

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 18 marzo 2013.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Autostrada A31 Valdastico Nord - 1° lotto funzionale Piovene Rocchette - Valle dell'Astico. Approvazione progetto preliminare. (Delibera n. 21/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), 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, 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 applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in Intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

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 ordinarie in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (da ora in avanti *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» (da ora in avanti anche «Codice dei contratti pubblici» o «decreto legislativo n. 163/2006»), 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'art. 163, 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» alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 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;

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, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111, e s.m.i., e visto in particolare l'art. 36 che, al comma 4, prevede che entro la data del 30 settembre 2012, l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali subentra ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data e che a decorrere dalla medesima data in tutti gli atti convenzionali con le società regionali, nonché con i concessionari di cui al comma 2, lettera b), il riferimento fatto ad ANAS S.p.A., quale ente concedente, deve intendersi sostituito, ovunque ripetuto, con il riferimento all'Agenzia di cui al comma 1;

Visto il decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, recante «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative», convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 febbraio 2012, n. 14, che all'art. 11, comma 5, prevede che in caso di mancata adozione, entro il 30 settembre 2012, dello statuto e del relativo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, le attività e i compiti già attribuiti alla «Agenzia delle strade» sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a decorrere dal 1° ottobre 2012;

Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319 (*G.U.* n. 305/1996), con la quale viene definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale ed in particolare viene indicata nella metodologia del price-cap il sistema di determinazione delle tariffe nonché stabilita in cinque anni la durata del periodo regolatorio;

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 1° 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;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 58 (G.U. n. 3/2012), con la quale, ai sensi dell'art. 176, comma 3, lett. e), del citato decreto legislativo n. 163/2006, come integrato dall'art. 3 del decreto legislativo 31 luglio 2007, n. 113, questo Comitato ha approvato l'aggiornamento delle linee guida predisposte dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere – istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato ai sensi dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora trasfuso nel richiamato art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – per definire i contenuti degli accordi che il Soggetto aggiudicatore di una infrastruttura strategica deve stipulare con gli organi competenti in materia di sicurezza, nonché di prevenzione e repressione della criminalità;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (G.U. n. 197/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 41 (G.U. S.O. n. 217/2009), con la quale questo Comitato ha valutato favorevolmente, con prescrizioni, lo schema di Convenzione unica tra ANAS S.p.A. e la società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A., fermo restando che la stesura definitiva dello stesso avrebbe potuto essere definita solo dopo la conclusione della procedura di infrazione allora in corso;

Visto che in data 9 luglio 2007 è stata sottoscritta, ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i, la Convenzione unica ricognitiva e novativa della precedente Convenzione del 1999, che ha a sua volta novato le Convenzioni del 1956, del 1972 e i relativi atti aggiuntivi del 1986, 1990, 1992;

Considerato che la richiamata Convenzione unica comprende, tra le nuove opere, la realizzazione del prolungamento della Autostrada A31 Valdastico da Piovene Rocchette alla Autostrada A22 del Brennero presso Trento, con un costo di euro 1.356.978.548;

Considerato che con la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (G.U. n. 95/2011), questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica 2011-2013 che include, nella infrastruttura «Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto», il predetto intervento «Autostrada A31 Valdastico nord»;

Considerato che l'art. 4 della convenzione di concessione prevede che, «in funzione della realizzazione della Valdastico nord, la scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2026, e che in caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo alla realizzazione della Valdastico nord entro il 30 giugno 2013, verranno conseguentemente definiti dalle Parti, nei 6 (sei) mesi successivi, gli effetti sul Piano economico – finanziario, nonché sulla Concessione»;

Vista la legge 6 giugno 2008 n. 101 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, che dispone, tra l'altro, l'approvazione *ope legis* degli schemi di convenzioni autostradali sottoscritti con ANAS;

Visto che in data 6 ottobre 2008, con lettera n. 130866, ANAS S.p.A. ha comunicato ad Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A che «essendo ad oggi ancora pendente la procedura di infrazione n. 2006/4419 avviata dalla Commissione dell'Unione Europea in merito al rapporto concessorio in essere, l'efficacia dello schema di Convenzione Unica sottoscritto resta comunque subordinata alla chiusura della procedura stessa. Pertanto l'efficacia *ope legis* dello schema di Convenzione Unica sottoscritto con Codesta Società Concessionaria, nonché i relativi termini contrattuali, decorreranno dalla data di formale comunicazione da parte di ANAS S.p.A. dell'avvenuta positiva conclusione da parte della Commissione europea della procedura da quest'ultima avviata»;

Visto che in data 23 luglio 2009 ANAS e la Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A. hanno sottoscritto un verbale di accordo integrativo alla Convenzione Unica del 9 luglio 2007 con il quale la società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A. relativamente alla realizzazione della «Valdastico nord» di cui all'art. 2, comma 2, lettera J della Convenzione Unica di cui sopra, si è impegnata «ad affidare a terzi il 100% (cento per cento) dei lavori di costruzione relativi all'opera suddetta mediante l'espletamento di gare di appalto conformi alle normative comunitarie in materia di lavori pubblici»;

Visto che, con nota del 4 novembre 2009, ANAS ha comunicato l'avvenuta decisione della Commissione Europea, intervenuta in data 8 ottobre 2009, di archiviazione della suddetta procedura di infrazione n. 2006/4419 e che, pertanto, la Convenzione Unica 9 luglio 2007 è divenuta efficace a tutti gli effetti;

Visto che con nota del 29 marzo 2010, il Concessionario ha chiesto ad ANAS di procedere al riequilibrio del piano, ai sensi dell'art. 11, comma 7, della Convenzione Unica del 9 luglio 2007 optando per l'applicazione della formula tariffaria semplificata, di cui all'art. 8-*duodecies*, comma 2, del citato decreto-legge n. 59/2008, così come modificato dal decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e trasmettendo lo schema di una nuova Convenzione Unica sottoscritta con ANAS in data 30 luglio 2010;

Considerato che il citato art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 prevede che all'art. 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, siano apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, primo periodo, le parole: «alla data di entrata in vigore del presente decreto» sono sostituite dalle seguenti: «alla data del 31 dicembre 2009, a condizione che i suddetti schemi recepiscano le prescrizioni richiamate dalle delibere del CIPE di approvazione, ai fini dell'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, fatti salvi gli schemi di convenzione già approvati»;



b) dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

«2-bis. Per le tratte autostradali in concessione per le quali la scadenza della concessione è prevista entro il 31 dicembre 2014, la società ANAS S.p.A., entro il 31 marzo 2010, avvia le procedure ad evidenza pubblica per l'individuazione dei concessionari ai quali, allo scadere delle convenzioni vigenti, è affidata la concessione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabilite le modalità di utilizzo delle risorse derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma».

Considerato che questo Comitato, con delibera 18 novembre 2010, n. 94 (G.U. n. 254/2011), ai sensi del citato art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 ha preso atto del predetto nuovo schema di convenzione unica 30 luglio 2010 tra ANAS S.p.A. e Autostrada Brescia Padova S.p.A., e ha formulato prescrizioni intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica, disponendo tra l'altro che l'art. 4, comma 2 dello schema di convenzione all'esame, fosse integrato in modo da chiarire che, in caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo alla realizzazione della Valdastico nord entro il 30 giugno 2013, venisse ridefinito dalle parti, entro la medesima data, il valore di subentro di cui al successivo art. 5, ferma restando la scadenza della concessione al 30 giugno 2013, e che tali prescrizioni sono state successivamente integrate con la delibera 5 maggio 2011, n. 14 (G.U. n. 254/2011);

Considerato che, con nota 13 giugno 2012, n. 22349, il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato al Segretario di questo Comitato che la Società concessionaria Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.A. ha a sua volta rappresentato che non intendeva procedere alla sottoscrizione dell'Atto di recepimento delle prescrizioni formulate con la succitata delibera n. 94/2010;

Considerato che, ai sensi dell'articolo n. 47, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, modificativo del sopra citato art. 2, comma 202, della legge n. 191/2009, lo schema di convenzione unica 30 luglio 2010 non si intende approvato e rimane quindi in vigore la Convenzione Unica 9 luglio 2007;

Considerato che l'opera è inclusa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta in data 16 giugno 2011;

Considerato che nella seduta del 21 dicembre 2012 questo Comitato ha esaminato, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, il 10° Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012, che include, nella tabella 0 «Programma delle infrastrutture strategiche», nella infrastruttura «Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto» l'intervento «Autostrada A31 Valdastico nord» con un costo di 1.923,39 milioni di euro interamente disponibili;

Considerato che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° ottobre 2012, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale è stata istituita la «Struttura di vigilanza sul-

le concessionarie autostradali» (da ora in avanti anche «SVCA»);

Viste le note 11 marzo 2013, n. 7578, 12 marzo 2013, n. 7737, 14 marzo 2013, n. 8024, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «Asse autostradale Valdastico» 1° lotto funzionale Piovene Rocchette - Valle dell'Astico, trasmettendo la relativa documentazione istruttoria e fornendo ulteriori chiarimenti;

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

Considerato che, valutato il progetto preliminare in esame per i profili tecnici, è stata ravvisata l'opportunità di procedere all'approvazione del progetto ai sensi dell'art. 165 del Codice dei contratti pubblici, nel presupposto che siano sottoposti all'esame di questo Comitato gli aspetti finanziari e le forme di copertura dell'opera, in occasione della presentazione del piano economico finanziario della intera opera «Valdastico nord» da Piovene Rocchette alla A22 (Trento);

Vista la nota 15 marzo 2013, n. 1277, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri (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, in particolare:

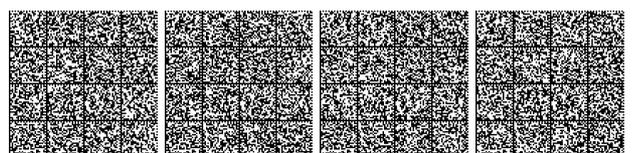
sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'opera completa consiste nel prolungamento verso nord dell'Asse autostradale A31 Valdastico in parte già esistente (tratto Vicenza - Piovene Rocchette), attraverso la realizzazione del tratto di autostrada compreso tra Piovene Rocchette e Trento;

che la realizzazione completa dell'itinerario consentirà di migliorare il collegamento dell'Adriatico e del Veneto con il Trentino Alto - Adige e, più a nord, con l'Europa centrale attraverso il Brennero;

che in sede di Studio di impatto ambientale sono state prese in esame sei alternative del tracciato completo, che si differenziano per la parte in territorio trentino e per i punti di interconnessione sulla Autostrada A22 del Brennero compresi tra Rovereto e Lavis, di cui cinque con una tratta comune compresa tra Piovene Rocchette e l'altopiano di Lavarone, per una lunghezza di 23 km circa, e una che si distacca al chilometro 7 circa di detta tratta comune per raggiungere direttamente Rovereto;

che il progetto preliminare dell'opera presentato dalla Società concessionaria riguarda l'alternativa di tracciato



completo denominata T4 Piovene Rocchette - Lastebasse - A22 Besenello (TN);

che in data 2 febbraio 2012 Anas S.p.A. ha trasmesso il progetto preliminare del suddetto tracciato completo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che in data 19 marzo 2012 la Società concessionaria, su delega di Anas S.p.A., ha trasmesso il progetto preliminare del tracciato completo ai soggetti competenti e ha contestualmente pubblicato l'avviso di avvio del procedimento sui quotidiani «Corriere della sera», «Il Giornale di Vicenza» e «l'Adige», poi reiterato sugli stessi quotidiani in data 18 aprile 2012 e in data 13 maggio 2012, e ha depositato lo stesso progetto presso i Comuni interessati;

che la conferenza di servizi istruttoria si è tenuta in data 24 aprile 2012;

che la Provincia autonoma di Trento, in sede di conferenza di servizi e successivamente con la delibera 22 giugno 2012, n. 1352, ha espresso parere negativo sulla localizzazione dell'opera nel territorio di competenza;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di acquisire il parere della Provincia autonoma di Trento, in data 28 gennaio 2013 ha trasmesso alla 5^a sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici la richiesta di espressione di parere ai sensi dell'art. 165 comma 6, lettera a), del decreto legislativo n. 163/2006;

che in data 7 marzo 2013 la 5^a sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il richiesto parere, e in particolare:

ha valutato i motivi del dissenso della Provincia autonoma di Trento;

ha preso atto che l'attività istruttoria condotta non ha portato al superamento del dissenso della stessa Provincia;

ha ritenuto che le osservazioni presentate dalla Provincia autonoma di Trento siano motivate ma che, sulla base di ulteriori approfondimenti, possano ritenersi superabili nelle successive fasi progettuali;

ha preso atto che la Provincia autonoma di Trento, nell'adunanza del 28 febbraio 2013, cui hanno partecipato anche rappresentanti della Regione Veneto, ha manifestato il proprio interesse allo sviluppo del collegamento tra il territorio trentino e quello veneto, articolato in due distinti segmenti, uno identificato fisicamente e progettualmente in territorio veneto e l'altro in territorio trentino, identificato quest'ultimo per il momento come «corridoio autostradale», e la cui definizione a livello di tracciato potrà avvenire solo a valle di un approfondimento delle alternative che consentano il superamento delle osservazioni alla base del dissenso della Provincia;

ha altresì preso atto che la soluzione prospettata dalla Provincia autonoma di Trento risulta condivisa dalla Regione Veneto, la quale ha proposto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di sottoporre a questo Comitato l'approvazione di un lotto funzionale dell'opera ubicato nel territorio veneto, nella consapevolezza che la condivisione da parte della Provincia autonoma di Trento circa lo sviluppo dell'intero collegamento comprendente il suddetto «corridoio autostradale», da definire, non pregiudichi l'obiettivo di realizzare l'asse autostradale completo;

ha valutato che la sopra illustrata ipotesi, pure se da ritenere propedeutica alla valutazione di ulteriori soluzioni di tracciato, non possa al momento essere considerata quale proposta alternativa ai sensi dell'art. 165, comma 6, lettera a) (in quanto non supportata da un progetto preliminare e non presentata all'atto della manifestazione del dissenso), ma che, ai fini della prosecuzione dell'*iter* amministrativo, la stessa ipotesi potrà essere istruita dalle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti previa acquisizione del relativo progetto preliminare;

che il progetto in esame riguarda pertanto il 1° lotto funzionale dell'Asse autostradale Valdastico nord, in territorio veneto, e si estende dal casello di Piovene Rocchette, attuale caposaldo nord della tratta esistente, al nuovo casello di Valle dell'Astico, per una lunghezza complessiva di 18,9 km;

che il tracciato si sviluppa interamente nella Provincia di Vicenza e interessa 8 comuni (Piovene Rocchette, Caltrano, Cogollo del Cengio, Velo d'Astico, Arsiero, Valdastico, Rotzo e Pedemonte);

che il progetto prevede due caselli, alcune aree di servizio e un centro di manutenzione in corrispondenza del casello di Valle dell'Astico;

che sono previsti tratti in galleria per uno sviluppo complessivo di circa 10,7 km e tratti in viadotto per uno sviluppo complessivo di 2,5 km;

che la sezione autostradale prevista ai sensi del decreto ministeriale 5 novembre 2001 è quella di una strada di categoria A, autostrada extraurbana, con una larghezza complessiva della piattaforma stradale di 25,1 m;

che la Regione Veneto ha espresso, con delibera di Giunta 7 agosto 2012, n. 1654, parere favorevole di compatibilità ambientale e, con delibera di Giunta 4 dicembre 2012, n. 2451, parere favorevole sulla localizzazione;

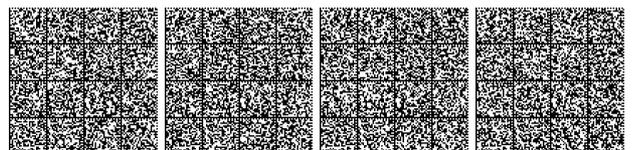
che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha trasmesso il parere positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell'opera con tracciato di progetto T4 Piovene Rocchette - A22 Besenello, espresso in data 7 dicembre 2012, dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (parere n. 1152);

che nel corso dell'istruttoria della Valutazione di impatto ambientale sono state esaminate le seguenti soluzioni di tracciato alternativo:

alternativa 1A «Cogollo del Cengio» dal chilometro 1+328 al chilometro 12+217, per una lunghezza di 9,850 km, ridotta rispetto al tracciato originario, che misurava 10,889 km, con sviluppo interamente sulla sinistra orografica del torrente Astico e con ricollocazione dello svincolo di Velo d'Astico in territorio comunale di Cogollo del Cengio;

alternativa 2 «Pedemonte-Lastebasse», che si inserisce in corrispondenza della progressiva chilometrica 18+617 e interessa solo parzialmente, per 300 m, il lotto funzionale in esame;

che il predetto Ministero ha espresso parere favorevole sul progetto preliminare prescrivendo lo sviluppo della progettazione definitiva delle due predette varianti;



che con nota 19 dicembre 2012, n. 35316, il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto preliminare con tracciato T4 Piovene Rocchette – A22 Besenello, con le varianti sopra richieste dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

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 recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è la sopra citata Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del decreto ministeriale 1° ottobre 2012, n. 341;

che la modalità di affidamento è la concessione di costruzione e gestione e che la Società Autostrada Brescia - Verona - Vicenza – Padova è la concessionaria in virtù della convenzione di concessione sottoscritta in data 9 luglio 2007;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo complessivo dell'opera «Autostrada A31 Valdastico nord», indicato nel 10° Allegato infrastrutture al DEF 2012, è pari a euro 1.923.390.000;

che il costo del progetto preliminare del 1° lotto funzionale in approvazione è pari a euro 891.638.000 al netto di IVA, di cui euro 779.579.000 per lavori e oneri per la sicurezza e euro 112.059.000 per somme a disposizione;

che, con riferimento alla valorizzazione delle prescrizioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti afferma che il costo di cui al punto precedente non tiene conto degli oneri derivanti dall'accoglimento delle prescrizioni e che nella successiva fase di progettazione definitiva saranno quantificati gli oneri medesimi, il cui importo darà origine a revisione del piano finanziario ai sensi dell'art. 11.2 della vigente convenzione;

Delibera

quanto segue, tenuto conto delle motivazioni espresse nel parere in data 7 marzo 2013 della 5^a sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, riportate nella precedente presa d'atto.

1. Approvazione in linea tecnica del progetto preliminare.

1.1 Ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. è approvato in linea tecnica, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.2, il progetto preliminare dell'opera «Autostrada A31 Valdastico nord – 1° lotto funzionale Piovene Rocchette – Valle dell'Astico», a esclusione dei tratti tra le progressive chilometriche 1+328 e 12+217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18+617, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero per i beni e le attività culturali.

1.2 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riporta-

te nella seconda parte del predetto allegato. 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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di euro 891.638.000, come riportato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'opera «Autostrada A31 Valdastico nord – 1° lotto funzionale Piovene Rocchette – Valle dell'Astico».

1.4 L'importo per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera nonché gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura di VIA, fatte salve le eventuali ulteriori misure da adottare nel rispetto di specifici obblighi comunitari, non potrà comunque superare il due per cento del citato limite di spesa, nel quale dovrà essere contenuta anche l'aliquota forfetaria per l'attuazione delle misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa di cui alla citata delibera n. 58/2011.

1.5 La copertura finanziaria del progetto in approvazione è a carico del piano economico finanziario di cui alla convenzione unica di concessione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Società Brescia – Verona – Vicenza – Padova S.p.A..

2. Ulteriori disposizioni.

2.1 In tempo utile e comunque entro il 30 giugno 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere a questo Comitato il progetto definitivo dell'intera tratta Valdastico Nord, al fine di mantenere la scadenza della concessione al 2026, in ottemperanza all'impegno preso con la Commissione europea. Resta fermo che dovrà essere contestualmente presentato il piano economico finanziario aggiornato dell'intera opera, ai fini della relativa copertura finanziaria.

2.2 Eventuali maggiori costi che si dovessero manifestare in relazione all'accoglimento delle prescrizioni, in particolare con riferimento alle opere di mitigazione e compensazione dovranno trovare copertura all'interno del quadro economico del progetto nella voce imprevisti.

2.3 Ai sensi e per gli effetti dell'articoli 167, commi 6 e 7, del decreto legislativo n. 163/2006, è disposta la variante del tracciato tra le progressive chilometriche 1+328 e 12+217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18+617, come richiesto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dal Ministero per i beni e le attività culturali.

2.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmetterà a questo Comitato l'atto – sottoscritto dalla «Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali» e dalla Società concessionaria – di rinuncia consensuale allo schema di convenzione unica siglato in data 30 luglio 2010.



3. Clausole finali.

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

3.2 Il medesimo Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

3.3 Il predetto Ministero provvederà altresì 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 Entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera sulla *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana il Soggetto aggiudicatore dovrà richiedere l'attribuzione del CUP per l'opera approvata al punto 1.1.

Roma, 18 marzo 2013

Il Presidente: MONTI

Il Segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 4 luglio 2013

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 6, Economia e finanze, foglio n. 163

ALLEGATO I

AUTOSTRADA A31 VALDASTICO NORD 1° LOTTO FUNZIONALE PIOVENE ROCCHETTE - VALLE DELL'ASTICO

PRESCRIZIONI - PARTE PRIMA

Prescrizioni - tecnico in fase progettuale

1. Sviluppare la soluzione progettuale di cui ai tracciati contenuti nella documentazione integrativa e denominati Alternativa 1 "Cogollo del Cengio", Opzione A, Alternativa 2 "Pedemonte".

2. Dare la preferenza per il viadotto Piovene alla soluzione ad arco o a cavalletto in unica campata in sostituzione del previsto ponte a travi orizzontali e pile verticali, per un migliore inserimento dell'intervento oltre che il rispetto degli obiettivi di qualità paesaggistica previsti nell'Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio del nuovo PTRC della Regione Veneto.

3. Definire in modo puntuale le opere idrauliche, il loro dimensionamento, modalità di rilascio delle acque della piattaforma stradale e le misure di salvaguardia e compensative nella rete idrografica dell'Astico in accordo con la competente Direzione Regionale Difesa del Suolo, in merito alla compatibilità idraulica di cui alla D.G.R.V. n.2948/2009 (con tempi di ritorno non inferiori a 50 anni), e predisporre adeguati sistemi di controllo in corrispondenza degli scarichi nella rete pubblica.

4. Verificare attentamente, lungo le fasce interessate dai tracciati in galleria naturale, la stabilità delle scarpate agli imbocchi principali e quelle soprastanti le vallette laterali, in ordine ad eventuali frane di crollo o altri fenomeni di origine gravitativa, prevedendo e predisponendo opere di disaggancio e di stabilizzazione ed eventuali monitoraggio.

5. In sede di progettazione definitiva dovrà altresì essere approfondita l'alternativa piano altimetrica di cui alla delibera del Consiglio Comunale di Valdastico n. 43 del 13/11/2012, così come riportato nel verbale in data 15/11/2012, allegato al presente provvedimento, al fine

di verificarne la concreta fattibilità sotto il profilo tecnico ed idrogeologico nonché i relativi impatti.

6. Nello sviluppo progettuale della Alternativa 1 "Cogollo del Cengio", in sede di progetto definitivo andrà valutata la possibilità di abbassare, per quanto possibile, la quota dell'asse autostradale al fine di ottenere un minor impatto paesaggistico dell'opera anche con un allungamento della galleria naturale posta a monte dell'abitato di Cogollo e dello svincolo autostradale di progetto, al fine di sottopassare la S.P. 350 e la frazione di Casale ad una quota più bassa; conseguentemente, andrà rivisitata la tipologia dello svincolo, privilegiando soluzioni di minor occupazione territoriale complessiva e più limitate opere di allargamento dei tratti in galleria.

7. Effettuare, in corrispondenza delle fasce interessate dai tracciati in galleria naturale, un accurato e dettagliato studio geomeccanico e geofisico dei differenti ammassi rocciosi per determinarne le principali proprietà meccaniche dei litotipi presenti nelle varie tratte, al fine di predisporre le modalità di avanzamento (sistemi di scavo, armamento, rivestimento, consolidamento ed impermeabilizzazione) adeguati ai caratteri strutturali della roccia ed al quadro tensionale locale che insiste in corrispondenza della fascia di intervento ed aree limitrofe eventualmente interessate da possibili interferenze; lo studio dovrà utilizzare mezzi di esplorazione sperimentali (sismica, sondaggi, etc.) al fine di consentire previsioni adeguate.

8. Verificare l'interferenza dei rilevati e delle strutture di sostegno delle opere d'arte previste nell'alveo del fiume Astico e dei relativi affluenti, mediante un modello idraulico di calcolo e verifica con un tempo di ritorno di 200 anni.

9. Realizzare un modello bidimensionale al fine di verificare e valutare attentamente possibili fenomeni di erosione in corrispondenza delle pile delle opere d'arte di attraversamento del fiume Astico e dei relativi affluenti, ed eventualmente individuare e dimensionare le opere di consolidamento.

10. Prevedere, in corrispondenza dei caselli, aree di parcheggio scambiatori idoneamente attrezzate e predisposte per una dotazione minima di almeno 30 posti auto.

11. Relativamente alle gallerie: il pieno rispetto delle "Linee Guida ANAS per la progettazione della sicurezza nelle Gallerie Stradali", vigenti alla data di redazione delle fasi successive del progetto.

12. Per tutte le gallerie di lunghezza superiore a 1,0 km (per ogni canna in caso di gallerie sdoppiate per direzione):

la ventilazione forzata tramite ventilatori di estrazione o acceleratori in volta che consentano la regolazione bidirezionale della ventilazione longitudinale, per meglio gestire in sicurezza eventuali situazioni di emergenza. Essi devono essere realizzati in acciaio inox AISI 316L, o equivalente, resistenti ad una temperatura di 400°C per almeno 2 ore. I sistemi connessi, quali la rete elettrica e i sistemi di controllo, dovranno garantire la stessa resistenza;

la redazione di un piano di manutenzione dell'intero sistema di ventilazione e depolverazione, compresi i vari sensori di misura. Per questi ultimi deve essere previsto anche un piano di taratura periodica;

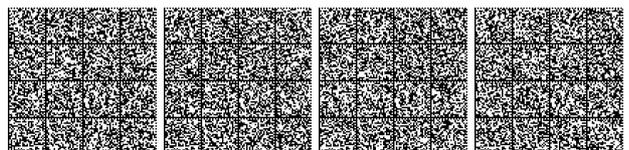
l'installazione, oltre ai rilevatori di fumo, di sistemi di monitoraggio in continuo di CO, NO2, polveri (opacimetri) e sistemi di misura della velocità dell'aria, così intervallati: per le gallerie fino a 2 km di lunghezza, uno a metà lunghezza; per gallerie di lunghezza superiore a 2 km, a circa 1 km; per la galleria di valico, a distanza di circa 2 km, assicurando una congrua distanza dalle stazioni di trattamento dell'aria. Deve essere prevista la registrazione delle misure e la conservazione dei dati per almeno un anno.

Prescrizioni - In fase di cantierizzazione

13. Prevedere per la fase di realizzazione delle opere, misure atte ad assicurare che le attività di perforazione e di esecuzione delle opere non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde idriche, evitando l'utilizzo di fanghi bentonitici o polimerici per il sostegno degli scavi, prevedendo anche l'utilizzo di bacini di decantazione a tenuta stagna prima dell'allontanamento finale.

14. La gestione dei materiali di scavo deve avvenire in conformità con il decreto ministeriale 10 agosto 2012, n. 161 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo".

15. Qualora, non effettuando alcuna procedura di recupero, si intenda smaltire le terre come rifiuti speciali dovranno essere previste le operazioni di smaltimento in impianto autorizzato/discarda per inerti, il piano di cantierizzazione dovrà indicare l'ubicazione delle stesse e la capacità recettiva per le tipologie di rifiuti ammessi; dovrà essere redatto



uno studio sugli impatti generati in fase di trasporto dei rifiuti sui recettori e sulle componenti ambientali interessate.

16. Dettagliare la cantierizzazione:

indicando le proposte e linee guida per la sistemazione delle maestranze nella ricettività locale valutandone i possibili costi (alla luce delle somme stanziare) e possibili soluzioni;

garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere;

specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente, anche adottando la stabilizzazione delle piste di cantiere con leganti;

analizzando il rumore e le vibrazioni del cantiere, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;

programmando la realizzazione dei lavori in modo da evitare i periodi di massima sensibilità delle specie faunistiche eventualmente presenti, in particolare nella stagione coincidente con la fase riproduttiva del ciclo biologico;

descrivendo compiutamente l'eventuale movimentazione e provenienza del materiale e/o inerti afferenti al cantiere, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione della messa a dimora nel sito, l'invio a discarica dei materiali pericolosi;

individuando gli approvvigionamenti idrici e garantendo gli scarichi in fase di cantiere nel rispetto del dmv. Gli impianti di depurazione dovranno essere dimensionati in modo che le acque immesse nel reticolo idrografico garantiscano il rispetto dei valori limite più restrittivi previsti dal D.Lgs.n. 152/2006 e s.m.i., prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza;

prevedendo per tutti i siti dei cantieri la realizzazione di impianti con riciclo d'acqua completo, sia per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo che per la produzione di calcestruzzo;

valutando il fabbisogno d'acqua ad uso industriale dei cantieri (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro), privilegiando, nei limiti del possibile, l'utilizzo dell'acqua presente in galleria;

specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;

progettando un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dal cantiere ed il loro convogliamento nei siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale al momento della loro restituzione;

specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;

mettendo in atto misure volte ad evitare la riattivazione dei processi erosivi, i potenziali crolli/frane delle pareti, l'alterazione della qualità del suolo a causa di elementi inquinanti, l'interferenza con le falde acquifere.

17. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:

verifica, con gli enti proprietari, della sostenibilità dei percorsi prescelti sulle infrastrutture;

previsione dei necessari interventi di mitigazione oltre che il ripristino complessivo (fondo stradale, opere di corredo, arredo vegetazionale e opere d'arte esistenti) alle condizioni precedenti la cantierizzazione, interventi da effettuare periodicamente e ad opere ultimate;

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, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

18. In fase di cantiere le sorgenti di rumore devono essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al decreto ministeriale 1° aprile 2004 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale".

19. Utilizzare 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 che tutte le macchine operatrici (off road, gruppi elettrogeni), con motori a ciclo diesel, siano dotate di specifici dispositivi di contenimento del particolato ad alta efficienza.

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

21. Per l'illuminazione delle strutture, si ritiene necessario minimizzare i punti di illuminazione e utilizzare lampade al Sodio ad alta pressione, con limitata emissione di UV, schermate affinché il fascio di luce sia orientato verso il basso.

22. Redigere un dettagliato Piano di Cantierizzazione che preveda:

la collocazione di tutte le aree logistiche, gestionali e temporali per le attività di cantiere, indicando inoltre le aree destinate al deposito temporaneo del materiale di scavo risultante dalle varianti di tracciato introdotte;

durante le fasi di cantiere il monitoraggio della qualità delle acque superficiali mediante campionature ed analisi periodiche da concordare con il Servizio Pesca della Provincia di Vicenza;

la valutazione delle immissioni di rumore prevedendo la realizzazione, ove necessario, di idonee barriere fonoassorbenti provvisoriale;

la specificazione della quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione e di drenaggio per l'aggettamento della falda, delle acque di lavaggio dei piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere, con particolare attenzione ai tratti adiacenti e più prossimi ad aree tutelate o di ambito fluviale;

l'adozioni di adeguati sistemi in grado di evitare fenomeni di intorbidamento delle acque dei corsi d'acqua naturali;

la predisposizione di uno studio preliminare, da trasformare nella fase esecutiva in Piano operativo, per la ricomposizione, sistemazione e gestione delle aree di cantiere di pertinenza dell'infrastruttura autostradale, concordando con il Servizio Forestale della Provincia di Vicenza l'intervento di riqualificazione vegetale mediante reimpianto arboreo arbustivo delle entità preventivamente sottratte durante le lavorazioni e mediante individui legnosi autoctoni di certa provenienza e purezza forniti da vivaai specializzati;

la realizzazione di un sistema di impermeabilizzazione e collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dei cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali;

l'utilizzo di mezzi di cantiere e di mezzi di trasporto pesanti da e verso il cantiere omologati e rispondenti alla normativa più recente - almeno euro 4 - per quanto riguarda le emissioni di rumore e gas di scarico;

la realizzazione, per ogni uscita dei mezzi operativi dalle aree di cantiere, di un sistema chiuso di lavaggio delle ruote;

la stabilizzazione delle piste di cantiere, anche con leganti, qualora il transito degli automezzi provochi un eccessivo sollevamento di polveri nell'atmosfera;

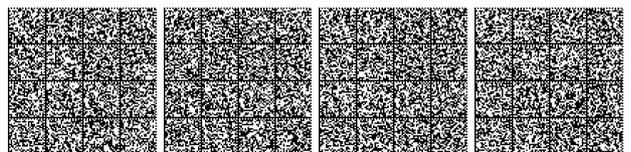
la continuità delle viabilità secondarie interessate ed interferite. il piano

Il Piano di Cantierizzazione dovrà essere correlato di specifiche procedure e istruzioni operative per gli addetti da concordare con A.R.P.A.V. e da trasmettere anche a Comuni e Province. Tale Piano sarà comprensivo, inoltre, di un programma di informazione e formazione del personale operante per la salvaguardia delle componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera, così da evitare i verificarsi di comportamenti impattanti e gestire correttamente eventuali situazioni di emergenza ambientale.

23. Tutte le aree interessate temporaneamente a vario titolo dall'infrastruttura di progetto, con particolare attenzione a quelle di cantiere e/o di stoccaggio provvisorio del materiale di scavo, dovranno essere ripristinate nello stato originario al termine dei lavori.

24. Le operazioni di scavo dovranno essere preventivamente concordate con la competente Soprintendenza Archeologica, prevedendo un adeguato Piano di indagine geoarcheologica a mezzo di saggi preliminari (sondaggi, carotaggi, trincee, e così via).

25. Venga previsto durante l'esecuzione dei lavori il posizionamento di strumenti di misura in corrispondenza dei fabbricati presenti entro una fascia di 30 m dall'infrastruttura, o superiore nel caso di opere particolarmente impattanti, per monitorare movimenti e cedimenti e valutare tempestivamente eventuali interventi e misure da adottare.



Prescrizioni – carattere ambientale

26. Aggiornare l'analisi della qualità dell'aria dell'intero tracciato comprendente le alternative, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del input emissivo a quel momento esistente, approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa e che, per quanto riguarda Concessionario e Concedente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite di velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.

27. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera.

28. Effettuare una verifica degli impatti in condizione di non funzionamento degli impianti di abbattimento dei fumi nella Galleria di Cogollo prevedendo la definizione della probabilità di eventi e la definizione dei sistemi di mitigazione in caso di malfunzionamento o non funzionamento del sistema.

29. Definire, in merito alle tecniche di trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dalla piattaforma stradale, un maggiore dettaglio bio-tecnologico del sistema di fito-depurazione proposto con evidenze in merito all'efficienza, l'efficacia e affidabilità di suddette soluzioni di trattamento e ai necessari interventi di manutenzione e assistenza da esse richieste.

30. Effettuare, nelle fasce interessate dai tracciati in galleria naturale, un accurato censimento delle sorgenti poste tra l'alveo del T. Astico e la quota della livelletta della galleria. I dati raccolti saranno utilizzati per la taratura del modello idrogeologico così da individuare eventuali interferenze con la circolazione idrica collegata alle emergenze sorgentifere individuate.

31. Predisporre un dettagliato piano di monitoraggio delle sorgenti, della durata di almeno un anno, che preveda misure periodiche delle portate e del chimismo, ante operam, durante la costruzione delle gallerie e post operam. I dati raccolti dovranno essere utilizzati per l'aggiornamento dei modelli idrogeologici.

32. Predisporre un piano accurato di indagini geognostiche con prove sperimentali in sito (sondaggi e prove penetrometriche, indagini geosismiche ed altro) e di laboratorio, rapportati alla tipologia di opera e di intervento, al fine avere un maggior grado di affidabilità del modello geologico-geotecnico e idrogeologico dell'area carsica attraversata e lungo tutto il tracciato in rilevato, in trincea in galleria ed in viadotto, con particolare dettaglio:

ai tratti ove sono previste le opere d'arte, tenendo inoltre conto del grado di sismicità dell'area e di possibili fenomeni di amplificazione sismica locale attraverso prove sismiche specifiche e misurazione di velocità di propagazione, con particolare riguardo alle formazioni dolomitiche e della definizione e quantificazione delle interferenze delle cavità eventualmente presenti con le gallerie;

ai tracciati in galleria lo studio idrogeologico deve essere esteso per un intorno significativo a prevedere eventuali venute d'acqua.

33. Prevedere per i tratti ricadenti in zone di faglia e/o di intensa fratturazione, la possibilità di utilizzare sezioni di avanzamento con interventi mirati a conseguire l'impermeabilizzazione delle gallerie attraverso sondaggi sub-orizzontali in avanzamento al fronte di scavo, per la definizione delle caratteristiche geomeccaniche e idrogeologiche, delle fasce di fratturazioni e delle venute d'acqua, con stima delle portate drenate e confronto con quelle stimate in fase di progetto.

34. Negli attraversamenti dei corsi d'acqua, fossi, canali e fiumi dovrà essere conservata la biodiversità evitando soluzioni invasive e l'artificializzazione delle sezioni dell'alveo e delle aree ripariali; è inoltre necessario recuperare e/o potenziare la vegetazione ripariale, a questo fine dovrà essere evidenziata la sezione dell'alveo nel punto di attraversamento, da cui sia chiaramente evidente il profilo della vegetazione, ampiezza ed altezza degli strati arbustivo ed arboreo, distribuzione delle comunità vegetali.

35. Siano messe in atto una serie di misure volte a consentire la libera circolazione della fauna ittica e anfibia da monte verso valle e vi-

ceversa, attraverso la realizzazione di passaggi o l'adozione di soluzioni tecniche adeguate all'obiettivo della salvaguardia della fauna ittica e anfibia, nel rispetto delle caratteristiche e della funzionalità tecnica delle opere e della sicurezza idraulica del sito.

36. I passaggi faunistici e gli altri accorgimenti progettuali finalizzati a ridurre gli impatti sulla fauna devono essere opportunamente collocati e dimensionati rispetto alla fauna presente, in particolare quella di maggiori dimensioni come gli Ungulati.

37. Nella realizzazione delle recinzioni andranno previste anche strutture che riducano il passaggio delle specie più rilevanti della fauna presente, dotando le reti di cosiddette "gattare" (prolungamento della rete di recinzione di circa 50 cm, posta alla sommità della recinzione, con inclinazione di circa 45° verso l'esterno).

38. Verificare che le opere provvisoriale e le attività di cantiere non alterino in maniera significativa e permanente gli ecosistemi fluviali; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera; Il monitoraggio dovrà essere esteso anche alla fase post operam, al fine di consentire la verifica degli effetti quali-quantitativi sulla componente idrica derivanti dalle opere di mitigazione proposte ed apportare eventuali correttivi.

39. Il Progetto definitivo preveda, nel rispetto della legge regionale n. 52/1978 (Legge Forestale), per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.), da concordare con il Servizio Forestale Regionale.

40. Nei tratti di galleria dove è possibile l'interferenza con rocce potenzialmente radioattive oltre ad assicurare un sistema di ventilazione adeguato, prevedere una campagna di rilevamento in corso d'opera per la verifica della concentrazione di radon negli ambienti sotterranei. Qualora si rilevassero concentrazioni significative si adotteranno tutte le misure precauzionali del caso previste dalla normativa vigente.

41. Predisporre il "Progetto di monitoraggio ambientale" dell'opera, in accordo alle norme tecniche dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006 e le Linee guida redatte dalla Commissione speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di impatto ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con TARP Regionale e Provinciale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.

42. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di impatto ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione in accordo con gli Enti territoriali di competenza, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.

43. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere che dovranno essere, altresì, evidenziati nel quadro economico del progetto definitivo.

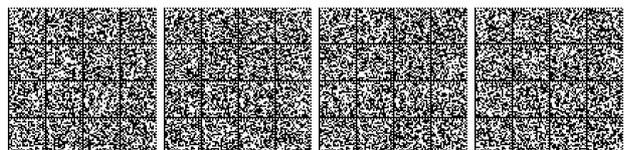
44. Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possiede o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.

45. Opere di mitigazione/riqualificazione/progettazione definitiva/esecutiva

Tracciato In generale (Ministero per i beni e le attività culturali)

a) Dovranno essere oggetto di uno studio più approfondito le strutture pensate per le aree di casello, di servizio e di manutenzione (Velo d'Astico e Valle dell'Astico), al fine di ottenere un affinamento dell'architettura proposta mediante un miglior utilizzo di materiali e cromatismi per un più corretto inserimento nel contesto.

b) Nella predisposizione del progetto definitivo, dovrà inoltre essere affrontata con più puntualità e scientificità la ricomposizione del paesaggio e degli elementi che ne costituiscono le peculiarità, tenendo



conto della tessitura agraria e dell'orografia esistente. Dovranno essere previsti interventi di ricomposizione del complessivo disegno paesaggistico dei luoghi, integrati con le compensazioni mediante l'impianto vegetazionale a tal fine disposto anche autonomamente rispetto al tracciato dell'arteria autostradale e, comunque, in coerenza con la struttura morfologica e orografica del contesto, in modo da assicurare un quadro percettivo d'insieme in sintonia con l'assetto originario. Nell'approfondimento dovuto alle opere di mitigazione, come per esempio negli attraversamenti dei corpi idrici, il progetto definitivo dovrà meglio affrontare e privilegiare la protezione e il consolidamento delle componenti vegetazionali esistenti che costituiscono i presidi di naturalità di alto valore ecosistemico e di qualità paesaggistica, favorendo azioni di riqualificazione e consolidamento delle componenti vegetali esistenti lungo gli assi stessi dei corpi fluviali piuttosto che interventi diretti al "mascheramento" dei manufatti previsti; le stesse opere di mitigazione dovranno essere pensate per la predisposizione di elementi vegetazionali utili ai fini dell'inserimento paesaggistico e della ri-naturalizzazione degli elementi naturali interferiti.

c) Nell'ambito del processo di riqualificazione delle aree oggetto dell'intervento infrastrutturale, per consentire una migliore e più scientifica valutazione dell'inserimento delle opere rispetto al contesto paesaggistico di riferimento, nonché per la necessaria verifica di quanto prospettato in sede di progetto definitivo (nel merito del quale dovranno essere chiamati ad esprimere le proprie valutazioni di competenza gli uffici periferici Mibac e gli uffici territoriali competenti della Provincia Autonoma di Trento), si dovrà provvedere ad un approfondimento conoscitivo degli elementi vegetazionali presenti e tipici nel contesto territoriale interessato dal cantiere dell'opera; ciò, attraverso la predisposizione di ulteriori schede (formato A4-A3) e/o abaco con il tipo di intervento di mitigazione proposto, la consociazione vegetale relativa al territorio attraversato e l'ambito (agricolo, urbano/ periurbano o naturalistico) da cui dedurre quali essenze vegetali impiegare. Oltre alle indicazioni generiche ogni scheda dovrà riportare in dettaglio i dati quantitativi e il sesto o "pattern" d'impianto di ogni singola tipologia di impianto vegetazionale circoscritta per ogni specifico areale preso a riferimento (es: filare singolo/doppio arboreo di I/II/III grandezza, fascia arborea arbustiva con alberi di I/II/III grandezza, fascia arbustiva di arbusti $h < 3m$, fascia mista arbustiva/arborea, ecc.).

d) Mediante la predisposizione di planimetrie di progetto (Tavole 1:2000), divise per tratte, dovranno essere riportate in modo completo le opere di mitigazione progettate, le opere di ripristino paesaggistico e ambientale e della vegetazione esistente nelle aree di cantiere. A tal riguardo, dovrà essere redatto un elaborato comprensivo di computo metrico estimativo riferito alle opere di che trattasi, nonché comprovante la disponibilità economica per la realizzazione di quanto richiesto.

e) Dovranno, inoltre, essere implementati gli elaborati concernenti gli schermi e le coperture artificiali sopra già richiamati e quelli riferiti al rapporto tra ("infrastruttura e i contesti culturali presenti e/o vicini, che dovranno essere migliorativi ed indirizzati ad uno studio di qualità per consentire, specie negli ambiti più degradati, di rafforzare le caratteristiche percettive ed ambientali del sistema paesaggistico e culturale, nei quali la ricomposizione e/o la costruzione del contesto di paesaggio, possa consentirne la pubblica fruizione.

f) Poiché l'opera proposta rientra nel Programma degli interventi riferiti alle "infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale - legge 21 dicembre 2001 n. 443 (Legge obiettivo)", di cui alla Delibera CIPE n. 81 del 18 novembre 2010, si prescrive l'obbligo da parte del proponente, di corrispondere a tutti gli ulteriori adempimenti e verifiche, eventualmente indicati dagli Uffici territoriali competenti e richiesti dalla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee nel corso delle successive fasi di progetto (definitivo ed esecutivo), volti a soddisfare pienamente l'interesse pubblico rivestito dall'intervento e le finalità proprie di competenza di questo Ministero.

46. Nella fase della progettazione definitiva andrà verificato e definito il rapporto fra il proponente e la Regola di Casotto in relazione all'interessamento da parte dell'opera pubblica di interesse strategico a livello nazionale di terreni di proprietà della Regola ricadenti nel Comune di Pedemonte.

47. Per le fasi di cantiere e di primo esercizio (primi due anni dall'apertura al traffico) un piano di monitoraggio periodico della qualità dell'aria con riferimento agli inquinanti atmosferici CO e NOx, pres-

so i nuclei abitati e singoli edifici adibiti a civile abitazione a distanza non superiore a 250 m dal margine esterno della piattaforma autostradale. Le misure, condivise con ARPAV, dovranno valutare i livelli esistenti con le attività di cantiere/esercizio in atto e per quanto possibile valutarne il loro contributo. In caso di valutato/stimato contributo significativo (eccedente il 5% del limite corrispondente della qualità dell'aria short term), si procederà anche con campagne di misura delle polveri (PM10).

48. In ordine ai bacini di accumulo e laminazione, prevedere che le acque riversate non si disperdano in falda; si dovrà quindi provvedere alla loro impermeabilizzazione; inoltre le acque di scarico delle vasche dovranno rispettare i limiti qualitativi imposti dalla specifica normativa.

49. Prevedere un sistema di chiusura delle vasche di laminazione, analogo e contemporaneo alla paratoia di intercettazione "onda nera", in modo da isolare il sistema vasca a lemma - vasca di fitodepurazione dal sistema idrografico superficiale fino al ripristino manuale delle condizioni di funzionamento normale dell'impianto di trattamento.

50. Prevedere nei bacini di fitodepurazione una miscelanea di piante acquatiche, radicate e galleggianti, e contornare il bacino con salici e/o pioppo bianco, curando in modo particolare l'impermeabilità del fondo e la possibilità di immissione esterna d'acqua per evitare il prosciugamento del bacino nei periodi siccitosi.

51. Verificare le interferenze del tracciato stradale con i perimetri delle proprietà al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità; dovrà, inoltre, essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi e la continuità della rete idrica naturale.

52. Tener conto della presenza dei sottoservizi e dell'eventualità di possibili ampliamenti degli stessi.

53. In ordine alla componente rumore:

prevedere idonee barriere acustiche su tutti i tratti ove il modello e le misure post operam indichino la probabilità del superamento dei limiti; nel merito nelle zone di particolare impatto e di rilevante valenza ambientale, le barriere dovranno essere realizzate in modo tale da conseguire un appropriato inserimento paesaggistico;

rispettare integralmente, nella predisposizione del Piano di Mitigazione sul rumore, il dettato della normativa vigente indipendentemente dall'altezza degli edifici.

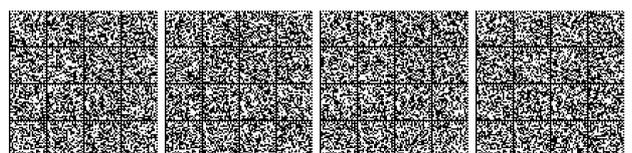
54. Prevedere ove possibile, barriere fisiche e filtri naturali, per esempio impiegando vegetazione arbustiva, tra i punti di emissione (acustica ed atmosferica) ed i bersagli sensibili.

55. Data l'evidente origine naturale della maggior parte dei terreni interessati da attività di movimentazione lungo il corridoio di progetto, il detentore delle Terre e Rocce da scavo provvederà a concordare con ARPAV la definizione di un set minimo di parametri da determinare per la caratterizzazione dei materiali, così da limitare i costi di indagine e relativi tempi di analisi, il protocollo dovrà inoltre individuare le procedure operative da applicare nei casi di sospetta contaminazione dei terreni oggetto di scavo e riporto per la costruzione dell'infrastruttura.

56. Le analisi chimiche di caratterizzazione dei terreni e delle rocce dovranno essere effettuate da laboratori certificati.

57. Deve essere previsto un idoneo trattamento di depolverazione dell'aria estratta dalle gallerie durante la fase di scavo, mediante filtrazione meccanica (filtri a maniche/a cartucce) o mediante filtri elettrostatici.

58. Il Proponente, sempre nella fase di progettazione definitiva, dovrà redigere e rendere operativo un Piano di Monitoraggio Ambientale, predisposto secondo le Linee Guida della Commissione Speciale VIA, in particolare per l'individuazione dei recettori sensibili direttamente o indirettamente interferiti dall'opera (abitazioni, aree di interesse naturalistico, beni culturali o paesaggistici). Il monitoraggio, riferito alle componenti ambientali: acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo, aria, agenti fisici (rumore e vibrazioni) vegetazione, fauna e paesaggio, (habitat, habitat di specie e specie del sito interessato e dei corridoi ecologici intersecati) dovrà essere considerato nella situazione ante, in corso e post opera, e dovrà essere esteso anche alla viabilità complementare ed alle aree interessate dagli svincoli, nelle condizioni di traffico più gravose e considerando gli impatti cumulativi. Il monitoraggio ambientale sarà esteso anche al controllo per quanto attiene lo smaltimento dei rifiuti, la raccolta e lo smaltimento delle acque reflue, nonché l'emissione di fumi e rumori in atmosfera, come regolati dalla normativa in vigore. Il suddetto Piano dettaglierà la tipologia, la frequenza e la du-



rata dei controlli ambientali, e sarà funzionale alla verifica dei principali impatti ambientali diretti e indiretti indotti dall'opera, alla verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e alla individuazione di eventuali azioni di risanamento che si potranno rendere necessarie. I risultati del piano di monitoraggio dovranno essere raccolti ed elaborati in una relazione periodica, in cui dovranno essere evidenziati il miglioramento o il peggioramento della qualità ambientale per singola matrice al progredire della realizzazione dell'opera e nella fase di esercizio. Il Piano di monitoraggio e l'articolazione funzionale e temporale della relazione periodica dovranno essere sottoposti ad A.R.P.A.V. Gli esiti del monitoraggio e le relazioni periodiche dovranno essere trasmessi con la frequenza concordata ai Comuni interessati, Province ed A.R.P.A.V. Il Proponente è tenuto inoltre a segnalare alla Autorità competente (Provincia, Comune, A.R.P.A.V. e U.L.S.S.) ogni eventuale superamento dei limiti indicati dalla normativa vigente entro 24 ore dal rilevamento.

59. Venga redatto per la fase di esercizio un "Piano di sicurezza generale" ed un "Piano di intervento specifico", concordato con ARPAV, in caso di incidenti che coinvolgano mezzi con prodotti infiammabili/tossici od inquinanti con particolare attenzione per quest'ultimo, all'impatto sulla componente idrica e sul suolo, inoltre, tale Piano, comprensivo di procedure operative e istruzioni, dovrà essere trasmesso ai Comuni e Provincia.

60. In concomitanza alla nuova progettazione adeguata alle Alternative 1A di Cogollo e Alternativa 2 di Pedemonte, dovrà essere presentata la Valutazione di incidenza ambientale, come previsto dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, relativa al nuovo tracciato completa delle informazioni su vegetazione, fauna e flora conformemente alle specifiche tecniche di cui alle delibere di Giunta regionale n. 1066/06 e n. 4426/06.

Prescrizioni - archeologico e paesaggistico

61. Beni archeologici (parte intervento ricadente nella Regione Veneto): nella successiva fase di progettazione dovrà essere prodotto un aggiornamento della documentazione cartografica relativa alla valutazione archeologica preventiva, con inserite le soluzioni alternative di tracciato complete delle eventuali aree di cantiere sulla quale dovrà essere acquisito il preventivo parere della stessa competente Soprintendenza (Ministero per i beni e le attività culturali).

62. Profilo culturale e paesaggistico (parte intervento ricadente nella Regione Veneto): Nei contesti oggetto di rilievo da parte della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Verona, Rovigo e Vicenza, di cui ai punti A, B e C della nota soprintendenza prot. n. 10535 del 18 aprile 2012, per alcuni dei quali (chiesa di S. Agata ed il contesto della Pieve di San Giorgio in comune di Velo d'Astico, svincolo in comune di Cogollo del Cengio) già con successiva nota prot. n. 22515 del 7 agosto 2012 la medesima Soprintendenza ha osservato che le soluzioni alternative fornite risultano "meritevoli di approfondimenti per il miglioramento del tracciato" mentre per altri ha espresso ancora riserve sulle soluzioni adottate, si prescrive che in sede di progettazione definitiva vengano ulteriormente integrate le soluzioni migliorative delle criticità non ancora del tutto risolte su cui "effettuare con maggior dettaglio e sulla base delle tavole dei vincoli in parte già aggiornate una ulteriore disamina degli effetti dell'opera". In particolare, dovranno essere migliorate le soluzioni per la chiesa di S. Agata, il contesto della Pieve di San Giorgio in comune di Velo d'Astico e per lo svincolo in comune di Cogollo del Cengio, inoltre, dovranno essere opportunamente risolti alcuni punti dello svincolo denominato Valle d'Astico ed essere oggetto di studi più specifici e adeguamento progettuale, tale da superare tutte le riserve della competente Soprintendenza, le soluzioni dei viadotti Piovene, Val D'Assa, Settecà soprattutto negli attraversamenti del torrente Astico, nonché sulle tipologie strutturali che dovranno essere misurate con i singoli contesti interessati. A tal riguardo dovranno, inoltre, essere forniti elaborati di raffronto con altri interventi già realizzati in casi analoghi, ivi compresi quelli sullo studio delle mitigazioni (Ministero per i beni e le attività culturali).

Prescrizioni in fase di conferenza di servizi

63. Si segnala fin d'ora l'interferenza idraulica estesa con il torrente Astico con ben n. 7 attraversamenti e taluni tratti di affiancamento dell'opera autostradale al corso del torrente stesso; si ritiene necessario uno studio approfondito, esteso agli effetti dell'opera sull'intera tratta del corso d'acqua, per verificare l'impatto in un ambito già interessato da fenomeni erosivi.

64. Per lo svincolo di "Valle dell'Astico" va verificata la compatibilità con l'ambito di cava attiva denominata "La Marogna", in Comune di Valdastico.

65. Si ricorda che la legge regionale n. 52/1978 prevede l'obbligo della compensazione a fronte di riduzioni di superfici boscate, pertanto, il proponente dovrà intervenire optando fra le diverse alternative previste dalla normativa regionale, e precisamente:

rimboschimento di pari superficie;

interventi forestali di miglioramenti boschivi su superfici doppie di quelle disboscate;

versamento nell'apposito "Fondo regionale per interventi di miglioramento forestale" di un importo pari a € 17.500 per ettaro disboscato.

66. Sotto il profilo paesaggistico si richiede uno studio di inserimento maggiormente dettagliato delle zone di imbocco delle numerose gallerie naturali, dei relativi volumi tecnici e delle opere in viadotto.

67. Le procedure di gestione dei materiali, dei rifiuti e delle MPS saranno fornite ad ARPAV che ne prenderà atto.

68. Le attività di audit eventualmente svolte da ARPAV per la verifica dei piani di manutenzione e controllo dovranno essere a carico del concessionario.

69. A) Tutela della salute dei lavoratori, primi elementi per la stesura dei piani di sicurezza -

La pianificazione delle attività di sicurezza dovrà comprendere, oltre alle fasi esecutive dei lavori:

Organizzazione per la sicurezza;

Affidamento dei lavori ad altre imprese;

Verifica, coordinamento e mantenimento degli standard di sicurezza;

Gestione delle modifiche.

70. Salvaguardia risorse idriche:

va prodotto un approfondimento specifico sulla non interferenza dell'opera sui 2 maggiori approvvigionamenti idrici, sorgente Val Civetta e campo pozzi località Scalini.

71. Salvaguardia risorse idriche:

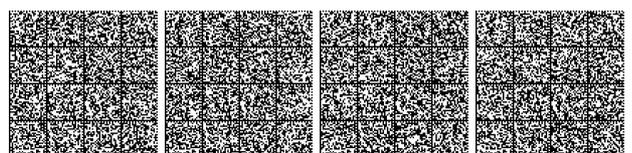
nel piano di campionamento ambientale si ritiene che il monitoraggio post conclusione per le acque superficiali e soprattutto per le acque sotterranee passi da 12 mesi previsti a 24 mesi.

72. IDRAULICA.

Il Comitato Istituzionale della Autorità di Bacino dei fiumi dell'alto Adriatico, con Delibera n. 4 del 19 giugno 2007, ha adottato la prima variante del Progetto di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (P.A.I.). In tale documento è prevista ... "la realizzazione di uno sbarramento sul torrente Astico mediante un bacino artificiale a scopo multiplo in corrispondenza della gola rocciosa tra Meda e Cogollo (...)" ... In tempi più recenti nel documento predisposto dal Commissario delegato per il superamento dell'emergenza derivante dagli eventi alluvionali che hanno colpito il territorio della Regione Veneto nei giorni dal 31 ottobre al 2 novembre 2010 "Piano delle azioni e degli interventi di mitigazione del rischio idraulico e geologico" (v. D.G.R.V. n. 1643 del 11 ottobre 2011)... è stata ribadita l'importanza strategica di tale opera. In relazione a ciò, si rende necessario segnalare che il tracciato di cui all'oggetto non è compatibile con l'invaso, cosiddetto di Meda, previsto nei documenti di pianificazione sopra richiamati.

73. IDRAULICA.

In merito alle condizioni di pericolosità idraulica delle aree interessate dal tracciato autostradale si richiamano i contenuti del "Piano straordinario diretto a rimuovere le situazioni a rischio idrogeologico molto elevato" ... riportati nel Progetto di P.A.I. ... Sulla questione andranno pertanto effettuati appositi approfondimenti atteso che l'opera proposta interferisce in maniera significativa con l'area fluviale del torrente Astico. ... le opere interferenti con l'area fluviale ... non dovranno essere di impedimento al deflusso delle acque, non dovranno ridurre significativamente la capacità di espansione del corso d'acqua né dovranno incrementare le condizioni di pericolosità in tutta la tratta interessata dall'intervento, nonché a monte e a valle della stessa. In particolare, nella successiva fase di progettazione dovranno essere attentamente va-



lutati, mediante l'applicazione di adeguati strumenti modellistici, ... gli effetti della realizzazione dell'opera. Dovrà essere rivolta una particolare attenzione alla presenza di pile in alveo, allo spostamento d'alveo in corrispondenza del viadotto Posta e ai tratti in rilevato in aree allagabili, anche in relazione a possibili fenomeni di erosione al piede degli stessi.

74. GEOLOGIA

2. interferenza con perimetrazione PAI codice n. P024078002 In prossimità della spalla sud del ponte sul torrente Astico (progr. 0+950) è presente la perimetrazione con codice P020478002 a pericolosità elevata - P3 e media - P2. ... L'interferenza del tracciato stradale ... è solo apparente in quanto l'autostrada in questo tratto supera il torrente Astico in viadotto, ... Stante la vicinanza del tracciato autostradale con la sopraelevata perimetrazione PAI e l'interferenza con la strada comunale che conduce alla località Calappi si pone in evidenza la necessità di tenere conto del delicato contesto geomorfologico e di prevedere le opportune opere di stabilizzazione e protezione del versante anche nell'ottica di inserire la spalla del ponte in un contesto stabile e che tenga conto dello stato evolutivo del corso d'acqua e delle corrispondenti sponde.

75. GEOLOGIA

3. interazione con l'accumulo di frana denominato "Marogna" ... Considerato che il tracciato autostradale in questo settore è in parte in galleria e in parte in trincea si ritiene utile evidenziare le possibili condizioni di locale instabilità legate alla presenza di macereto di frana, con particolare riguardo alle condizioni di stabilità dei massi volumetricamente più rilevanti.

76. GEOLOGIA

4. Interazione con perimetrazione PAI n. P0240112400 Il tracciato autostradale nel territorio comunale di Valdastico interferisce solo in apparenza con le perimetrazioni PAI con codice 0240112400 e 0240111300, in questi settori infatti l'autostrada passa in galleria. Tuttavia considerata la rilevanza del fenomeno di caduta massi che interessa il Monte Sirocolo (perimetrazione n. 0240112400) e l'adiacenza con la citata paleofrana ... Marogna si ritiene utile evidenziare la necessità di approfondire l'assetto strutturale di quest'area che potrebbe essere sede di un importante "disturbo tettonico".

77. GEOLOGIA

5. Problematica della caduta massi nella valle dell'Astico ... utile richiamare l'attenzione circa il tema della caduta massi ... In particolare ... sugli sbocchi delle gallerie e sull'area di svincolo in Comune di Valdastico tra le progressive 18+500 e 19+300 dove le pertinenze autostradali si trovano a ridosso di un versante molto acclive con locali condizioni di instabilità.

78. VALANGHE. ... nei pressi dell'imbocco della galleria di valico nel Comune di Pedemonte è presente un'area di pericolosità. Tale area che attualmente è classificata nel PAI con pericolosità da valanga media - P2, è dovuta ad un fenomeno valanghivo incanalato che ha raggiunto la strada che collega gli abitati di Ciechi e Carotte.

79. ... ENEL ha provveduto a sottoporre alla Società che cura la progettazione del nuovo tratto autostradale le varianti necessarie per risolvere le interferenze.

80. Mancando formale richiesta per le forniture di energia elettrica dei cantieri (10 MW) non sono stati definiti gli interventi sulla rete di distribuzione necessari a tale scopo.

81. Considerando che l'attuale rete di distribuzione dell'area è idonea solamente per i modesti carichi attuali, si è individuata come probabile soluzione la realizzazione di una nuova cabina primaria di trasformazione AT/MT ... pertanto è stata inviata a Terna formale richiesta di connessione della cabina primaria.

82. ... quelle censite risultano essere le uniche interferenze con impianti Terna S.p.A. nel tratto non in galleria ... Resta inteso che la valutazione di fattibilità sopra esposta deve intendersi di massima, essendo riferita ad una analisi preliminare degli elaborati trasmessi, e che l'effettiva fattibilità degli stessi, così come il conseguente quadro economico degli interventi, dovranno essere valutati dalla scrivente Società a valle di un puntuale studio di fattibilità che tenga conto, tra l'altro, di tutti gli eventuali vincoli (incluso quello paesaggistico) alla realizzazione delle varianti...

83. ... l'attuazione da parte della Società Snam Rete Gas S.p.A. dell'adeguamento dei propri impianti interferiti con le costruende ope-

re... risulta essere subordinata alla stipula di apposita e specifica convenzione con il soggetto proponente ...

84. Per quanto concerne l'interferenza al chilometro 0+120 (scheda interferenze n° 001 SNAM ...) non è stato per Società Snam Rete Gas S.p.A. possibile individuare una soluzione progettuale tale da risolvere l'interferenza tra le nostre condotte e la nostra area di cantiere. Per tale interferenza dovrà essere cura del soggetto proponente provvedere alla modifica dell'area tenendo in debita considerazione le fasce di rispetto delle nostre condotte pari a m 11,00 per parte dall'asse delle stesse.

85. Sarà cura e onere del soggetto proponente ottenere, nell'ambito dei procedimenti di approvazione dell'opera:

i provvedimenti amministrativi necessari, ...

l'approvazione del progetto, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità degli impianti,

la disponibilità delle aree necessarie ...

la presa in possesso delle aree di occupazione necessarie per la realizzazione degli impianti.

86. Gli importi e gli elaborati grafici a corredo del progetto inviato a Edison DG S.p.A., non hanno tenuto conto delle soluzioni, gli accorgimenti tecnici condivisi e gli importi trasmessi ... che dovranno essere pertanto rivisti.

87. Relativamente all'interferenza del tracciato dell'autostrada con le opere di captazione della risorsa idropotabile ... qualora il percorso si sviluppi anche parzialmente all'interno delle zone di rispetto di pozzi e sorgenti... dovranno essere valutati puntualmente gli effetti di tale interferenza e previste le opportune opere di salvaguardia, oltre ai monitoraggio già previsti in sede di progettazione preliminare.

88. Relativamente alle interferenze del tracciato di progetto con le condotte di acquedotto e di fognatura ... si segnala che le eventuali nuove opere da realizzare al fine di eliminare le interferenze con le condotte esistenti dovranno essere concordate con il gestore stesso e approvate dall'Autorità d'Ambito Bacchiglione.

89. A) Tutela della sicurezza e salute dei lavoratori. Si rende necessario che la pianificazione delle attività di sicurezza preveda altresì:

una maggiore definizione dell'organizzazione della sicurezza ...

una definizione delle figure incaricate e le modalità adottate per la gestione ...

una definizione delle attività di verifica e coordinamento dei vari attori...

le modalità di gestione delle modifiche che si discostino dalle modalità previste in fase di progettazione...

90. Si prescrive che prima della conclusione della progettazione definitiva dovranno essere inviati all'ispettorato Logistico dell'Esercito e ai rispettivi comandi Interforze gli elaborati riguardanti il piano particolare d'esproprio per consentire l'espressione del parere di competenza.

RACCOMANDAZIONI - PARTE SECONDA

1. Con riferimento al patrimonio artistico archeologico e culturale, in considerazione delle problematiche relative ai punti dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta più consistente, il progetto definitivo proponga soluzioni progettuali supportate da una attenta analisi visuale, supportata da foto simulazioni specifiche.

2. Deve essere garantita la prevenzione dell'inquinamento luminoso, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, preferendo l'uso della tecnologia a Led nei corpi illuminanti.

3. Concordare con le Amministrazioni comunali competenti la viabilità in fase di cantiere, mettendo in atto deviazioni, obblighi e tutte le misure idonee ad impegnare al minimo la viabilità locale anche realizzando, quando possibile, piste di cantiere sul futuro tracciato autostradale.

13A06155

