

# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 26 giugno 2009.

**Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19 adeguamento a quattro corsie della SS 640 «Di Porto Empedocle» - tratto dal km 44+000 al km 74+300 (svincolo A19).** (Deliberazione n. 37/2009).

## IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 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, vengano 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 applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61, e che prevede la possibilità di una diversa allocazione delle relative risorse;

VISTO l'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dall'1 gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

VISTO l'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

- il comma 128, che rfinanzia il FAS;
- il comma 130, che, a parziale modifica del citato art. 60 della legge n. 289/2002, dispone che la diversa allocazione delle risorse per le aree sottoutilizzate possa essere effettuata anche al fine di accelerare la spesa e dare impulso e sostegno all'andamento del ciclo economico del Mezzogiorno, tramite lo spostamento di risorse da interventi con capacità di spesa diluita nel tempo a interventi in grado di produrre un'anticipazione della stessa, e che, a tale scopo, stabilisce di dare priorità nel 2004 agli interventi nei settori relativi a sicurezza, trasporti, ricerca, acqua e rischio idrogeologico;
- i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

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, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO il decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35, recante "Disposizioni urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale", convertito, con modificazioni, dalla legge 14 maggio 2005, n. 80, e visti in particolare:

- l'articolo 5, comma 1, che dispone che – per le finalità di accelerazione della spesa in conto capitale di cui al comma 1 dell'art. 60 della legge n. 289/2002, come modificato dall'art. 4, comma 130, della legge n. 350/2003 – questo Comitato finanzi prioritariamente gli interventi inclusi nel programma per le infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001, selezionati secondo i principi adottati nella propria delibera 29 settembre 2004, n. 21;
- l'articolo 8, comma 6, che prevede che la copertura degli interventi di cui all'art. 5, comma 1, avvenga tramite un trasferimento – da incentivi a investimenti pubblici materiali e immateriali – di un importo non inferiore a 750 milioni di euro;



VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (“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 in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente “lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi”;
- l’articolo 13, che conferma la responsabilità dell’istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita “struttura tecnica di missione;
- l’articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e s.m.i., 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 l’articolo 6-quinquies del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante “Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria” il quale istituisce nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall’anno 2009, un fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui e’ riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese;

VISTO l’articolo 18 del decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante “Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale”, convertito con modificazioni nella legge 28 gennaio 2009, n. 2, il quale - in considerazione della eccezionale crisi economica internazionale e della conseguente necessità della riprogrammazione nell’utilizzo delle risorse disponibili, fermi i criteri di ripartizione territoriale e le competenze regionali nonché quanto previsto, fra l’altro, dall’art. 6-quinquies della richiamata legge n. 133/2008 - dispone che il CIPE, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e con il Ministro per le infrastrutture ed i trasporti, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, assegni, fra l’altro, una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate al Fondo infrastrutture di cui all’art. 6-quinquies, anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l’edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l’innovazione tecnologica e le infrastrutture strategiche per la mobilità;

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

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell’ambito del “Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa”, tra i “Sistemi stradali ed autostradali” la “Agrigento – Caltanissetta – A 19” con un costo complessivo di 619,7 milioni di euro;

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 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;



VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 19 (G.U. n. 254/2004), con la quale questo Comitato ha ripartito le risorse per le aree sottoutilizzate recate dalla legge n. 350/2003 (come modificata dal decreto legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191), riservando, al punto F.2.1 della "tabella impieghi", 1.130 milioni di euro all'accelerazione del programma delle infrastrutture strategiche e, al successivo punto F.2.2, 288,0 milioni di euro alla "sicurezza", di cui 31,0 a fini di tutela dell'accelerazione di detto programma;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 21 (G.U. n. 275/2004), con la quale questo Comitato ha finalizzato le risorse destinate dalla richiamata delibera n. 19/2004 all'accelerazione del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) e 200,0 milioni di euro resi disponibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle risorse attribuite al Ministero stesso in via ordinaria, riservando 23,0 milioni di euro per finalità premiali;

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;

VISTA la propria delibera 27 maggio 2005, n. 34 (G.U. n. 235/2005), recante "ripartizione generale delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – quadriennio 2005-2008", e visti in particolare:

- la voce Q.2.1 della tabella di assegnazioni, che quantifica in 637,5 milioni di euro la quota attribuita al Mezzogiorno per l'accelerazione del PIS;
- la voce R.1. di detta tabella, concernente l'accantonamento di 300,0 milioni di euro per l'ulteriore finanziamento del programma di accelerazione di cui all'art. 4, comma 130, della legge n. 350/2003;
- il punto 14 che prevede che con separata delibera si provvederà – per il citato ammontare di 637,5 milioni di euro e secondo i criteri adottati nella delibera n. 21/2004 - all'individuazione degli interventi ricadenti nel Mezzogiorno inclusi nel PIS, che, avendo necessità di risorse finanziarie aggiuntive per la loro completa realizzazione, abbiano la capacità di produrre spesa in misura significativa negli anni 2005-2006, mentre l'importo di 112,5 milioni di euro resta accantonato per interventi infrastrutturali prioritari nelle Regioni del Centro-Nord;

VISTA la delibera 29 luglio 2005, n. 98 (G.U. n. 245/2005), con la quale questo Comitato:

- ha quantificato in 252,8 milioni di euro le risorse di cui alla delibera n. 21/2004 non ancora allocate, destinandole al finanziamento degli interventi collocati nelle posizioni successive alla 11<sup>a</sup> nell'allegato A della delibera stessa;
- ha destinato l'85 per cento dell'accantonamento di cui al punto R.1 della tabella di assegnazioni di cui alla delibera n. 34/2005 all'accelerazione degli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche localizzati nel Mezzogiorno;
- ha finalizzato le risorse di cui all'alea precedente (pari a 255,0 milioni di euro), le risorse di cui al punto Q.2.1 della delibera n. 34/ 2005 (637,5) – al netto di 17,85 Meuro riservati alla premialità – e le eventuali risorse residue ex delibera n. 21/2004 al finanziamento degli interventi considerati eleggibili alla stregua dei criteri di cui alla delibera per ultimo citata e riportati nell'allegato 1;

VISTA la delibera 2 dicembre 2005, n. 156 (G.U. n. 196/2006), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo di un primo lotto dell'adeguamento a 4 corsie della SS 640 di Porto Empedocle (compreso tra il chilometro 9+800 e il chilometro 44+400 ) con un limite di spesa di 594,5 milioni di euro e ha contestualmente assegnato 205,6 milioni di euro per la realizzazione dell'opera a valere sulle risorse del FAS destinate al cosiddetto Programma di accelerazione delle opere della Legge Obiettivo;

VISTA la delibera di questo Comitato 21 dicembre 2007, n. 166 (G.U. n. 123/2008), recante "Attuazione del quadro strategico nazionale (QSN) 2007-2013 - Programmazione del Fondo per le aree sottoutilizzate" che, con riferimento al periodo di programmazione 2007-2013, ha ripartito le risorse del Fondo per un importo complessivo pari a 63.273 milioni di euro;



VISTA la propria delibera 18 dicembre 2008, n. 112 (G.U. n. 50/2009), con la quale questo Comitato ha, fra l'altro, disposto l'assegnazione di 7.356 milioni di euro a favore del Fondo infrastrutture di cui all' art. 6 quinquies della citata legge n. 133/2008 e all'art. 18 della legge n. 2/2009, per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTA la propria delibera 6 marzo 2009, n. 1 (G.U. n. 137/2009), con la quale la dotazione del Fondo Aree Sottoutilizzate di cui alla citata delibera 166/2007, alla luce delle riduzioni complessivamente apportate in via legislativa, viene ridotta a 45.080,8 milioni di euro, di cui 27.027 milioni di euro da assegnare a favore delle Regioni e Province autonome;

CONSIDERATO che a valere sul predetto importo di 27.027 milioni di euro, la citata delibera n. 1/2009 assegna 4.093,7 milioni di euro alla Regione Siciliana;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

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 n. 22168 del 27 maggio 2009, successivamente integrata con la nota del 23 giugno 2009, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso le relazioni istruttorie "Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 "di Porto Empedocle", tratto dal Km 44+000 al Km 74+300 (svincolo A19)" proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo e il finanziamento dell'opera;

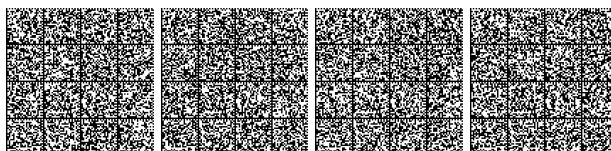
CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

RILEVATO che l'opera di cui sopra è esplicitamente compresa nel 1° atto integrativo all'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Siciliana del 14 ottobre 2003, sottoscritto il 4 ottobre 2007;

TENUTO CONTO che il ribasso della gara espletata sul citato primo lotto (dal Km. 9+800 al Km. 44+400 ) dell'itinerario in esame, ha reso disponibili 95.023.224,23 euro, di cui 32.855.358,63 euro relativi al contributo concesso con la delibera n. 156/2005 di questo Comitato a valere sulle disponibilità del Fondo FAS accelerazione relative al 2008 e 62.177.076,06 euro relativi al contributo concesso dalla Regione Siciliana a valere sui fondi FAS regionali;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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



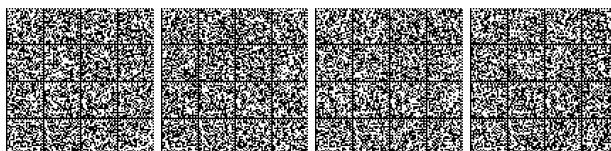
## PRENDE ATTO

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

- *sotto l'aspetto tecnico procedurale*
  - che il progetto definitivo in esame prevede l'adeguamento a quattro corsie della S.S. 640 "di Porto Empedocle" mediante la realizzazione di una nuova infrastruttura nel tratto compreso fra il Km 44+000 della Contrada Grotta Rossa, ed il Km 74+300 svincolo con la A19, con un tracciato che in buona parte riutilizza il sedime esistente ed ha uno sviluppo complessivo di circa 34,300 Km;
  - che l'arteria risulterà classificata alla categoria B del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, con due corsie per senso di marcia da 3,75 m, banchine da 1,75 m e spartitraffico da 3,50 m;
  - che il progetto prevede, come opere principali d'arte, la realizzazione di sedici viadotti, cinque gallerie artificiali, quattro gallerie naturali, di cui la galleria Caltanissetta a doppio fornice di circa 4050 m. di sviluppo, e sei svincoli, di cui tre di nuova costruzione e tre di adeguamento di quelli già esistenti;
  - che l'opera è completata con un'importante rete di viabilità secondaria di riconnessione alla viabilità preesistente e di accesso a tutti gli insediamenti di tipo residenziale e/o produttivo;
  - che l'intervento rappresenta il completamento dell'itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19, relativamente al quale con la citata delibera n. 156/2005 questo Comitato ha già approvato il progetto definitivo di un primo lotto compreso tra il chilometro 9+800 e il chilometro 44+400;
  - che l'intervento in questione è inserito nell'Accordo di programma quadro l'APQ Trasporto stradale del 23 settembre 2008;
  - Che il progetto definitivo in esame è stato redatto dall'ATI: TECHNITAL S.p.A. (Mandataria), PROGIN S.p.A., DELTA INGEGNERIA S.r.l., S.I.S. STUDIO DI INGEGNERIA STRADALE S.r.l., INFRATEC SRL CONSULTING ENGINEERING, aggiudicatario della gara per servizi di progettazione, con l'indirizzo e la verifica del gruppo di lavoro della Direzione Centrale Progettazione, all'uopo costituito, a supporto del Responsabile del Procedimento.
  - che il responsabile unico del progetto ha attestato la rispondenza del progetto definitivo a quello preliminare posto a base dalla predetta convenzione e in precedenza approvato dagli enti territoriali interessati, con limitate variazioni – rispetto all'asse originario – intese ad adeguare il tracciato alle indicazioni del citato decreto ministeriale del 5 novembre 2001;
  - che con nota 169526-P del 19 dicembre 2008 il Presidente dell'ANAS ha comunicato che il soggetto aggiudicatore ha proceduto all'aggiornamento dell'elenco prezzi, applicando al progetto i prezzi ANAS 2008, per cui il costo complessivo del progetto in argomento è pari a 990.000.000,00 euro;
  - che con nota 97385/P del 2 agosto 2007, il progetto definitivo è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle Amministrazioni interessate ed ai gestori di opere interferenti;
  - che in data 9 agosto 2007 con pubblicazione sui quotidiani "Il Sole 24 Ore", e "Quotidiano di Sicilia" è stato dato avviso al pubblico in relazione a quanto prescritto dalla normativa applicabile in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e di Procedura di Esproprio (PU), e che a partire dal successivo 20 agosto i relativi atti sono stati depositati presso l'Ufficio VIA della Regione Siciliana e presso l'Ufficio per le Espropriazioni della Direzione ANAS per la Viabilità della Sicilia;
  - che in data 6 dicembre 2007 con pubblicazione sui quotidiani "Il Sole 24ore" e "Quotidiano di Sicilia" è stata dato avviso di integrazione della precedente pubblicazione, in relazione al territorio del comune di Enna ed i relativi atti sono stati depositati presso l'Ufficio VIA della Regione Siciliana e l'Ufficio per le Espropriazioni della Direzione ANAS per la Viabilità della Sicilia;



- che in data 4 febbraio 2008 si è tenuta la Conferenza di servizi convocata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
  - che con nota n. 36 del 10 marzo 2008, l'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana ha trasmesso il parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni;
  - che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, con nota n. 5277 in data 5 maggio 2008;
  - che il Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni con nota n. 15632 del 22 ottobre 2008;
  - che la Regione Siciliana, con nota n. 9630 dell'11 dicembre 2008, ha espresso parere favorevole all'intesa sulla localizzazione dell'opera, ai sensi degli articoli 165 e 167 del D.Lgs. 163/2006;
  - che gli enti gestori delle interferenze e le altre Amministrazioni competenti al rilascio di permessi ed autorizzazioni in sede di Conferenza di servizi o con atti successivi, si sono pronunciati sul progetto definitivo in argomento, esprimendo pareri favorevoli o rilasciando le autorizzazioni di competenza, con talune prescrizioni e raccomandazioni cui il soggetto aggiudicatore ottempererà in sede di redazione del progetto esecutivo o durante il corso dei lavori;
  - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttoria, ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dagli Enti istituzionali e ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore è l'ANAS S.p.A.;
  - che la modalità di affidamento prevista è il ricorso a Contraente generale;
  - che il tempo contrattuale per l'esecuzione dei lavori è previsto in giorni 1520, pari a circa 4 anni e 2 mesi dall'inizio delle attività
  - che il CUP assegnato all'intervento è F 91B09000070001;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo complessivo dell'opera è pari a 990.000.000,00 euro di cui 787.636.149,28 euro per lavori a base di appalto, e 202.363.850,72 euro per somme a disposizione e oneri di investimento;
  - che detto costo è stato computato dal soggetto aggiudicatore sulla base del prezzario ANAS – Direzione generale per la Sicilia aggiornati all'anno 2008, nonché dell'elenco prezzi per la Salerno – Reggio Calabria e per la Catania – Siracusa anche questi aggiornati al 2008 e, per i prezzi non contemplati nei citati prezzari, sulla base di specifiche analisi prezzi in aderenza con gli elaborati progettuali;
  - che, per adempiere alla prescrizione del Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare, viene riservato un importo di 19,69 milioni di euro a compensazioni ambientali e che per adempiere a ulteriori prescrizioni viene accantonato un importo aggiuntivo di 9,00 milioni di euro, mediante corrispondente riduzione della voce "imprevisti" del quadro economico del tratto in esame e che viene chiesta l'autorizzazione a utilizzare gli importi derivanti dal ribasso d'asta conseguito in sede di gara per la scelta del Contraente generale per reintegrare, in tutto o in parte, detta voce;
  - che il progetto, secondo quanto previsto dell'APQ trasporto stradale del 23 settembre 2008, è coperto finanziariamente per 372.514.949,00 euro a valere sui fondi FAS regionali recati dalla delibera n. 3/2006 di questo Comitato e per 213.343.278,58 euro a valere su fondi ANAS, per complessivi 585.858.227,58 euro;
  - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha individuato un 1° stralcio funzionale di circa 20,30 Km. (Canicatti - Svincolo Caltanissetta Sud incluso) del tratto in esame del valore di 795.000.000;



- che per la copertura finanziaria di tale 1° stralcio il predetto Ministero propone di utilizzare i 585.858.227,58 euro già disponibili e di assegnare i residui 209.141.772,42 euro a valere sui 7.356 milioni di euro destinati con delibera n. 112/2008 di questo Comitato a favore del Fondo infrastrutture di cui all' art. 6 quinquies della citata legge n. 133/2008 e all'art. 18 della legge n. 2/2009, per interventi di competenza del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- che la Regione Siciliana, con nota n. 5852 del 23 giugno 2009, ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di proporre al CIPE l'approvazione dell'intero progetto definitivo del tratto in esame, comprensivo quindi del 2° stralcio funzionale del costo di 195,00 milioni di euro, al fine di garantire il completamento dell'itinerario e la cantierizzazione dell'intero intervento. A tal fine, la Regione ha proposto l'utilizzo di 95.023.224,23 euro provenienti dal ribasso del primo tratto, già appaltato dall'ANAS, assicurando la copertura del fabbisogno residuo di 99,98 milioni di euro a valere sulle risorse FAS 2007-2013 di pertinenza della Regione Siciliana, chiedendo che l'eventuale ribasso d'asta conseguito nella gara per la scelta del contraente generale del tratto in esame sia utilizzato a restituzione totale o parziale delle risorse FAS 2007-2013 messe a disposizione dalla medesima Regione Siciliana;
- che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto di aderire alla proposta così specificata, osservando che i ribassi d'asta dovranno, in primis, assicurare la ricostituzione degli imprevisti per un importo massimo di 28,69 milioni di euro e che comunque, in relazione al prezzario 2008 utilizzato per la determinazione dei costi, il ribasso atteso sul tratto in esame dovrebbe consentire anche il ristoro delle somme messe a disposizione della Regione Siciliana a valere sulle risorse FAS 2007-2013 fino alla concorrenza dell'importo di 99,98 milioni di euro;
- che, secondo l'analisi costi-benefici sviluppata ipotizzando una "vita utile" dell'opera di 50 anni, il progetto in esame presenta un V.A.N.e. (Valore Attuale Netto Economico) di 49,583 milioni di euro e un T.I.:R.e. (Tasso Interno di Rendimento Economico) di 6,15 per cento;
- che il piano economico-finanziario non evidenzia un "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione dell'opera, non essendo prevista l'applicazione di tariffe in relazione alla rilevata tipologia di strada extraurbana principale di cui alla categoria B del citato decreto ministeriale 5 novembre 2001;

## 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 delle disposizioni sugli espropri di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640, tratto dal Km 44+000 al Km 74+300 Svincolo A 19".  
E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.  
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.
- 1.2 L'importo di 990.000.000 euro – indicato nella "presa d'atto" – costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del suddetto progetto, sono riportate nella 1<sup>a</sup> parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, e devono essere sviluppate in fase di progettazione esecutiva.



Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2<sup>a</sup> parte del citato allegato 1. Qualora il soggetto aggiudicatore 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.

- 1.4 E' altresì approvato il programma di risoluzione delle interferenze, predisposto, ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 190/2002, dal soggetto aggiudicatore in relazione alle osservazioni pervenute dai relativi Enti gestori.
- 1.5 L'elenco degli elaborati progettuali relativi agli espropri ed alle interferenze è riportato nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

## 2. *Assegnazione contributo*

- 2.1 Per la realizzazione dell' "Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19": adeguamento a quattro corsie della SS 640, secondo tratto 1° stralcio funzionale, viene assegnato all'ANAS un contributo massimo di 209.141.772,42 euro a valere sui 7.356 milioni di euro destinati con delibera n. 112/2008 di questo Comitato a favore del Fondo infrastrutture di cui all' art. 6 quinquies della citata legge n. 133/2008 e all'art. 18 della legge n. 2/2009, per interventi di competenza del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- 2.2 Per la realizzazione dell' "Itinerario Agrigento –Caltanissetta-A19, adeguamento a adeguamento a quattro corsie della SS 640, secondo tratto 2° stralcio funzionale, viene assegnato all'ANAS, a completamento del finanziamento a carico dei fondi della Regione Siciliana di cui alla "presa d'atto", un contributo massimo di 32.855.358,63 euro recuperati dai ribassi d'asta e relativi al contributo concesso con la delibera n. 156/2005 di questo Comitato a valere sui fondi del programma di accelerazione di cui all'art. 4, comma 130, della legge n. 350/2003.
- 2.3 I ribassi d'asta vengono destinati in primo luogo al ripristino della voce "imprevisti" sino alla concorrenza dell'importo di 28.690.000 euro e, per l'importo eccedente il predetto ripristino, al reintegro delle risorse che la Regione Siciliana ha messo a disposizione a valere sulla assegnazione disposta a favore della medesima Regione dalla citata delibera n. 1/2009 di questo Comitato, fino alla concorrenza dell'importo di 99,98 milioni di euro.
- 2.4 Il contributo definitivo verrà determinato, entro l'importo massimo indicato al punto 2.1, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione agli esiti della gara per l'affidamento delle attività a Contraente generale e sarà corrisposto al soggetto aggiudicatore, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse FAS, secondo le seguenti modalità:
  - il 30 per cento verrà corrisposto in unica soluzione a richiesta del soggetto aggiudicatore;
  - altro 30 per cento verrà corrisposto a richiesta del soggetto aggiudicatore e previa trasmissione di dichiarazione del responsabile unico del procedimento (RUP) che attesti l'avvenuta utilizzazione dell'80% della quota di cui all'alinea precedente, mentre un ulteriore 30 per cento verrà erogato su richiesta del soggetto aggiudicatore, corredata da dichiarazione del RUP dell'avvenuta utilizzazione dell'80 per cento di quanto erogato con le precedenti due rate;
  - il saldo (residuo 10 per cento) verrà erogato a richiesta del soggetto aggiudicatore, corredata da dichiarazione del RUP che attesti l'avvenuta utilizzazione del 95 per cento di quanto sino allora erogato, nonché l'ultimazione dei lavori, ivi comprese le operazioni di collaudo dell'opera.
- 2.5 Il contributo di cui al precedente punto 2.2 sarà corrisposto, una volta definiti mediante Accordo di programma quadro gli impegni assunti dalla Regione Siciliana, compatibilmente con le disponibilità di cassa.





3. *Clausole finali*
- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti comprovanti il progetto come sopra approvato.
- 3.2 Il Protocollo d'intesa tra Prefettura competente – UTG, soggetto aggiudicatore e Contraente Generale, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenzione di tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata, di cui al punto 3.3 della delibera n. 156/2005 si intende riferito anche alle opere oggetto del progetto definitivo approvato al punto 1 della presente delibera.
- 3.3 Il CUP F 91B09000070001, assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 26 giugno 2009

*Il vice Presidente:* TREMONTI

*Il segretario del CIPE:* MICCICHÈ

*Registrato alla Corte dei conti il 22 dicembre 2009*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 6 Economia e finanze, foglio n. 235*



ALLEGATO I

**1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) ITINERARIO  
AGRIGENTO – CALTANISSETTA – A 19  
ADEGUAMENTO A QUATTRO CORSIE DELLA SS 640 “DI PORTO EMPEDOCLE” – TRATTO  
DAL KM 44+000 AL KM 74+300 ( Svincolo A 19 )**

**PARTE I****PRESCRIZIONI**

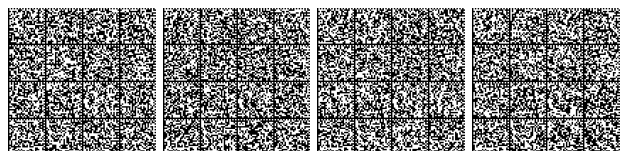
- 1) recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio d'impatto ambientale esaminato, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici; recepire e sviluppare inoltre le compensazioni, per un importo massimo del 2,5 % dell'importo dei lavori, comprensivo della manutenzione quinquennale degli interventi di ingegneria naturalistica ;
- 2) inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;
- 3) anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;
- 4) dettagliare a livello esecutivo i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo; per lo smaltimento di quelli di esubero, definire il Piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo; prevedere le modalità di conservazione della coltre vegetale derivante dagli scavi previsti; predisporre i progetti di coltivazione e di recupero per le cave di prestito e deposito, in accordo alla normativa nazionale ed a quella regionale, con particolare riferimento all'art 186 del decreto legislativo n. 4/2008;
- 5) migliorare l'inserimento paesaggistico del viadotto Salso secondo la soluzione di variante proposta graficamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota CDG51770-P del 4 aprile 2009; tale variante ha determinato la riduzione di altezza del viadotto e l'attraversamento dell'autostrada in sottovia in luogo dei cavalcavia progettuali, sempre rimanendo nell'ambito delle aree previste in esproprio;
- 6) prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:
  - le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute al fluidi perforazione;
  - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;
- 7) predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di questa attività in termini di:
  - percorsi impegnati;
  - tipo di mezzi;
  - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
  - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati; - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;
  - messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;



- 8) dettagliare a livello esecutivo la qualità e quantità delle emissioni in atmosfera e degli scarichi idrici in fase di cantierizzazione e le misure proposte, anche con recinzione parziale del cantiere con elementi chiusi ed eventuale annaffiatura delle zone di cantiere, per evitare il superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente; verificare la reale disponibilità al prelievo del fabbisogno idrico dei cantieri da parte dei gestori dei due acquedotti indicati, prevedendo di ricorrere a fonti alternative meno pregiate per i quantitativi necessari alle lavorazioni;
- 9) approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio, verificandone i livelli sui ricettori nelle condizioni più critiche e, in applicazione del principio di salvaguardia, considerato che l'infrastruttura, pur presentandosi come un adeguamento dell'esistente, appare come nuova sia per la diversa tipologia, sia per la geometria (raggi di curvatura, frequenti varianti plano-altimetriche), applicare i limiti della Tabella I dell'Allegato I del decreto Presidente della Repubblica n. 142/2004 e prevedere l'eventuale adeguamento degli interventi di mitigazione; specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde; nel caso di barriere realizzate con pannelli trasparenti, attrezzarle con apposite sagome anti-collisione per l'avifauna;
- 10) realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici;
- 11) nelle interferenze con i corsi d'acqua salvaguardarne la morfologia naturale, la qualità ambientale e la biodiversità, prevedendo altresì interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche della ingegneria naturalistica;
- 12) elaborare il progetto di Monitoraggio ambientale secondo le Linee guida predisposte dalla Commissione speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;
- 13) in fase di esecuzione dei lavori particolare attenzione dovrà essere posta ad evitare la produzione di polveri causate dai mezzi in transito, dalle lavorazioni di cantiere e dagli inerti depositati nelle aree di stoccaggio, che dovrà essere ridotta quanto più possibile utilizzando le opportune precauzioni (lavaggio delle aree, copertura degli inerti e dello smarino, copertura dei mezzi che trasportano il materiale a discarica, fossa di pulizia per i mezzi all'uscita dal cantiere) e l'inquinamento atmosferico dovuto alle macchine da cantiere ed ai mezzi di trasporto utilizzati;
- 14) in fase di esercizio attuare periodiche campagne di monitoraggio post operam, anche annuali, relativamente ai fenomeni acustici e vibrazionali, onde, in funzione dei risultati ottenuti, potere apportare modifiche od integrazioni sia ai sistemi di smorzamento delle vibrazioni che del rumore;
- 15) per un ottimale controllo dei tassi di inquinamento prodotti, si ritiene opportuno che venga installato, in fase di esecuzione dei lavori, un sistema di centraline, sia nei cantieri che nelle aree lavorative, in particolare all'imbocco delle gallerie e dove saranno presenti impianti di betonaggio, per monitorare i valori di inquinamento atmosferico, acustico e vibrazionale;
- 16) in prossimità all'innesto con la A19 le attività di cantiere e l'opera medesima non dovranno provocare fenomeni di disconnessione della rete di corridoi ecologici appartenenti alla rete Natura 2000;
- 17) non dovrà essere alterato il naturale deflusso delle acque superficiali e sub-superficiali, avendo particolare cura nella realizzazione delle opere drenanti;
- 18) lungo l'alveo dei fiumi/torrenti non dovrà essere realizzata alcun tipo di opera anche provvisoria, ad eccezione del viadotto sul fiume Salso costruito in raddoppio e con la stessa partitura del viadotto esistente per il quale è previsto l'allungamento di alcune campate con riduzione delle pile attuali in alveo;
- 19) le isole spartitraffico dovranno essere riempite con terreno vegetale e inerite;



- 20) relativamente ai recettori attualmente presenti in prossimità del tracciato che non siano stati identificati nel progetto definitivo ove non si rispettino i limiti di legge in materia di inquinamento acustico, dovranno essere previsti interventi specifici di mitigazione (quali, ad esempio, barriere antirumore, serramenti fonoassorbenti);
- 21) i muri di contenimento ed altre opere in c.a. in prossimità di aree tutelate e/o di particolare pregio naturalistico dovranno essere trattate con rivestimenti in pietra locale che tendano ad armonizzare il loro inserimento con gli interventi in rilevato e con l'ambiente circostante, tenendo conto della morfologia preesistente; le zone in cui attuare gli interventi saranno definite in accordo con le Soprintendenze di settore; in ogni caso il costo di tali interventi non potrà superare il valore di 4,00 milioni di euro; questo importo verrà addebitato alle somme per imprevisti;
- 22) a lavori ultimati dovrà essere curato il ripristino e la sistemazione ante-operam delle eventuali aree a verde destinate per ospitare il cantiere;
- 23) prevedere interventi compensativi consistenti nel ricondizionamento di quelle strade provinciali della Provincia di Caltanissetta che saranno interessate dal piano esecutivo di circolazione dei mezzi d'opera di cui alla prescrizione n 7; sostanzialmente l'intervento consisterà nel rifacimento delle pavimentazioni stradali e nella manutenzione delle stesse sino a compimento delle opere progettate; il costo del rifacimento sarà a carico delle somme previste per imprevisti stimato in circa 3,5 milioni di euro, mentre quello della manutenzione sarà a carico dell'appaltatore.
- 24) concordare con la Soprintendenza per i beni ambientali e culturali di Caltanissetta le essenze vegetali da mettere a dimora nei vari tratti del tracciato;
- 25) sia effettuato nella zona interessata dai lavori un intervento di bonifica da residui bellici da parte della ditta appaltatrice dei lavori;
- 26) ammodernare il tratto di Sp n. 34 dallo svincolo fino all'incrocio con la SP n 4
- 27) relativamente alle interferenze con Sicilacque il soggetto aggiudicatore dovrà formalizzare spostamento del tracciato e della relativa servitù o esproprio su terreni di terzi a propria cura e spese, nonchè ad ottenere le autorizzazioni degli Enti, se necessarie e trasmettere la documentazione relativa a tali modifiche alla predetta società;
- 28) siano realizzati, limitatamente alle eventuali interferenze non rilevate, in corrispondenza dei tratti di interferenza manufatti scatoletti in c.a. attorno alle condotte, delimitati da due pozzetti di inizio e fine attraversamento, in modo che il gestore possa, in qualsiasi momento ed in qualsiasi punto dell'acquedotto sottomesso alla S.S. 640 in progetto, procedere alla esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e/o straordinaria, come da particolari "tipo" trasmessi con nota prot. EM 2155 del 30/05/08 all'ATI Delta Ingegneria;
- 29) in caso di deviazioni dell'attuale tracciato delle condotte dovranno essere utilizzate tubazioni di caratteristiche simili a quelli esistenti, in termini di materiali, DN, spessori, e rivestimenti esterni ed interni; in ogni caso, i lavori, nonchè i ripristini, devono essere eseguiti a perfetta regola d'arte nel rispetto delle vigenti normative in materia di acquedotti;
- 30) tutte le opere e i lavori relativi alla risoluzione delle interferenze dovranno essere eseguiti alla presenza del personale tecnico di Sicilacque;
- 31) in caso di danni alla condotta Sicilacque esistente causati durante le lavorazioni, il soggetto aggiudicatore sarà obbligato per tutto il tempo del fuori servizio causato al pagamento della mancata veicolazione dell'acqua per la portata di normale funzionamento dell'acquedotto, al costo di € 0,6011 al mc (costo per il 2007, rivalutato ogni anno con indice Istat), nonchè alla riparazione del danno;
- 32) prima della realizzazione delle opere dovranno essere inviati a Sicilacque gli elaborati del progetto esecutivo riguardanti la risoluzione delle interferenze per il concordamento delle modalità di esecuzione, delle interruzioni di servizio e per l'accettazione dei materiali;
- 33) il soggetto aggiudicatore solleva la Snam Rete Gas da qualsiasi responsabilità per i danni che possano derivare al metanodotto, persone e/o cose a causa di eventi dipendenti dai lavori eseguiti per suo conto;



- 34) nel corso dei lavori nessun transito con mezzi pesanti, deposito di materiale e/o interventi di qualsiasi genere (ivi compreso l'uso di esplosivi e/o l'utilizzo di trivelle, battipalo o attrezzature simili) potranno essere effettuati entro la fascia di sicurezza larga 13,00 m per parte rispetto all'asse della condotta in esercizio; a tale proposito dovranno essere definite e verbalizzate le procedure di esecuzione dei lavori tra il Centro Snam Rete Gas di Enna e il soggetto aggiudicatore;
- 35) all'interno della fascia asservita al gasdotto SNAM, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza preventiva autorizzazione nonché accordi con i tecnici del Centro SNAM di Enna per definire le fasi dei lavori, presenziare al picchettamento della condotta e sottoscrivere il relativo "Verbale";
- 36) per il viadotto Busita I si adottino, per le pile/spalle in prossimità del binario, accorgimenti realizzativi idonei da concordare con RFI;
- 37) per il viadotto Arenella III verrà sottoposto all'approvazione di RFI il progetto esecutivo riguardante le interferenze con la linea ferroviaria e si concordino gli eventuali accorgimenti costruttivi, per le pile/spalle in prossimità del binario;
- 38) per i parallelismi ricadenti all'interno della fascia dei 30 m dal bordo esterno del binario, sia predisposto apposito progetto di dettaglio che verrà sottoposto all'approvazione preventiva di RFI;



**PARTE II****RACCOMANDAZIONI**

- A. qualora non previsto inserire nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere;
- B. avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;
- C. scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;
- D. verificare la possibilità di adottare una soluzione alternativa per la geometria dello svincolo n. 3 denominato "Caltanissetta Sud", che comporti minor occupazione di suolo allo scopo di limitare il notevole ingombro planimetrico e il conseguente impatto visivo nell'area a vincolo paesaggistico (collina S. Elia); verificare la possibilità di adottare per la rotatoria di distribuzione del traffico a valle dello svincolo la soluzione proposta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota CDG-51770-P del 4 aprile 2009;
- E. relativamente alle cave di prestito individuate appare opportuno verificare la possibilità di un reperimento del materiale in località più prossime al sito di intervento;
- F. verificare la possibilità di risolvere la richiesta di raggiungere la zona Sud - Est mediante la ricucitura dei due tronchi n. 41 e n. 43 di progetto afferenti ai tratti della dismessa S.S. 640 mantenuta in esercizio per la viabilità minore;
- G. verificare con uno studio accurato la fattibilità di una bretella di collegamento con il polo turistico costituito dalla zona archeologica di Sabucina, il parco minerario di Trabonella e Gessolungo, la riserva naturale orientata dell'Imera comprendente anche l'ex villaggio dei minatori di S. Barbara, tramite i relitti della attuale S.S. 640 e la viabilità esistente secondo l'allegato n. 1 della nota del Comune di Caltanissetta già in possesso del soggetto aggiudicatore, relazionandosi col predetto Comune; gli eventuali costi di realizzazione saranno a carico degli oneri compensativi e/o delle somme a disposizione;
- H. interfacciarsi con il Comune di Caltanissetta per definire in concreto quanto richiesto come intervento 3, riportato nell'allegato 2 alla nota del Comune di Caltanissetta già in possesso del soggetto aggiudicatore, relativamente a "Intervento 3): Svincolo Sud C.da Portella dell'Arena tra i Km 12 e 13 - ridefinizione dello svincolo di interconnessione alla S.P. n. 5 - " omissis"- Pertanto si richiede l'adeguamento dell'attuale svincolo di interconnessione alla S.P. n. 5 per il collegamento con la zona di Pian del Lago e la zona Sud della città, e il potenziamento della viabilità di raccordo verso il centro tramite la vicinale Pinzelli fino alla C.da Dammusi - Balate e verso la via Due Fontane"; la richiesta, potrà comunque trovare accoglimento solo in presenza di somme ancora disponibili alla voce compensazioni e/o alla voce imprevisti;
- I. interfacciarsi con il Comune di Caltanissetta per poter meglio definire la richiesta relativa all'intervento 4, ):Svincolo Nord in C.da Abbazia tra i Km 19 e 20: la realizzazione di un collegamento alla città tramite il potenziamento della S.S. 122 bis fino alla C.da S. Giuliano e, da qui, fino all'innesto con l'attuale S.S. 640 all'imbocco della galleria S. Elia ( lato nord e sud), utilizzando tratti di viabilità urbana già previsti nel PRG ( vedi ali. 2 ). che potrà comunque trovare accoglimento solo in presenza di somme ancora disponibili alla voce compensazioni e/o alla voce imprevisti;



- J. valutare attentamente la possibilità di individuare, di concerto con l'ASI di Caltanissetta, nell'ambito dell'agglomerato industriale di Grottad'acqua, un sito per l'installazione dei cantieri, da trattare come esproprio a cura del soggetto aggiudicatore, in luogo della occupazione temporanea, e per il quale, attesa la coerente destinazione urbanistica, si potrebbero concordare le opere di sistemazione al fine di evitare, al momento della dismissione del cantiere, il ripristino dello stato dei luoghi, con cessione diretta al Consorzio, il quale le potrebbe riutilizzare a fini produttivi, nell'ambito della propria attività istituzionale;
- K. verificare la possibilità di implementare per uso ASI i cavidotti già previsti nell'ambito del nastro stradale e prevedere le opportune diramazioni in senso ortogonale all'asse per consentire la distribuzione nelle aree ASI;
- L. verificare la possibilità di illuminazione per tutte le strade complanari che attraversano l'agglomerato industriale di c.da Grottad'acqua, in prosecuzione di quella prevista per lo svincolo Delia-Sommatino con previsione di trasferire il futuro esercizio e la manutenzione all'ASI di Caltanissetta;
- M. verificare la possibilità di realizzare una ulteriore opera di scavalco, in prossimità della progr. 5+600; qualora fattibile l'opera potrà comunque trovare accoglimento solo in presenza di somme ancora disponibili alla voce compensazioni e/o imprevisti;
- N. approfondire la soluzione tecnica per verificare la possibilità di collegamento tra la zona industriale di San Cataldo e lo svincolo di Delia Sommatino, realizzando una intersezione/rotatoria (presso la progr. 9+600) tra la S.P. n. 5, la S.P. n. 4 e la attuale S.S. 640, con conseguente rilocalizzazione del piazzale e locale impianti previsto presso l'imbocco sud della galleria Favarella e ricostruzione della S.S. 640 esistente nel tratto di attraversamento della galleria stessa;
- O. prevedere che la realizzazione di tutte le opere che ricadono all'interno della zona industriale di C.da Grottad'acqua, avvenga in anticipo, rispetto all'opera principale, con l'assunzione da parte dell'ANAS, di impegni precisi, circa i tempi per la loro realizzazione, atteso che il Consorzio deve essere messo nelle condizioni di progettare e realizzare le rimanenti opere;
- P. aggiornare il Consorzio ASI di Caltanissetta sullo sviluppo del progetto anche nella fase della progettazione esecutiva e realizzazione delle opere per il necessario coordinamento tra quanto realizzato dall'ANAS e quanto dovrà essere realizzato dal Consorzio medesimo;
- Q. formalizzare con Snam rete gas gli accordi per una sollecita definizione dell'interferenza con rete gas S. Cataldo;
- R. modificare la denominazione dello svincolo "Ponte cinque archi" a Santa Caterina di Villarmosa; indicare nella segnaletica di servizio i Comuni limitrofi serviti dallo svincolo;
- S. verificare la possibilità di avvicinamento delle carreggiate nei tratti all'aperto sottesi dagli imbocchi di gallerie successive;
- T. verificare la possibilità di spostamento dell'area del cantiere base n°5, ubicata a SE dello svincolo con la S.S. 626, che si trova in area di possibile esondazione del fiume Salso, a NE dell'intervento fuori area di esondazione.



**1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) ITINERARIO  
AGRIGENTO – CALTANISSETTA – A 19  
ADEGUAMENTO A QUATTRO CORSIE DELLA SS 640 “DI PORTO EMPEDOCLE” – TRATTO  
DAL KM 44+000 AL KM 74+300 ( Svincolo A 19 )**

**PARTE I**

**ESPROPRI**

La documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati progettuali di seguito elencati:

- elaborato T01/ES00/RE01
- elaborati T01/ES00/da ES01 a ES 06
- elaborati T01/ES00/da PC01 a PC 21

**PARTE II**

**INTERFERENZE**

La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta negli elaborati progettuali di seguito elencati:

- elaborati T01/IN00/da RE01 a RE04
- elaborati T01/IN00/da PL01 a PL24
- elaborati T01/IN01/da PL01 a PL24
- elaborati T01/IN02/da PL01 a PL27
- elaborato T01/IN03/RE01
- elaborati T01/IN03/da C001 a C002
- elaborati T01/IN03/da GR01 a GR03
- elaborati T01/IN03/da BU01 a BU02
- elaborati T01/IN03/da AR01 a AR02
- elaborati T01/IN04/da SN01 a SN05

