dovrà essere riutilizzato nell'ambito dei lavori in argomento, in ogni caso, non è consentito abbandonare disordinatamente lo stesso così da modificare lo stato dei luoghi o determinare dissesti idrogeologici, pertanto l'attività di smaltimento dello stesso, deve essere disciplinato secondo le norme in materia ambientale, ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006.
(Oss. 141)
104. Nell'ambito delle aree di competenza dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste – Ufficio Tutela Siracusa, Ogni variante ai lavori ed eventuali interventi che per effetto di forme di utilizzazioni contrastanti con le norme di cui alla "Legge Forestale" (R.D.L. n. 3267 del 30 Dicembre 1923) possono subire con danno pubblico denudazioni, perdere la stabilità, turbare il regime delle acque,



eventi erosivi, o ancora, fenomeni imprevisi d'instabilità del terreno, questi dovranno essere espressamente e preventivamente autorizzati da questo competente Ispettorato.

(Oss. 142)

105. La progettazione del sottovia in corrispondenza dell'interferenza con la linea ferroviaria Siracusa-Catania nel lotto 8, dovrà essere effettuata tenendo conto del Manuale di progettazione delle opere civili di RFI, in particolare la Parte 2, Sezione II (RFI DTC SI MA IFS 001 A) e del Capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili (RFI DTC SI SP IFS 001 A).

(Oss. 144)

106. Provvedere ad aggiornare alcune progressive parziali di lotto dello schema sinottico illustrato nell'elaborato D01-T100-GE000-1-DX-001-0A, nel caso di riemissione nel Progetto Esecutivo.

(Oss. 148)

107. Dare evidenza esplicita delle valutazioni che hanno comportato la classificazione sismica dei terreni interessati in funzione delle diverse tipologie di opere.

(Oss. 149, oss. 168)

108. Verificare la funzionalità degli svincoli ed il dimensionamento delle pavimentazioni in una specifica relazione del Progetto Esecutivo utilizzando il flusso dell'orario di punta e nello scenario di evoluzione della domanda di trasporto per la vita utile dell'infrastruttura. In particolare, per alcune soluzioni a rotatoria si dovrà procedere attraverso processi di micro simulazione del deflusso veicolare.

(Oss. 151, oss. 156, oss. 157, oss. 162)

109. Nell'ambito del Progetto Esecutivo, in apposita relazione destinata alle pavimentazioni, dovranno essere esplicitate le assunzioni inerenti le resistenze meccaniche dei materiali assunte nel dimensionamento. Tale relazione dovrà contenere esplicite indicazioni circa il riutilizzo del materiale proveniente dalla demolizione delle pavimentazioni esistenti, già previsto nel Progetto Definitivo.

(Oss. 159)

110. Nell'ambito del Progetto Esecutivo approfondire le verifiche relative alla combinazione di pendenze longitudinali e trasversali al fine di scongiurare la formazione di pericolosi ristagni d'acqua, verificando lo spessore dello strato drenante e prevedendo nei punti più critici eventuali dreni sottosuperficiali o altri sistemi atti a minimizzare il rischio di affioramento d'acqua.

(Oss. 160)

111. Esplicitare la metodologia realizzativa dei rilevati che consenta di ottenere le caratteristiche di resistenza al taglio ipotizzate ed impiegate per le verifiche di stabilità ed indicare le indagini posteriori alla realizzazione dei rilevati stessi per comprovarle, inserendole nel Capitolato Speciale di Appalto.

(Oss. 169)

112. Fornire nel Capitolato Speciale di Appalto le specifiche da mettere in atto per ottenere le caratteristiche di resistenza previste nelle verifiche di stabilità degli scavi in condizioni sismiche, in termini di coesione efficace, nell'utilizzo di interventi superficiali di idrosemina con specie erbacee a radicazione profonda; dare inoltre riscontro del reale miglioramento ottenuto anche in fase successiva alla messa in opera dei previsti interventi.

(Oss. 170)

113. Fornire nella successiva fase di progettazione esecutiva degli specifici elaborati che dimostrino la conformità della galleria Francofonte con le disposizioni di cui al decreto legislativo n. 264 del 2006 relativo alla sicurezza delle gallerie.

(Oss. 179)

114. In fase di progetto esecutivo dovranno essere condivise con la Soprintendenza di Siracusa alternative sulle possibili colorazioni delle superfici dei piloni dei viadotti dei cavalcavia.

(Oss. 58)

115. Nel caso in cui durante i lavori di scavo dovessero venire alla luce manufatti o strutture di interesse archeologico la cui tutela risultasse incompatibile con la realizzazione delle opere in progetto, fermi



restando gli obblighi di cui all'art. 90 del decreto legislativo n. 42 del 2004, dalla cui osservanza discendono le sanzioni di cui agli artt. 161 e 175 del citato decreto legislativo 42 del 2004 e successive modificazioni, dovranno essere condivise con la Soprintendenza di Siracusa opportune varianti al progetto.

(Oss. 64)

116. Ai fini della tutela paesaggistica, prima della definizione del progetto esecutivo dovranno essere condivise con la Soprintendenza di Catania soluzioni finalizzate a ridurre l'impatto paesaggistico della nuova struttura viaria facendo in modo che "le campate delle pile dei nuovi viadotti e in particolare dei viadotti Dirillo e Piano delle Rose siano il più possibile distanziate tra loro in modo da limitare l'effetto "muro" a seconda della prospettiva di osservazione".

(Oss. 66)

117. Nel tratto di strada da realizzarsi intorno alla progressiva Km 6+300, in sede di progetto esecutivo, dovrà essere ricercata una ottimizzazione del tracciato, seguendo quanto più possibile la viabilità esistente, contenendo gli sbancamenti a monte del tracciato ed i rilevati o le opere di sostegno a valle dello stesso, avendo cura di non compromettere il prospetto vista valle.

(Oss. 49)

RACCOMANDAZIONI.

- a) A far data dalla approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE, dovrà darsi corso alla redazione del Progetto Esecutivo di risoluzione delle interferenze da parte dell'Ente e alle verifiche del Concessionario, al fine di addivenire alla approvazione dei progetti medesimi ed alla attuazione degli interventi di risoluzione nel rispetto dei tempi previsti nel cronoprogramma allegato al Progetto Definitivo stesso.

(Oss. 191)

- b) Per favorire la massima collaborazione tra gli Enti gestori e il Concessionario, al fine di addivenire alla risoluzione delle interferenze in tempi compatibili con quelli della realizzazione dell'opera principale, si raccomanda di procedere alla stipula di apposite convenzioni con gli Enti gestori, in cui sia definito ogni aspetto inerente la risoluzione delle singole interferenze, nel rispetto dei tempi e dei costi già stabiliti, fermo restando il rispetto della disciplina applicabile prevista dagli artt. 170 e 171 del decreto legislativo n.163 del 2006.

(Oss. 192)

- c) Si raccomanda al Concedente di verificare che l'istituto che presterà futura garanzia alla Concessionaria, se non bancaria, abbia caratteristiche finanziarie riconosciute e certificate.

(Oss. 147)

- d) Si raccomanda che l'impianto segnaletico sia adeguato alla categoria B "extraurbana principale".

(Oss. 153)

- e) Nelle successive fasi progettuali fornire la descrizione geometrica delle intersezioni esplicitandone gli elementi di progetto e inserendo, ove necessario, misure di sicurezza aggiuntive quali, ad esempio, segnaletica verticale ed orizzontale integrative, sistemi di monitoraggio del traffico, sistemi di controllo delle velocità.

(Oss. 163)

- f) In sede di progettazione esecutiva si raccomanda di effettuare adeguati approfondimenti delle indagini geognostiche per confermare la rispondenza dei parametri geotecnici impiegati con quelli ottenuti in corrispondenza dei manufatti che presentano maggiori criticità.

(Oss. 167)

- g) Si suggerisce un'analisi di vulnerabilità e di rischio laddove le condizioni morfologiche possano lasciare prevedere il rischio derivante dall'innescio e dall'evoluzione delle frane da pioggia.

(Oss. 172)



- h) Nella fase di progettazione esecutiva dei viadotti condurre ulteriori valutazioni sul rapporto costi/benefici in merito al meccanismo dissipativo dell'azione sismica adottato nella progettazione dei viadotti.

(Oss. 180)

- i) Nella fase di progettazione esecutiva si richiede di evitare:

1. l'uso di gabbioni in presenza di trasporto solido di fondo;
2. il potenziamento di pile e spalle, se non in aggiunta alle preesistenti.

(Oss. 184)

- j) Negli approfondimenti previsti nell'ambito delle relazioni specialistiche nella fase esecutiva si raccomanda di estendere le verifiche in moto permanente anche ai corsi d'acqua definiti secondari, in ragione delle effettive condizioni di deflusso in occasione di eventi di piena.

(Oss. 185)

- k) In corrispondenza della tratta del Lotto 8 nella quale il tracciato sottopassando la ferrovia Catania-Siracusa presenta quota stradale inferiore a quella dell'argine destro del Reina-San Leonardo e per questo viene protetto con un catino idraulico attrezzato con un impianto di sollevamento, si raccomanda di verificare ulteriormente la possibilità di soluzioni alternative e comunque la necessità di integrare le misure strutturali previste con idonee misure non strutturali, che consentano, al fine di monitorare l'area attraversata dalla strada interna al catino idraulico di intervenire, in caso di necessità, attivando apposita segnaletica stradale ed interrompendo l'accesso all'area in questione.

(Oss. 187)

20A03409

