

Dispone:

Art. 1.

1. Sulla base delle motivazioni di cui in premessa, Costa Crociere S.p.A. provvede al diretto rimborso al Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti - Corpo delle capitanerie di porto dei costi sostenuti dal 13 gennaio al 30 aprile 2012, per un importo complessivo di € 1.498.828,28.

2. L'importo di cui al comma 1 è versato:

quanto ad € 438.190,61, presso la Banca d'Italia - Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato - con imputazione al Capo XV, capitolo 2454 P.G. 03 «Anticipazioni e saldi dovuti da Amministrazioni e da privati ecc. ...», del bilancio di entrata dello Stato - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, causale «compensi accessori per il personale militare delle capitanerie di porto, spese per acquisto di vestiario, vettovagliamento e casermaggio sostenute in occasione dell'emergenza Costa Concordia»;

quanto ad € 1.060.637,67, presso la Banca d'Italia - Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato - con imputazione al Capo XV, capitolo 2454 P.G. 03 «Anticipazioni e saldi dovuti da Amministrazioni e da privati ecc. ...», del bilancio di entrata dello Stato - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, causale «spese per attività operativa effettuata dai mezzi aeronavali del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera in occasione dell'emergenza Costa Concordia».

3. Le risorse di cui al comma 2 sono successivamente riassegnate ai pertinenti capitoli di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La presente ordinanza sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 27 febbraio 2014

Il Capo del Dipartimento: GABRIELLI

14A01740

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 2 agosto 2013.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Linea ferroviaria ad alta velocità alta capacità (AV/AC) Milano - Verona: Coltivazione della cava di covo nell'ambito del progetto della linea AV/AC Treviglio - Brescia (CUP J41C07000000001). Approvazione del progetto definitivo. (Delibera n. 52/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN - T) e vista la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la suddetta decisione n. 1692/96/CE;

Visto il "Nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica" sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 (G.U. n. 64/2001), e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

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

cazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1 agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13, tra l'altro:

- oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato - reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001;

- prevede che "le somme non utilizzate dai soggetti attuatori al termine della realizzazione delle opere sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi di cui al presente articolo";

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

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'articolo 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei tra-



sporti, che può in proposito avvalersi di apposita “Struttura tecnica di missione”, alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

- l’articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la “Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”, come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che all’articolo 12, comma 1, tra l’altro sostituisce il comma 8-*sexiesdecies* dell’articolo 13 del decreto legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, prevedendo che, per effetto delle revoche di cui al comma 8-*quinquiesdecies* del medesimo articolo 13, i rapporti convenzionali stipulati da Treno Alta Velocità S.p.A. (da ora in avanti “TAV S.p.A.”) con i contraenti generali in data 15 ottobre 1991 e in data 16 marzo 1992 continuano, senza soluzione di continuità, con Rete ferroviaria italiana S.p.A. (da ora in avanti “RFI S.p.A.”);

Visto l’articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), che ha previsto la possibilità che con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, siano individuati specifici progetti prioritari la cui realizzazione possa essere avviata per lotti costruttivi non funzionali, e visti in particolare:

- il comma 232, che:

individua i requisiti per i progetti da realizzare per lotti costruttivi;

individua le condizioni per le relative autorizzazioni da parte di questo Comitato;

precisa che dalle determinazioni assunte dal Comitato non devono derivare, in ogni caso, nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell’opera per i quali non sussista l’integrale copertura finanziaria;

- il comma 233, il quale stabilisce che, con l’autorizzazione del primo lotto costruttivo, il Comitato assume l’impegno programmatico a finanziare l’intera opera;

- il comma 234, il quale stabilisce che l’Allegato Infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria (ora Documento di economia e finanza) dia distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, concernente “Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia”, che, tra l’altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata opposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nell’allegato 1, nel “Corridoio plurimodale pada-

no” la voce “Asse ferroviario sull’itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)” e nell’allegato 2 la “Tratta AV Milano - Verona”;

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

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

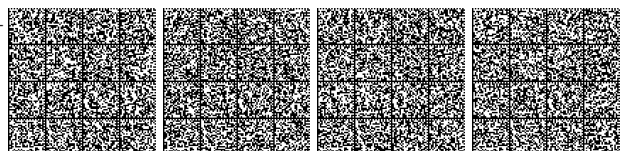
Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d’investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei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

Viste le delibere 5 dicembre 2003 n. 120 (G.U. n. 132/2004), 18 marzo 2005 n. 1 (G.U. n. 150/2005), 5 aprile 2007 n. 13 (G.U. n. 164/2007), 8 maggio 2009 n. 21 (G.U. n. 130/2009), 22 settembre 2009 n. 81 (G.U. n. 51/2010), 18 novembre 2010 n. 85 (G.U. n. 95/2011), 6 dicembre 2011 n. 83 (G.U. n. 53/2012, errata corrige G.U. n. 59/2012), 6 dicembre 2011 n. 85 (G.U. n. 79/2012), 20 gennaio 2012 n. 6 (G.U. n. 88/2012), con le quali questo Comitato ha approvato progetti, assegnato risorse, ovvero ha effettuato prese d’atto o ha assunto altre decisioni, tra cui l’autorizzazione alla realizzazione, per lotti costruttivi non funzionali, della tratta Treviglio-Brescia appartenente alla infrastruttura Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona (da ora in avanti anche “AV/AC Milano - Verona”);

Vista la delibera 22 dicembre 2012, n. 136 (G.U. n. 103/2013), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole, ai sensi dell’articolo 1 della legge n. 443/2001 e s.m.i., in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui al 10° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012, che include, nella “tabella 0 Programma infrastrutture strategiche”, la infrastruttura “Asse ferroviario Corridoio 5 LYON - KIEV” che a sua volta comprende gli interventi “Linea AV/AC Milano - Verona - tratta Treviglio - Brescia: 1 lotto costruttivo e 2° lotto costruttivo”;

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

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l’alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;



Vista la nota 26 luglio 2013, n. 24157, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di approvazione del progetto definitivo della Cava di Covo nell'ambito del progetto della AV/AC Milano - Verona, tratta Treviglio - Brescia;

Viste le note 26 luglio 2013, n. 24148 e 1 agosto 2013, n. 24940, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria concernente la sopracitata opera;

Considerato che la tratta Treviglio - Brescia è inclusa nel contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. - aggiornamento 2010-2011 nella "Tabella A1 investimenti realizzati per lotti costruttivi";

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

Vista la nota 1 agosto 2013, n. 3227, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

— sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che con delibera n. 120/2003 questo Comitato ha approvato il progetto preliminare della Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona, con un limite di spesa di 5.140 milioni di euro;

- che con decreto legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, all'articolo 12 è stata disposta la revoca delle concessioni rilasciate a TAV S.p.A. relative alle tratte alta velocità/alta capacità Milano - Genova, Milano - Verona e Verona - Padova, e, in particolare, della concessione 7 agosto 1991, limitata alla tratta Milano - Verona e alla sub-tratta Verona - Padova, comprensive delle relative interconnessioni;

- che con delibera n. 13/2007 questo Comitato ha valutato positivamente le nuove modalità progettuali e realizzative della 1ª fase funzionale della AV/AC Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia — per un costo pari a 2.000 milioni di euro — e ha invitato l'allora Ministro delle infrastrutture a sottoporre all'approvazione di questo Comitato il relativo progetto definitivo, corredato da una versione aggiornata del dossier di valutazione economico-finanziaria e dalle schede di cui alla delibera n. 63/2003, nel quale fosse formalmente individuata la copertura finanziaria necessaria alla realizzazione dell'opera;

- che con decreto legge n. 112/2008, all'articolo 12, è stata disposta l'abrogazione della revoca delle concessioni di cui al citato decreto legge n. 7/2007 e in particolare è stato disposto che le concessioni tra TAV S.p.A. e l'Ente Ferrovie dello Stato continuassero senza soluzione di continuità con RFI S.p.A.;

- che a seguito della sopra citata norma il contraente generale Cepav due è divenuto nuovamente titolare della progettazione e realizzazione della AV/AC Milano - Verona, mentre RFI S.p.A. ha mantenuto il ruolo di soggetto aggiudicatore;

- che con la delibera n. 81/2009 questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia, con un costo complessivo di 2.050 milioni di euro;

- che la suddetta delibera, anticipando l'approvazione della c.d. "norma sui lotti costruttivi" di cui alla legge n. 191/2009, articolo 2, commi da 232 a 234, autorizzava RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, a procedere alla contrattualizzazione del lotto funzionale Treviglio - Brescia della Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona per successive fasi costruttive non funzionali, impegnative per le parti nei soli limiti dei finanziamenti che il Governo avesse reso effettivamente disponibili per ogni singola fase costruttiva;

- che successivamente, alla entrata in vigore della sopra citata norma sui lotti costruttivi, con le delibere nn. 85/2010 e 85/2011 sono stati autorizzati — rispettivamente — il primo e il secondo lotto costruttivo dell'opera;

- che la proposta ora presentata a questo Comitato concerne l'approvazione del progetto definitivo dell'ampliamento di una cava estrattiva preesistente, situata nel territorio del comune di Covo (BG), denominata BG3, già utilizzata per la realizzazione della costruenda autostrada Brescia - Bergamo - Milano (c.d. Brebemi), da impiegare a servizio dei lavori di tutti e due i lotti costruttivi in cui è stata suddivisa la tratta Treviglio - Brescia;

- che la succitata delibera n. 81/2009, di approvazione del progetto definitivo dell'intero lotto funzionale Treviglio - Brescia, conteneva, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, due prescrizioni concernenti un aggiornamento parziale dello studio di impatto ambientale;

- che le citate prescrizioni prevedevano che il soggetto aggiudicatore, ovvero il soggetto realizzatore dell'opera ferroviaria:

- "dovrà provvedere all'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e alla nuova ripubblicazione dello stesso ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici o privati interessati; detta ripubblicazione sarà limitata alle porzioni di progetto per le quali la Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nel proprio parere del 15 maggio 2008, n. 43 ha ritenuto sussistere una difformità tra il progetto definitivo e il progetto preliminare";

- "dovrà trasmettere al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini del perfezionamento della verifica di ottemperanza, il progetto definitivo dell'opera ferroviaria coerente con quanto risultante



dalla nuova parziale ripubblicazione con i dettami di cui al precedente punto”;

- che in data 22 dicembre 2009 il Consorzio Cepav due ha pubblicato il nuovo studio di impatto ambientale (SIA) limitatamente alle parti del progetto per le quali la Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS (CTVIA), nel richiamato parere del 15 maggio 2008, n. 43, ha ritenuto sussistere una difformità tra il progetto definitivo e il progetto preliminare;

- che, con riferimento al piano cave, il suddetto SIA ha previsto un fabbisogno di materiale di cava pari a 2.164.000 metri cubi circa, da reperire tra gli “ambiti territoriali estrattivi” autorizzati in provincia di Brescia e in provincia di Bergamo;

- che, sempre con riferimento al piano cave, nel SIA era previsto anche l'utilizzo delle cave di Fornovo San Giovanni - Mozzanica (BG2a - BG2b), mentre la coltivazione della cava di prestito di Covo (BG3), inizialmente proposta in valutazione, era risultata esclusa a seguito di una integrazione spontanea del proponente, con stralcio dal procedimento di valutazione;

- che, in data 4 febbraio 2011, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha approvato la relazione della CTVIA, pronunciata favorevolmente, con parere n. 634, in merito allo studio di impatto ambientale di cui alla nuova pubblicazione, con prescrizioni da ottemperare nelle successive fasi progettuali;

- che la prescrizione n. 34 ribadisce l'esclusione della cava di Covo (BG3), mentre le prescrizioni n. 35 e 36 riguardano le cave di Fornovo San Giovanni - Mozzanica (BG2a e BG2b);

- che, successivamente agli eventi sopra descritti, a fronte di forti opposizioni locali contro l'utilizzo delle cave di prestito ubicate nei comuni di Fornovo San Giovanni e Mozzanica il contraente generale Cepav due, in accordo con le amministrazioni comunali, provinciale e regionale, ha proposto di ricorrere invece all'ampliamento della cava sita nel territorio del Comune di Covo;

- che la cava di Covo era stata autorizzata con decreto n. 13672 del 28 dicembre 2010 della Direzione generale ambiente, energia e reti della Regione Lombardia per la realizzazione del collegamento autostradale di concessione tra le città di Brescia e Bergamo;

- che, con riferimento ad aspetti tecnici, la superficie complessiva da coltivare in ampliamento è pari a 124.221 mq, di cui 101.937 di scavo, mentre il volume utile previsto è pari a 1.649.532 metri cubi;

- che il progetto di recupero della cava a fine lavori prevede il riporto di 15.183 metri cubi dei 41.000 metri cubi di suolo agrario precedentemente asportato, con un conferimento all'esterno dei volumi eccedenti, che saranno impiegati come riporti nell'opera infrastrutturale principale;

- che, in particolare, il progetto di recupero, coerente con quello della cava originaria e indirizzato alla creazione di ambienti umidi, sinteticamente prevede:

- la destinazione delle scarpate a boschi meso-igrofilo, ad arbusteti igrofilo e praterie igrofile sulla parte più alta della scarpata o a canneti e lamineti nella parte di oscillazione del livello idrico;

- l'inserimento di isole artificiali interne allo specchio d'acqua al fine di favorire la ripopolazione, la sosta e il riposo delle specie faunistiche che popoleranno il nuovo ecosistema;

- la realizzazione di un percorso pedonale perimetrale contornato da arbusti ed essenze arboree e destinato alla fruizione del pubblico;

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha condiviso l'impostazione di sottoporre a questo Comitato, ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici, il progetto definitivo dell'ampliamento della cava di Covo, in alternativa alla procedura di approvazione di una variante in sede di progettazione esecutiva ai sensi dell'articolo 169 del medesimo codice, procedure che entrambe comunque implicano una approvazione da parte di questo Comitato e una nuova valutazione di impatto ambientale;

- che in data 28 febbraio 2013 il Consorzio Cepav due ha trasmesso il progetto definitivo dell'ampliamento della cava di Covo e relativo studio di impatto ambientale al Ministero delle infrastrutture dei trasporti e alle altre amministrazioni interessate;

- che in data 6 marzo 2013 è stato pubblicato sui quotidiani “Corriere della sera” e “Eco di Bergamo” l'avviso di avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA) concernente il progetto suddetto;

- che in data 4 aprile 2013 il Consorzio Cepav due ha presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare istanza per l'avvio del procedimento di VIA;

- che il Ministero proponente, con nota n. 12066 del 24 aprile 2013, ha richiesto che il soggetto aggiudicatore, RFI S.p.A. provveda a inviare una conferma della proposta di Cepav due;

- che in data 23 maggio 2013 il Ministero delle infrastrutture dei trasporti ha convocato la conferenza di servizi istruttoria per il giorno 12 giugno 2013;

- che in data 5 giugno 2013, con delibera della Giunta comunale n. 32/2013, il Comune di Covo ha espresso parere favorevole al progetto definitivo concernente l'ampliamento della cava di Covo e alla bozza di convenzione tra Comune e Consorzio Cepav due per la concessione relativa alle attività di escavazione della cava denominata BG3;

- *che con la suddetta convenzione tra l'altro:*

- il Comune consente l'attività di escavazione da parte del Consorzio Cepav due contro il versamento annuale, sulla base dei quantitativi estratti nell'anno, di una somma a titolo di contributo alla spesa necessaria per la realizzazione delle infrastrutture e degli interventi pubblici di recupero ambientale dell'area direttamente o indirettamente interessata dall'attività estrattiva (diritti di escavazione);

- il Consorzio si impegna a eseguire a proprie spese, entro il termine dell'attività estrattiva, le opere di riassetto ambientale necessarie a realizzare la destinazione finale prevista, indicate analiticamente nel progetto;

- il Consorzio si impegna a cedere gratuitamente al Comune la proprietà dell'area su cui insiste la cava, previo completamento delle opere di riassetto ambientale previste nell'autorizzazione;



- il Consorzio si impegna, come opere accessorie, all'acquisto di un impianto fotovoltaico dell'importo di 150.000 euro più IVA da porre sulle coperture di edifici scolastici e a liquidare i lavori di intervento di riqualificazione e ampliamento delle scuole elementare e materna, che saranno eseguiti direttamente dal Comune, fino ad un importo massimo di 250.000 euro più IVA;

- che in data 16 luglio 2013 il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, sentite le Soprintendenze competenti, ha trasmesso il proprio parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto definitivo relativo al progetto di integrazione del piano cave - istanza per ampliamento della sede estrattiva di Covo;

- che in data 19 luglio 2013 con delibera n. X/432, presente il Presidente, la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto all'esame con riferimento anche all'intesa sulla localizzazione dell'opera;

- che anche la Provincia di Bergamo, in data 24 giugno 2013, e il Comune di Covo, in data 5 giugno 2013, si sono espressi favorevolmente;

- che in data 31 luglio 2013, con nota n. 2773, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare — Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS ha trasmesso al Ministro e alla Direzione generale per le valutazioni ambientali dello stesso Ministero il parere favorevole, con prescrizioni, del 19 luglio 2013, n. 1302, della Commissione medesima sul progetto definitivo dell'ampliamento della cava di Covo BG3 nell'ambito del progetto della linea AV/AC Milano - Verona, lotto funzionale Treviglio - Brescia;

- che le società Snam rete gas e Enel, soggetti interferiti, si sono espresse sulla compatibilità del progetto di ampliamento della cava di Covo;

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato o parziale recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

- che le prescrizioni n. 1.1.12, 1.1.13 e 1.2.10 del foglio condizioni presentato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riferite a un parere espresso dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea - Servizio IV Tutela e qualità del paesaggio con nota 16 aprile 2010 n. 12167, sono state confermate nel succitato parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo 16 luglio 2013 (nn. 1.1.12, 1.1.13), e nel parere della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Milano, Bergamo, Como, Pavia, Sondrio, Varese, Lecco e Lodi trasmesso al Ministero in data 17 luglio 2013 (n. 1.2.10);

- che, con riferimento alle altre prescrizioni sul progetto all'esame:

- il foglio condizioni e la disamina dei pareri non riportano la seguente prescrizione della Regione Lombardia, contrassegnata con il n. 54 nell'allegato B della citata deliberazione n. X/432: "Il piano di monitoraggio, aggiornato con le prescrizioni della stessa Regione (pre-

scrizioni n. 50, 51, 52, 53 del medesimo allegato) dovrà essere concordato con ARPA a cui saranno anche trasmessi i relativi risultati";

- che le prescrizioni nn. 1.1.22 e 1.1.23 prevedono l'acquisizione di consensi o pareri favorevoli da parte delle società Enel S.p.A. e Snam S.p.A., che si sono già espresse positivamente sulla compatibilità del progetto;

- che la prescrizione n. 1.1.25, la quale prevede che la convenzione tra Consorzio Cepav due e Comune di Covo debba essere adeguata ad alcune condizioni poste dalla Provincia di Bergamo e contenute in uno schema tipo di convenzione definito dalla Regione Lombardia con la delibera n. 6/43831 del 24 giugno 1999, risulta già ottemperata;

- che, con riferimento all'allegato 1 di cui alla sopra citata delibera n. 81/2009, le prescrizioni ivi contenute potrebbero in parte ritenersi superate, alla luce del parere VIA n. 634 del 2011 e della proposta all'esame;

- sotto l'aspetto attuativo:

- che il Soggetto aggiudicatore è RFI S.p.A. in quanto, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge n. 112/2008, i rapporti convenzionali stipulati da TAV S.p.A. con i contraenti generali in data 15 ottobre 1991 ed in data 16 marzo 1992 continuano, senza soluzione di continuità, con la stessa RFI S.p.A.;

- che sulla base della convenzione sottoscritta in data 15 ottobre 1991 il titolare della progettazione e della realizzazione dell'intera tratta Milano - Venezia è il contraente generale Consorzio Cepav due;

- che in data 19 aprile 2011 è stato sottoscritto l'Atto integrativo alla convenzione vigente tra RFI S.p.A. e Cepav due;

- sotto l'aspetto finanziario:

- che il costo complessivo della tratta Treviglio - Brescia è confermato nell'importo di 2.050.000.000 euro di cui alla richiamata delibera n. 81/2009;

- che la copertura finanziaria della suddetta tratta è così articolata:

fonte	delibera assegnazione	importo
contratto di programma 1994-2001 + addendum 1		33.954.000
legge 450/1997 LF 1998		25.571.000
legge 388/2000 LF 2001		10.329.000
legge 448/2001 LF 2002		1.000.000
legge 289/2002 LF 2003		54.146.000
legge 311/2004 LF 2005		50.000.000
subtotale risorse contratti di programma 1994-2000 e 2001-2005		175.000.000



quota destinata al Centro-Nord dei 960 milioni di euro stanziati dall'art. 25 della legge 28 gennaio 2009, n. 2 per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.;		69.000.000
risorse destinate all'investimento nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011, rinvenienti da riallocazione di risorse disponibili nel Contratto di programma - aggiornamento 2008;		391.000.000
fondi comunitari TEN 2007-2013 (extra Multiannual Indicative Programme — MIP 2008) previste nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del suddetto Contratto di Programma 2007-2011		6.050.000
totale risorse RFI		641.050.000
legge obiettivo: articolo 21 del decreto legge n. 185/2008	81/2009	390.000.000
FSC: articolo 33 comma 3 legge 183/2011	83/2011	99.900.000
fondo ex articolo 32 comma 1 decreto legge 98/2011	85/2011	919.500.000
totale risorse assegnate dal CIPE		1.409.400.000
totale risorse		2.050.450.000

- che l'ampliamento della cava di Covo non ha alcun impatto sul quadro economico del progetto definitivo della tratta Treviglio - Brescia e che pertanto risulta coperto finanziariamente;

- che in data 10 giugno 2013 il Consorzio Cepav due ha dichiarato che sono a suo carico oneri, tempistiche e obblighi direttamente o indirettamente derivanti o connessi alla variazione del piano cave;

2. delle risultanze della riunione preparatoria e dell'istruttoria condotta dal DIPE:

- che la proposta di utilizzare la cava di Covo in luogo delle cave di Fornovo S. Giovanni - Mozzanica è motivata con il generico riferimento a opposizioni locali: è necessario che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornisca chiarimenti in merito, assicurando inoltre che la soluzione prospettata sia coerente con il fabbisogno complessivo di inerti di cui al piano cave dell'opera;

- che comunque, posto che i pareri espressi dalle amministrazioni competenti in merito all'ampliamento della

cava di Covo sono favorevoli, questo Comitato ritiene di aderire alla proposta di approvazione all'esame;

Delibera:

1 Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.5, anche ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'ampliamento della cava estrattiva di Covo, facente parte del progetto "AV/AC Milano — Verona: tratta Treviglio - Brescia", di cui alla precedente presa d'atto.

1.2 E conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

1.3 L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato al precedente punto 1.1.

1.4 Resta confermato il limite di spesa della tratta funzionale Treviglio - Brescia di cui alla delibera n. 81/2009, pari a 2.050 milioni di euro.

1.5 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1ª parte dell'allegato 1 alla presente delibera di cui fanno parte integrante. In base a quanto riportato nella precedente presa d'atto, tra le prescrizioni è inserita la prescrizione n. 54 della Regione Lombardia e dalle stesse sono espunte le prescrizioni nn. 1.1.22, 1.1.23 e 1.1.25 del foglio condizioni trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

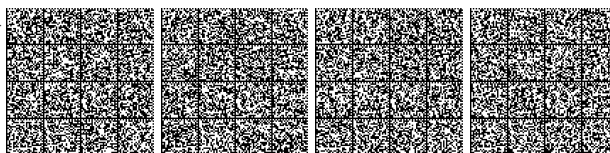
Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, citate al precedente punto 1.1, sono riportate nella 2ª parte del richiamato allegato 1 alla presente delibera di cui del pari fanno parte integrante. Il Soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2 Prescrizioni

2.1 Prima dell'inizio dei lavori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornirà a

questo Comitato chiarimenti approfonditi in merito alle motivazioni sottostanti l'utilizzo della cava di Covo in luogo delle cave di Fornovo S. Giovanni-Mozzanica, assicurando inoltre che la soluzione prospettata sia coerente con il fabbisogno complessivo di inerti di cui al piano cave della tratta ferroviaria Treviglio - Brescia.

Lo stesso Ministero trasmetterà a questo Comitato copia conforme della delibera della Giunta della Regione Lombardia n. X/432 del 19 luglio 2013, contenente l'espressione del consenso ai fini della intesa sulla localizzazione dell'intervento di cui al punto 1.1 espresso, sentiti i comuni interessati, dal Presidente della Regione Lombardia.



2.2 Al termine dei lavori l'area sarà ceduta al Comune di Covo e da quest'ultimo gestita a fini di uso pubblico.

2.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporà a questo Comitato una proposta concernente l'armonizzazione delle prescrizioni relative al progetto definitivo della tratta Treviglio Brescia, approvato con la delibera n. 81/2009, allegato 1, con quelle di cui al parere n. 634 del 4 febbraio 2011 della Commissione tecnica per la valutazione di impatto ambientale VIA — VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con le prescrizioni di cui al precedente punto 1.5.

3 Clausole finali

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti attinenti al progetto della variante approvata con la presente delibera.

3.2 Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel suddetto progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.5. Il citato Ministero procederà a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento

della politica economica (DIPE). Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'articolo 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

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

3.4 In relazione alle linee guida espone nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, la clausola che pone a carico dell'appaltatore adempimenti ulteriori rispetto alla vigente normativa, intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo previsti dalla vigente normativa, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi, i cui contenuti sono specificati nell'allegato 3 alla più volte richiamata delibera n. 81/2009, dovrà essere estesa al progetto approvato al punto 1.1.

3.5 Ai sensi della citata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 2 agosto 2013

Il Presidente: LETTA

Il segretario delegato: GIRLANDA

Registrato alla Corte dei conti il 14 febbraio 2014
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registrazione Economia e finanze, n. 472

ALLEGATO I

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (Legge n. 443/2001).

Linea AV/AC Milano-Verona: coltivazione della cava di Covo nell'ambito del progetto della linea AV/AC Treviglio - Brescia (CUP J41C0700000001)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

PRESCRIZIONI - PARTE PRIMA

1.1 Prescrizioni in sede di progettazione esecutiva.

Il soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione esecutiva, dovrà:

1. riproporre al MATTM il progetto esecutivo della rete di drenaggio, trattamento e smaltimento delle acque meteoriche gravanti sul fosso perimetrale, specificandone la rete di ricezione finale.

2. Completare la caratterizzazione dell'ambiente idrico, nelle sue due costituenti (acque superficiali e sotterranee), e nei rapporti reciproci fra esse in un contesto in cui il sistema di rogge e fontanili e la bassa soggiacenza della falda conferiscono alla componente un'elevata vulnerabilità, dovuta proprio alla stretta commistione tra tutti questi elementi.

3. Analizzare le interferenze delle due rogge nelle immediate vicinanze dell'area di progetto che, direttamente o indirettamente, recapitano nella Roggia Antegnate, con la viabilità di cantiere e con gli interventi previsti per la fase di coltivazione e per quella di recupero, valutare gli impatti con particolare riferimento al tratto che costeggia a nord l'area di progetto (Roggia Donna 1).

4. In riferimento alla realizzazione di un fosso perimetrale profondo 50 cm destinato ad intercettare l'afflusso all'interno della cava delle acque di dilavamento provenienti dai terreni ai contorno dello scavo, definire la precisa collocazione geometrica rispetto all'area di scavo, quale sia la effettiva funzionalità del fosso, i criteri del suo dimensionamento e se, data la scarsa profondità della falda, esso garantisca effettivamente una dispersione efficace delle acque accumulate.

5. Assicurare un'accurata regimazione delle acque meteoriche sia durante le attività di sfruttamento che successivamente a recupero ultimato.

6. Verificare nuovamente le interferenze previste a carico dei numerosi punti di prelievo dell'area mediante una più approfondita caratterizzazione idrogeologica, attraverso il ricorso a metodi diretti ed indiretti, finalizzata a definire il modello idrogeologico dell'area con un maggior grado di certezza, che chiarisca le geometrie ed i rapporti tra acquifero superficiale ed eventuali falde profonde, i parametri idrogeologici delle formazioni interessate e l'andamento della superficie piezometrica e fornire indicazioni circa la collocazione della base dell'acquifero superficiale.

7. Definire un piano di monitoraggio, ponendo particolare attenzione alla verifica e al monitoraggio di eventuali interferenze tra le rogge e le perturbazioni indotte dall'attività estrattiva sulla superficie piezometrica; per le acque sotterranee aumentare i punti di monitoraggio nella porzione meridionale, collocandone esternamente all'area estrattiva BreBeMi e tenendo presente l'andamento delle isopieze "deformato" anche nelle aree a SW e SE della cava, dove potrebbero essere trasportati eventuali inquinanti; anche i punti sul lato settentrionale, andrebbero aumentati con punti più esterni e soprattutto più distanti dalla reggia che limita l'area a nord; allo scopo di monitorare eventuali perturbazioni della falda determinate dagli scavi, e di verificare le modellizzazioni fatte, si suggerisce di aumentare i punti di controllo del livello piezometrico intorno il perimetro dell'area ma ad una distanza compatibile con le deformazioni piezometriche ipotizzate.

8. Specificare, ove necessario, la modalità con cui verrà applicata la tecnica del campionamento per il rumore; le misure di breve periodo per la verifica del limite differenziale in ambiente abitativo dovrebbero essere effettuate in corrispondenza degli scenari di lavorazione ritenuti più rumorosi; dovrà essere prevista un'attenta analisi per verificare l'eventuale presenza di componenti impulsive, tonali ed in bassa frequenza ed alla determinazione dei livelli differenziali all'interno degli ambienti abitativi dei ricettori censiti.



9. Relativamente all'impatto acustico, al fine di verificare il rispetto dei limiti previsti dalla normativa ed individuare eventuali misure di mitigazione ulteriori a quelle già previste, presentare un elaborato sulla previsione dell'impatto acustico aggiornato valutando in modo distinto il rumore dovuto alla viabilità principale esistente e alle piste di cantiere esterne alla cava dal rumore generato all'interno della cava, dovuto alle stesse lavorazioni e al transito dei mezzi; il rumore della viabilità dovrà essere confrontato con i limiti stabiliti dal DPR 142/2004 all'interno delle fasce di pertinenza acustica; al di fuori di tali fasce anche il rumore della viabilità contribuisce al raggiungimento dei valori assoluti di immissione; mentre il rumore generato dalle lavorazioni e dalla movimentazione dei camion interna alla cava dovrà essere confrontato con i limiti di cui al DPCM 14/11/1997 per la classe acustica di riferimento.

10. Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica.

11. Valutare eventuali modifiche possibili al rimodellamento del perimetro delle sponde ed accentuare, ove possibile, la non linearità degli elementi vegetali con andamento e copertura vegetazionale naturaliforme, non rettilinea, evitando la copertura totale, compatta e uniforme delle sponde e dell'area perilacustre, cercando inoltre di "ricucire" il verde da piantumare con quello delle siepi esistenti, anche per ricostruire il connettivo ecologico dei corridoi che sarà interrotto con la coltivazione della cava.

12. Valutare eventuali modifiche possibili al rimodellamento del perimetro dell'ampio bacino acquifero, perché ne siano smussate le rigidità formali e attraverso una forma più organica si abbia un migliore inserimento nel contesto paesaggistico.

13. Trasmettere alla Soprintendenza BAP di Milano e alla Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea del Ministero per i beni e le attività culturali, per una puntuale valutazione, elaborati grafici di dettaglio relativi alla mitigazione ambientale ed alla rimessa in pristino delle aree interessate dai lavori. In particolare, detti elaborati a carattere esecutivo dovranno indicare il tipo delle essenze vegetali da porre a dimora -prescelte tra quelle proprie della zona - e il relativo sesto di impianto, nonché prevedere idonee misure di assicurazione e controllo dell'attecchimento.

14. Dovranno essere adottate tutte le misure di mitigazione e contenimento previste nello studio, in particolare per la protezione dei recettori che risultano interessati da maggiori criticità negli incrementi di concentrazioni di polveri. Si raccomanda di rispettare, per quanto tecnicamente possibile in funzione della tipologia degli impianti, le indicazioni dell'allegato V (parte I) alla parte V del d.lgs. 152/2006.

15. Il posizionamento delle dune fonoassorbenti previste dovrà essere realizzato in maniera tale da salvaguardare le abitazioni presenti nelle vicinanze, in maniera tale da minimizzare l'impatto legato alle polveri ed al rumore in fase di cantierizzazione.

16. Al fine di limitare le emissioni sonore, gli esercenti l'attività di cava e lavorazione inerti dovranno inoltre mettere in atto le seguenti disposizioni ed interventi di mitigazione.

17. Verificare che le condizioni di esercizio siano quelle definite nello studio di impatto acustico;

18. Dovrà essere definita e messa in atto una procedura di gestione delle lamentele della cittadinanza caratterizzata da efficacia, consistenza e tempo di risposta adeguati con previsione, ove necessario, di interventi *ad hoc* di monitoraggio acustico da attuarsi in tempi rapidi ed individuazione delle possibili misure di contenimento del disagio da attuare.

19. Dovranno dettagliarsi gli aspetti relativi al recupero di tipo naturalistico dell'area, in particolare a zona umida, con specifico riferimento agli aspetti riguardanti la morfologia finale dell'area, la vegetazione utilizzata per la rinaturazione e la successiva ricaduta in termini faunistici. Al riguardo, dovrà ricostituirsi, ponendo particolare attenzione ad evitare la colonizzazione di specie alloctone, alla ricostituzione di un habitat agro-forestale sull'area dismessa dai lavori mediante riforestazione delle scarpate con essenze arboree ed arbustive autoctone di elevato valore trofico per la fauna selvatica omeoterme, con particolare riguardo ad essenze baccifere quali biancospino, prugnolo, sorbo, ecc. alternate ad alberi di alto fusto di particolare rilevanza anche paesaggistica: farnie, olmi, rovere, tigli, ecc..

20. Dovrà valutarsi, al fine di costituire un filtro di maggior spessore arboreo, il possibile ampliamento della fascia prevista ad impianto di boschi meso — igrofilo a ridosso della SP 102.

21. Dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio, da concordare con gli Enti interessati, che dovrà contenere anche controlli ante operam, in corso d'opera e post operam volti a verificare l'esistenza di eventuali variazioni nel regime dei fontanili posti a monte e a valle della cava stessa.

22. Il progetto di recupero ambientale deve essere elaborato in collaborazione di un tecnico abilitato in materie ambientali iscritti al relativo albo professionale o da tecnici qualificati appartenenti ad associazioni riconosciute in conformità alla normativa vigente: al proposito, si evidenzia che non è opportuna la realizzazione di un sesto di impianto arboreo/arbustivo regolare, che dovrà essere pertanto modificato, e che sarebbe interessante valutare anche un'eventuale proposta di recupero ambientate alternativa finalizzata a un diverso utilizzo delle aree al termine dell'attività di escavazione, in accordo con il Comune.

1.2 Prescrizioni in sede di esecuzione dell'opera.

Il soggetto aggiudicatario, in sede di esecuzione dell'opera, dovrà:

1. tenere al riparo dalle precipitazioni atmosferiche durante la fase di cantiere tutti i prodotti, le materie prime o i rifiuti che potrebbero rilasciare per dilavamento o incidente sostanze tossiche, nocive, corrosive o potenzialmente inquinanti; in caso di sversamenti accidentali, dovranno essere messe in atto tutte le procedure necessarie per salvaguardare le matrici ambientali coinvolte.

2. Adottare tutti gli accorgimenti necessari per scongiurare, nel corso dei lavori, possibili interferenze tra le falde e le sostanze potenzialmente inquinanti derivanti dai lavori medesimi.

3. Posizionare le previste dune fonoassorbenti in maniera tale da minimizzare l'impatto legato alle polveri ed al rumore in fase di cantierizzazione.

4. Silenziare, in fase di cantiere, le sorgenti di rumore secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale".

5. Utilizzare, ove possibile, mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori del cantiere e macchine operatrici (off road, gruppi elettrogeni), con motori a ciclo diesel, dotate, ove possibile, di specifici dispositivi di contenimento del particolato ad alta efficienza.

6. Attivare programmi di manutenzione dei mezzi finalizzati al mantenimento di livelli ottimali delle prestazioni emissive delle apparecchiature utilizzate e l'attivazione di misure mitigative per limitare la dispersione di materiale particolato.

7. Essere puntualmente adottate tutte le precauzioni e pienamente attuate tutte le misure di mitigazione/compensazione e monitoraggio prefigurate nel progetto e nello studio di impatto ambientale.

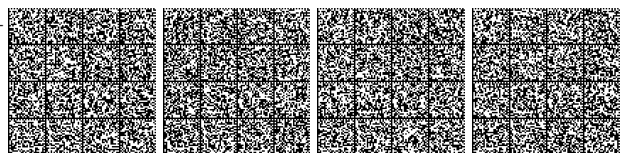
8. Relativamente alle acque superficiali, evitare lo sversamento del materiale terroso nei canali limitrofi all'area estrattiva e scongiurare eventuali locali franamenti delle sponde determinati dai passaggi degli automezzi sulla viabilità locale.

9. Essere attuate tutte le misure necessarie a proteggere la risorsa idrica da ulteriori rischi di inquinamento. In particolare, durante la fase di cantiere dovrà essere posta attenzione nella regimazione delle acque meteoriche e nell'escludere la possibilità di sversamenti di oli e carburanti da parte dei macchinari presenti, nel rispetto di quanto previsto dalla disciplina nazionale e regionale di settore.

10. A conclusione dei lavori di estrazione, prevedere il recupero ambientale secondo le modalità definite per la parte della cava autorizzata.

11. Condurre attraverso personale qualificato le operazioni di assistenza allo scotico con mezzo meccanico e, in caso di ritrovamento, di scavo archeologico, ed effettuare tutte le attività archeologiche in base agli accordi/prescrizioni delle Soprintendenze territoriali. Preliminarmente all'attivazione delle attività di scavo dovranno essere concordati accordi di dettaglio con la Soprintendenza competente. La Soprintendenza per i beni archeologici sarà invitata a partecipare alle attività in campo con comunicazione scritta e potrà supervisionare i lavori per quanto di sua competenza.

12. Utilizzare, ove possibile e compatibilmente con i mezzi d'opera impiegati, mezzi meccanici di medie dimensioni, cingolati e con benna liscia; il manovratore dovrà operare, ove possibile nelle fasi di coltivazione, secondo le indicazioni di volta in volta fornite dell'operatore archeologico sul campo e, comunque, lo scavo dovrà essere condotto con passate regolari, di 10-20 centimetri, sino alle quote in progetto o, comunque sino al raggiungimento dello strato sterile, non antropizzato.



13. Effettuare, anche con la collaborazione del Comune di Covo, una attività preventiva di informazione, rivolta alla popolazione interessata, sulla collocazione temporale e durata stimata delle attività.

14. Puntualmente adottare tutte le precauzioni e pienamente attuate tutte le misure di mitigazione e monitoraggio prefigurate nel progetto e nello S.I.A., così come indicate dal Proponente nella documentazione depositata.

15. Verificare, poiché è prevista la ricollocazione, seppur parzialmente, dello scotico inizialmente asportato, che la qualità e le caratteristiche dei suoli rimangano inalterate rispetto alla situazione ante operam, al fine di garantire che non vi siano state riduzioni della fertilità o della capacità d'uso dello stesso.

16. Rimuovere esclusivamente con mezzi meccanici, qualora ne venga riscontrata la presenza sui cumuli di materiale, le specie alloctone ed infestanti.

17. Realizzare all'inizio di ciascuna fase in maniera separata da qualsiasi altro movimento terra la decorticazione del primo orizzonte di suolo pedogenizzato (dello spessore di 50 cm).

18. Decorticare anche le zone destinate al deposito temporaneo di materiali, le superfici destinate alla circolazione interna dei mezzi meccanici, nonché tutte le superfici che potrebbero essere in qualche modo costipate da azioni connesse all'intervento.

19. Evitare di miscelare il materiale risultante con altri materiali; tale materiale dovrà essere conservato in accumuli realizzati nell'ambito dell'area d'intervento, per essere ridisteso come strato di finitura nella fase di risistemazione del sito.

20. Realizzare i cumuli di suolo pedogenizzato con spessori ridotti e dovrà esserne evitata la compattazione, anche accidentale.

21. Verificare le caratteristiche pedogenetiche a fine lavori (termine del ripristino morfologico dell'area) ad ulteriore garanzia per il raggiungimento di una buona qualità agronomica del terreno di imposta su cui effettuare il ripristino vegetazionale dell'area.

22. In riferimento alla rimozione dello strato di suolo fertile (orizzonti pedologici) per uno spessore medio di 50 cm che sarà stoccato con la formazione di dune lungo il perimetro dell'area estrattiva per poi essere riutilizzato nella fase di ripristino ambientale, si ritiene necessario prevedere le seguenti azioni, ad integrazione delle misure mitigative contenute nel progetto.

23. Al fine di non produrre mescolamenti degli orizzonti pedologici è necessario che la relativa asportazione e accumulo rispetti la successione naturale, per quanto possibile ed per quanto le condizioni meteorologiche consentiranno, in condizioni asciutte e con macchine di peso idoneo ad evitare compattamenti che possano pregiudicare il successivo utilizzo agricolo. Anche la successiva stesura, nella fase di ripristino ambientale dovrà rispettare l'ordine originario degli orizzonti, per quanto possibile. Si presterà massima attenzione ad evitare compattamenti.

24. Le dune perimetrali di accumulo devono assumere sezione trapezoidale con altezze non superiori a 2 m circa, al fine di evitare fenomeni di compattazione, in generale sono da evitare fenomeni di erosione e ristagno d'acqua.

25. Considerato che il volume di suolo agrario necessario per il ripristino sarà inferiore rispetto quello ricavato dalle operazioni di scotico, si ritiene opportuno che lo spessore di suolo ricollocato sia di almeno 80 cm (in luogo dei 50 cm previsti nel progetto), al fine di conferire maggiore efficacia all'attecchimento degli impianti arboreo-arbustivi.

26. Rispetto all'assetto delle proprietà, lo Studio di Impatto Ambientale indica la presenza di una sola azienda agricola che ad oggi conduce tali terreni. Si segnala che ai sensi della sentenza della Corte costituzionale del 10/06/2011 n. 181 con la quale è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'art. 40, c. 2 e 3 del DPR 327/2001 e in particolare il criterio del Valore Agricolo Medio (VAM), le procedure

di esproprio dovranno considerare criteri di indennità basati su requisiti specifici del bene e il reale valore commerciale dello stesso.

27. Dovrà inoltre essere garantita la continuità della rete dei canali irrigui e di colò a servizio degli appezzamenti limitrofi.

28. Dovranno adottarsi tutte le cautele atte ad evitare che si verifichino scarichi di materiali inquinanti o che comunque possano alterare le diverse matrici ambientali, correlabili con lo smantellamento e/o l'installazione e l'esercizio di eventuali impianti di lavorazione dei materiali estratti, di depurazione e smaltimento delle acque di lavaggio.

29. Durante la fase di cantiere, tutti i prodotti, le materie prime o i rifiuti che potrebbero rilasciare per dilavamento o incidente sostanze tossiche, nocive, corrosive o potenzialmente inquinanti dovranno essere tenute al riparo dalle precipitazioni atmosferiche; in caso di sversamenti accidentali, dovranno essere messe in atto tutte le procedure necessarie per salvaguardare le matrici ambientali coinvolte.

30. Dovrà impedire l'ingresso di persone non autorizzate nonché l'eventuale verificarsi di scarichi abusivi, delimitando il perimetro di cava con una rete e attrezzando gli accessi con cancelli che rimarranno aperti solamente durante l'orario di attività.

31. Dovrà realizzarsi un fossa perimetrale, profondo 50 cm, per impedire l'afflusso all'interno della cava delle acque di dilavamento provenienti dai terreni al contorno dello scavo.

32. Dovrà prevedersi un'azione di protezione dinamica integrando il piano di monitoraggio qualitativo delle acque profonde progettato per la AC/AV e per Bre.Be.Mi. in particolare si prevede di:

- utilizzare, per il monitoraggio della falda, i piezometri realizzati in fase di studio;

- effettuare misure dei livelli idrici e il prelievo nei piezometri tramite una pompa sommersa di dimensioni e caratteristiche tecniche (portata e prevalenza) idonee al sollevamento delle acque;

- prevedere analisi delle acque.

33. Dovranno adottarsi tutte le tecniche gestionali volte a ridurre ove possibile la diffusione di polveri anche mediante la realizzazione di barriere frangivento e l'eventuale interruzione delle lavorazioni quando la velocità del vento è superiore a 10 m/s; Saranno predisposti programmi di bagnatura delle piste e si limiterà l'escavazione di materiali fini - se non inumiditi - al fine di prevenire la formazione di polveri. Si fa presente che la cava è in acqua.

34. Per ciò che concerne le emissioni autoveicolari dovranno essere effettuati periodici controlli degli scarichi, assicurandosi che siano conformi alle indicazioni normative vigenti.

35. Dovrà essere privilegiato l'utilizzo di carburanti a minimo contenuto di zolfo.

36. Dovrà essere evitato, compatibilmente con le condizioni di sicurezza dei lavoratori, lo stazionamento di mezzi a motore acceso.

37. Per limitare il sollevamento di polveri e materiali fini si dovrà evitare, per quanto possibile, di movimentare materiale a bassa granulometrica con livelli di umidità particolarmente bassi; in tal caso sarà necessario provvedere ad attività di innaffiamento.

38. Dovrà valutarsi la possibilità di pavimentare con stesura di fondo bituminoso la viabilità di collegamento che conduce alla S.P.102 a, data la presenza di edifici a breve distanza (cascina Cavallina).

39. Sulle piste interne ed esterne non consolidate (non asfaltate) sarà necessario, nei periodi siccitosi e comunque con scarsa umidità della superficie stradale, legare le polveri in modo adeguato mediante autocisterna a pressione o impianto d'irrigazione automatica.

40. I mezzi utilizzati per il trasporto delle terre di scavo e dei materiali per le opere di ripristino dovranno essere dotati di specifico telone di chiusura. Per trasporti che interessino centri abitati o avvengano a meno di 100 metri da essi, i teloni dovranno risultare tirati.



41. Dovrà essere effettuato il lavaggio dei pneumatici di tutti i mezzi in uscita sulla viabilità ordinaria.

42. Nel caso in cui la viabilità di collegamento tra cava e cantiere o le piste si trovino ad una distanza inferiore a 25 metri da abitazioni o aree esterne normalmente utilizzate per le attività umane, sarà necessario dotarle anche di ulteriore mitigazione. La mitigazione potrà essere di tipo temporaneo e realizzata con materiali leggeri quali teli, ombreggianti, ecc., purché tali elementi raggiungano un'altezza superiore ad 1.5 metri dal fondo della pista. La mitigazione avrà lo scopo di intercettare la maggior parte delle polveri che si sollevano dalla pista, e pertanto dovrà essere realizzata sul lato rivolto verso l'area e/o l'abitazione da tutelare.

43. Sulle piste le velocità di percorrenza dei mezzi non dovranno superare i 20-25 Km/ora.

44. Dovrà condursi un monitoraggio del PM10 presso i recettori residenziali situati nell'intorno dell'impianto, per confermare i risultati della simulazione modellistica presentata. Le modalità di esecuzione dovranno essere preventivamente concordate con ARPA, alla quale dovranno essere trasmessi i risultati; sulla base delle risultanze potranno essere definite ulteriori misure mitigative oltre a quelle indicate nel progetto al fine di conseguire il rispetto dei limiti prescritti.

45. Salvo casi particolari, per una maggiore accettabilità da parte dei cittadini di valori di pressione sonora elevati, la pianificazione delle attività dovrà accordare la preferenza per le lavorazioni nel periodo diurno evitando, preferibilmente, le ore di maggiore quiete o destinate al riposo.

46. Durante le prime fasi di coltivazione di cava, realizzare lungo i confini est, ovest e nord della stessa, un accumulo di terreno (duna) avente altezza di almeno 4 metri utilizzando il cappellaccio, il terreno di scotico ed il terreno di scarto.

47. Imporre direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi.

48. L'uso scorretto degli avvisatori acustici deve essere vietato, sostituendoli compatibilmente con il mantenimento delle condizioni di sicurezza dei lavoratori, con avvisatori

49. Limitatamente al monitoraggio degli impatti gli esercenti l'attività di cava e lavorazione inerti dovrà accertarsi che le macchine e attrezzature impiegate rispettino i limiti d'emissione sonora previsti, per la messa in commercio, dalla normativa vigente nazionale e comunitaria, ove possibile.

50. L'uso degli avvisatori luminosi in luogo di quelli acustici potrà essere messo in atto dopo attenta valutazione dei rischi, al fine di prevenire gli infortuni sul lavoro.

51. In nessun caso dovrà essere svolta attività, compreso traffico di mezzi indotto, in periodo notturno.

52. Dovrà essere effettuato un monitoraggio acustico in corso d'opera con particolare attenzione ai recettori prevedibilmente maggiormente impattati in relazione alla loro sensibilità ed ai livelli di rumore stimati.

53. Compatibilmente con le attività dovranno essere adottate ove necessario, anche sulla base dei dati del monitoraggio acustico in corso d'opera e in ragione delle specifiche sensibilità recettoriali, misure gestionali e di mitigazione provvisoria a tutela dei recettori maggiormente impattati.

54. Dovrà essere data adeguata e capillare informazione, in caso di lavorazioni potenzialmente oggetto di particolare disturbo, alla cittadinanza interessata circa la collocazione temporale e la durata delle attività, in particolare quelle potenzialmente in grado di determinare maggior disturbo.

55. Gli interventi di recupero ambientale prospettati dovranno essere realizzati, per quanto possibile, contestualmente alla coltivazione

della cava stessa, in armonia con quelli già previsti per la cava di prestito c.d. "BG3".

56. Nel corso degli interventi di riqualificazione naturalistica dovrà essere posta particolare attenzione ad evitare la colonizzazione delle specie alloctone.

57. L'invaso occupato da acqua da affioramento di falda dovrà essere riqualificato anche come zona umida attraverso la ricostituzione di una chiostra di vegetazione ripariate prevedendo la reintroduzione di anfibi e di fauna ittica autoctona della pianura bergamasca.

58. Verificare se il terreno di scotico accatastato per gli interventi di recupero ambientale abbia conservato la qualità e le caratteristiche rilevate in situazione ante operam al fine di garantire un adeguato grado di fertilità e della capacità d'uso dei suoli.

59. Dovrà realizzarsi un bio - monitoraggio sia ante operam che post operam, utile a verificare l'impatto dell'opera sugli habitat e sulle specie faunistiche che caratterizzano il sito.

60. Dovrà essere garantito un costante monitoraggio e manutenzione delle essenze poste a dimora con il recupero ambientale per verificare l'attecchimento della vegetazione arborea/arbustiva e la sostituzione delle morie e delle fallanze.

61. Dovrà essere effettuato il monitoraggio del rumore indotto in corso d'opera con particolare riguardo alle fasi di maggiore rumorosità ed alla sensibilità dei recettori. Ove necessario per contenere il disturbo presso i recettori, dovranno essere attuate misure di mitigazione, anche temporanea, considerando l'entità del disturbo e la sensibilità dei recettori.

62. Dovrà effettuarsi il monitoraggio del PM10 e delle polveri aerodisperse nell'intorno dell'impianto in periodo di massima attività e di fermo, anche tenendo conto di eventuali previsioni di monitoraggio già comprese nel progetto della linea AC/AV.

63. Il Piano di monitoraggio, aggiornato con le prescrizioni n. 59, n. 60, n. 61 e n. 62 di cui sopra, dovrà essere concordato con ARPA, a cui saranno anche trasmessi i relativi risultati;

64. Dovrà essere indicata la destinazione del materiale trasportato lungo la SP 102, anche in ordine alla valutazione del carico di mezzi sull'infrastruttura viaria, in corso di coltivazione con documenti di trasporto e relativi report.

RACCOMANDAZIONI - PARTE SECONDA

Raccomandazioni in sede di esecuzione dell'opera.

1. Si raccomanda al soggetto aggiudicatore di adoperarsi, in sede di esecuzione dell'opera, per l'utilizzo di tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali al fine di minimizzare l'impatto acustico, fra i quali:

a) l'adozione di macchine conformi alle direttiva CE in materia di emissione acustica;

b) l'impiego di avvisatori acustici solo qualora non sostituibili con altri di tipo luminoso, nel rispetto della normativa sulla sicurezza dei lavoratori;

c) l'idonea organizzazione dell'attività di cantiere;

d) la preventiva informazione, in caso di lavorazioni particolarmente rumorose od impattanti, alle persone potenzialmente disturbate dalla rumorosità del cantiere, sui tempi e modi di esercizio, nonché sulla data di inizio e fine lavori.

14A01603

