

Considerato che per il medicinale di importazione parallela Flumucil nelle confezioni contrassegnate dai cod. AIC n. 036071037 e n. 036071025 non sono trascorsi i termini per l'applicazione dei commi 5 e 7 dell'art. 38 del d.lgs. n. 219/2006;

Considerato che per i medicinali Nicopatch cod. AIC n. 037601 e Pamidronato Ratiopharm cod. AIC n. 037538 è stata presentata agli atti dell'Ufficio Valutazione e Autorizzazione copia di idonea documentazione giustificativa tale da consentirne l'esclusione dalla decadenza, rispettivamente in data 11 luglio 2011 prot. AIFA 73688 del 13 luglio 2011 per il Nicopatch e in data 13 luglio 2011 prot. AIFA n. 73687 del 13 luglio 2011 per il Pamidronato Ratiopharm;

Ritenuto, pertanto, non applicabile ai medicinali Flumucil (medicinale di importazione parallela) nelle confezioni contrassegnate dai cod. AIC n. 036071037 e n. 036071025, Nicopatch cod. AIC n. 037601 e Pamidronato Ratiopharm cod. AIC n. 037538, l'articolo 38, commi 5 e 7 del decreto legislativo n. 219/06 e s.m.i.;

Ritenuto necessario, quindi, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 21-*nonies* legge n. 241/1990 e ss.mm., escludere i medicinali Flumucil (medicinale di importazione parallela) nelle confezioni contrassegnate dai cod. AIC n. 036071037 e n. 036071025, Nicopatch cod. AIC n. 037601 e Pamidronato Ratiopharm cod. AIC n. 037538 dall'elenco dei medicinali decaduti per mancata commercializzazione (Allegato alla determinazione n. 823 del 31 maggio 2011, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 150 del 30 giugno 2011);

Determina:

Art. 1.

È parzialmente annullata, ad ogni effetto di legge, la determinazione n. 823 del 31 maggio 2011, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 150 del 30 giugno 2011 nella parte in cui, nell'Allegato relativo, risultano inseriti il medicinale di importazione parallela FLUMUCIL nelle confezioni contrassegnate dai cod. AIC n. 036071037 e n. 036071025, ed i medicinali NICOPATCH cod. AIC n. 037601 e PAMIDRONATO RATIOPHARM cod. AIC n. 037538.

Art. 2.

Il presente provvedimento sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 18 luglio 2011

Il direttore dell'Ufficio: MARRA

HA10169

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 18 novembre 2010.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Piastra portuale di Taranto (CUP D11E0500000008). Approvazione progetto definitivo e assegnazione finanziamento.** (Delibera n. 104/2010).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, 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'articolo 13 - oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato - reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001;

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 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), 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 articolo 61;

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

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

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'articolo 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei 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 l'«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 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), che all'articolo 1, comma 996, ha integrato l'articolo 5, «Programmazione e realizzazione delle opere



portuali. Piano regolatore portuale». della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante «Riordino della legislazione in materia portuale», con talune disposizioni che disciplinano le operazioni di dragaggio e refluimento all'interno di vasche di colmata dei materiali derivanti da tali operazioni, nei siti di bonifica di interesse nazionale di competenza delle Autorità Portuali;

Visto il 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», che all'articolo 6-*quinquies* 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 è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese (c.d. Fondo infrastrutture);

Visto il 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, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e visto, in particolare, l'articolo 18, che, tra l'altro, demanda a questo Comitato, 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 delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, di assegnare, fra l'altro, una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate al Fondo infrastrutture 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 per le infrastrutture strategiche per la mobilità, fermo restando il vincolo di destinare alle Regioni del Mezzogiorno l'85 per cento delle risorse ed il restante 15 per cento alle Regioni del Centro-Nord e considerato che il rispetto di tale vincolo di destinazione viene assicurato nel complesso delle assegnazioni disposte a favore delle Amministrazioni centrali;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, recante «Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica», convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e visto in particolare l'articolo 2 concernente «Riduzione e flessibilità negli stanziamenti di bilancio»;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*G.U.* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che riporta all'allegato I, tra gli «hub portuali», l'hub portuale di Taranto, per il quale indica un costo complessivo di 51,6 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 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2003, n. 74 (*G.U.* n. 291/2003), con la quale questo Comitato ha assegnato all'intervento «Piastra portuale di Taranto» un contributo, in termini di volume di investimenti, pari a 21,5 milioni di euro a carico delle risorse recate dall'articolo 13 della legge n. 166/2002;

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 6 aprile 2006, n. 130 (*G.U.* n. 199/2006), con la quale questo Comitato nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*G.U.* n. 207/2005) - all'allegato 2 ha confermato, nell'ambito degli «hub portuali», la «piastra portuale di Taranto»;

Vista la delibera 18 dicembre 2008, n. 112 (*G.U.* n. 50/2009), con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, disposto l'assegnazione di 7.356 milioni di euro, al lordo delle preallocazioni richiamate nella delibera stessa, a favore del Fondo infrastrutture per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 3, (*G.U.* n. 129/2009), con la quale questo Comitato ha assegnato al Fondo infrastrutture ulteriori 5.000 milioni di euro, per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui 1.000 milioni di euro destinati al finanziamento di interventi per la messa in sicurezza delle scuole e 200 milioni di euro riservati al finanziamento di interventi di edilizia carceraria;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (*G.U.* n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) ed ha altresì preso atto della «Proposta di Piano infrastrutture strategiche», predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009;

Vista la delibera 13 maggio 2010, n. 31, con la quale questo Comitato ha individuato le priorità settoriali cui destinare - con delibere di questo Comitato stesso, secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse del FAS e nel rispetto della chiave di riparto tra Regioni del Centro-Nord e del Mezzogiorno - il residuo disponibile del Fondo infrastrutture, quantificato in 1.424,2 milioni di euro;

Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i.,



con il quale - in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006)

è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

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

Vista la nota 5 ottobre 2010, n. 40246, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno di questo Comitato dell'approvazione ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 del progetto definitivo della «Piastra portuale di Taranto», inviando la relativa documentazione istruttoria, poi aggiornata e integrata con nota 18 novembre 2010, n. 47251;

Vista la nota 11 ottobre 2010, n. 41065, con la quale la suddetta Amministrazione ha specificato, in riferimento alle citate priorità settoriali di cui alla delibera n. 31/2010, che l'intervento sopra richiamato è in continuità funzionale con opere in corso, con capacità di attrazione di capitali privati;

Vista la nota 17 novembre 2010, n. 97018, comprensiva di allegati, del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

#### Prende atto

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

*sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

che il progetto definitivo oggetto di approvazione è costituito dalle seguenti opere:

ampliamento del IV sporgente, che dovrà essere allargato dagli attuali 80 m ai previsti 200 m, per consentire l'utilizzo dello sporgente anche lungo il lato ovest, in aggiunta al lato est attualmente in uso;

darsena ad ovest del IV sporgente, la cui nuova banchina dovrà raggiungere una lunghezza di 251 m, e sarà fornita di impianto elettrico, di illuminazione, idrico e di fognatura per il collettamento delle acque meteoriche;

adeguamento e potenziamento della «Strada dei moli», lunga circa 5,7 km, che, attualmente sottodimensionata nel tratto di collegamento fra il IV sporgente, le restanti strutture del porto e l'adiacente SS 106 «Jonica», dovrà essere realizzata conformemente al tipo D, di cui al decreto 5 novembre 2001 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a due corsie per senso di marcia e sarà integrata con inserimento di rotonde e adeguamento e inserimento di opere d'arte;

nuova piattaforma logistica, da realizzare su un'area di circa 148.000 mq e che comprenderà, tra l'altro, un piazzale per il deposito containers e un terminal ferroviario costituito da 4 binari, collegati alla stazione di Taranto e destinati alle operazioni di carico/scarico dei containers dai carri ferroviari;

che la realizzazione dell'ampliamento del IV sporgente e della darsena ad ovest richiede il dragaggio di tutta l'area antistante fino a raggiungere la profondità di progetto, per un quantitativo complessivo di materiale di circa 1.600.000 metri cubi;

che l'area del IV sporgente e della darsena ovest è stato oggetto di indagini volte alla caratterizzazione ambientale, i cui risultati hanno evidenziato la presenza di contaminazione in tracce di tipo sia organico sia inorganico, e che su tali materiali sono stati svolti approfondimenti relativi alla gestione e smaltimento dei sedimenti di dragaggio, secondo quanto previsto dalla citata legge n. 296/2006, articolo 1, comma 996;

che per lo smaltimento dei materiali di dragaggio sono state valutate le possibili destinazioni e modalità di conferimento, ritenendo perseguibile nel progetto definitivo il conferimento delle argille provenienti dal dragaggio in una vasca di colmata, opera quest'ultima che assume carattere funzionale al progetto in esame;

che il progetto sopra descritto comprende quindi la realizzazione di una vasca di colmata, destinata alla raccolta dei sedimenti di risulta derivanti dalla realizzazione dei fondali del IV sporgente e della darsena servizi;

che, con nota 29 maggio 2007, n. 27710, il progetto definitivo dell'intervento è stato inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che con nota 2 luglio 2007, n. 18167, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha rappresentato la necessità di espletare la procedura di VIA sul progetto definitivo ex articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006;

che l'avviso di avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità è stato pubblicato il 19 luglio 2007 sul quotidiano nazionale «La Stampa», sul quotidiano regionale «La Gazzetta del Mezzogiorno» e sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia;

che l'avviso di avvio della procedura di valutazione d'impatto ambientale è stato pubblicato il 31 ottobre 2007 sul quotidiano nazionale «La Stampa» e sul quotidiano regionale «La Gazzetta del Mezzogiorno»;

che nel corso della Conferenza di servizi, tenutasi il 20 dicembre 2007, la Regione Puglia ha espresso parere favorevole in merito alla realizzazione dell'intervento, mentre alcune Amministrazioni e gestori di opere interferite hanno richiesto modifiche del progetto, riguardanti in particolare:

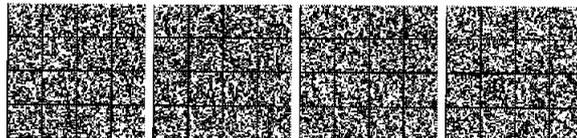
per il IV sporgente, la sostituzione della pavimentazione;

per la darsena ad ovest del IV sporgente, una nuova configurazione allo scopo di salvaguardare l'isola di San Nicolicchio;

per la «Strada dei moli», la modifica di un tratto compreso tra due rotonde;

per la nuova piattaforma logistica, una diversa caratterizzazione architettonica, sviluppata senza modificare le volumetrie previste dal progetto e già inserite nel Piano regolatore portuale;

per la vasca di colmata, la sua nuova conformazione planimetrica allo scopo di salvaguardare Punta Rondinella, con mantenimento della linea di costa in corrispondenza della stessa, la riqualificazione paesaggistica in adiacenza alla nuova strada dei moli e il miglioramen-



to dell'accessibilità dell'area grazie alla creazione di un nuovo parcheggio;

che con nota 1° dicembre 2008, n. 19813, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha trasmesso il parere 14 novembre 2008, n. 149, con cui la Commissione VIA ha espresso parere positivo, con prescrizioni, in merito alla compatibilità ambientale del progetto definitivo in esame, comprensivo della vasca di colmata, integrato dagli elaborati progettuali che hanno recepito i sopra citati rilievi emersi in sede di Conferenza di servizi;

che con nota 31 dicembre 2008, n. DG/PAAC/34.19.04/16312/2008, il Ministero per i beni e le attività culturali Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea e i beni architettonici e paesaggistici ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito al progetto definitivo in esame integrato dagli elaborati progettuali di cui al punto precedente;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto;

che l'istruttoria dà conto dell'inserimento, nel progetto definitivo, del Piano di risoluzione delle interferenze e individua gli elaborati progettuali relativi agli espropri;

#### sotto l'aspetto attuativo:

che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è l'Autorità portuale di Taranto, la quale, come riportato nella citata delibera n. 74/2003, ha posto a base di gara, per la costruzione dell'opera e la gestione della sola piattaforma logistica, la proposta formulata dal promotore, ATI Grassetto Lavori S.p.A. - Grandi Lavori Fincosit S.p.A. - Logsystem S.r.l., ai sensi della legge 11 febbraio 1994, n. 109, articolo 37-bis, e s.m.i.;

che la gara è stata aggiudicata all'ATI Grassetto Lavori S.p.A., Grandi Lavori Fincosit S.p.A., Logsystem International S.r.l., Logsystem S.r.l., Magazzini Generali Lombardi S.p.A e S.I.N.A. S.p.A.;

che il rapporto tra la suddetta ATI e la citata Autorità è regolato dalla convenzione, sottoscritta il 9 marzo 2006 e di durata trentennale, per l'affidamento in concessione della progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento e della realizzazione dei relativi lavori, nonché per la gestione e lo sfruttamento della piattaforma logistica;

che la predetta convenzione stabilisce l'obbligo, per il concedente, di mettere a disposizione del concessionario aree, inclusa la vasca di colmata, per il deposito, anche temporaneo, dei sedimenti dragati, secondo tempi di realizzazione necessari per l'infrastrutturazione e la mitigazione ambientale delle aree stesse;

che la società di progetto Taranto Logistica S.p.A., costituita il 25 luglio 2006, è subentrata al concessionario nel rapporto di concessione ai sensi della citata legge n. 109/1994, articolo 37-quinquies;

che la scheda ex delibera n. 63/2003 indica in 58 mesi il periodo di realizzazione dell'intervento, di cui 4 mesi per le attività progettuali e autorizzative residue, 6 mesi per gara e appalto dei lavori, 48 mesi per realizzazione e messa in esercizio delle opere;

#### sotto l'aspetto finanziario:

che il costo del progetto definitivo ora trasmesso ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 ammonta a 219,1 milioni di euro, di cui:

189,7 milioni di euro per le opere attinenti la piastra portuale, inclusi di 33,6 milioni di euro derivanti dal costo delle prescrizioni (17,5 milioni di euro) e dall'adeguamento prezzi al 2008 (16,1 milioni di euro);

29,4 milioni di euro per la vasca di colmata, di cui 20 milioni di euro per i lavori di realizzazione e 9,4 milioni di euro per lavori di sistemazione finale a verde e formazione di dune con trasporto in discarica del materiale in esubero, realizzabili solo dopo il completamento della colmata in vasca con i materiali provenienti dal dragaggio;

che il finanziamento della vasca di colmata è a carico dell'Autorità portuale, come risulta dalla nota 18 ottobre 2010, n. 8042, della stessa Autorità;

che il maggior costo (33,6 milioni di euro) delle opere attinenti la Piastra rispetto al quadro contrattuale di concessione sarà oggetto di un apposito Atto aggiuntivo della citata convenzione;

che con nota 22 ottobre 2009, n. 6570, il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è espresso positivamente in merito all'ammissibilità del succitato adeguamento prezzi, che dovrà essere oggetto di un aggiornamento del piano economico-finanziario della concessione;

che sono disponibili ulteriori risorse per il finanziamento dell'opera in approvazione, così articolate:

(milioni di euro)

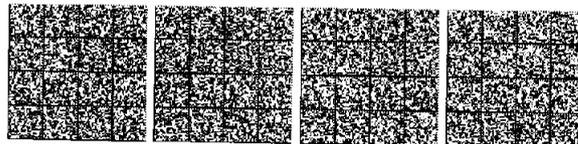
Fonte di finanziamento	Importo
Stato: fondi ex art. 13, legge n. 166/2002 di cui alla delibera CIPE n. 74/2003	21,5
Autorità portuale: risorse <i>ex lege</i> n. 413/1998	93,6
Autorità portuale: fondi propri	3,5
Concessionario	37,5
<b>Totale</b>	<b>156,1</b>

che il Ministero istruttore richiede di porre a carico delle risorse di cui al Fondo infrastrutture, quota riservata al Mezzogiorno, il finanziamento dell'ulteriore costo attinente la Piastra, pari ai citati 33,6 milioni di euro;

che l'Unità tecnica finanzia di progetto, nel proprio parere sul piano economico finanziario aggiornato per tenere conto degli incrementi di costo del progetto definitivo in esame, ha rappresentato l'opportunità, per garantire un corretto utilizzo delle risorse pubbliche, che:

il Soggetto aggiudicatore definisca con chiarezza i tempi di realizzazione di tutte le opere connesse alla Piastra logistica,

i costi aggiornati e la mutata tempistica di realizzazione del progetto in esame siano recepiti nell'atto aggiuntivo alla convenzione.



il concedente informi il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e questo Comitato nel caso in cui si manifestino ulteriori mutamenti delle condizioni e dei presupposti dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione dell'opera, tali da richiedere il riequilibrio economico-finanziario del piano esaminato;

che tali richieste sono state recepite dal Ministero istruttore con le prescrizioni n. 35, 36 e 37, di cui all'allegato 1 alla presente delibera;

**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, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della «Piastra portuale di Taranto», illustrato nella «presa d'atto».

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

Ai sensi dell'articolo 166, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, 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 219,1 milioni di euro indicato nella richiamata «presa d'atto» costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1 sono riportate nella parte 1<sup>a</sup> dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2<sup>a</sup> del citato allegato 1. Il Soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.4 L'elenco degli elaborati progettuali relativi agli espropri è riportato nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera, mentre la documentazione relativa al piano di risoluzione delle interferenze è contenuta nel progetto definitivo.

### 2. Finanziamento

Per il finanziamento dell'intervento di cui al precedente punto 1.1 è assegnato un finanziamento di 33,6 milioni di euro a valere sull'ammontare delle risorse residue del Fondo infrastrutture di cui alla «presa d'atto» e più specificamente a carico della quota dell'85 per cento destinata a favore del Mezzogiorno. Il predetto finanziamento sarà erogato secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle

risorse del FAS, anche tenuto conto di quanto previsto dall'articolo 2 del citato decreto-legge n. 78/2010.

Prima dell'inizio dei lavori, l'Autorità portuale di Taranto e il concessionario provvederanno a stipulare apposito Atto aggiuntivo alla convenzione citata in premessa, per adottare il nuovo piano economico-finanziario, che recepisca le predette variazioni di costo del progetto e la tempistica aggiornata di realizzazione.

### 3. Disposizioni finali

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato al punto 1.1 della presente delibera.

3.2 Resta fermo che l'avvio dei lavori è subordinato al perfezionamento delle procedure di cui all'articolo 5, commi 11-bis e 11-quater, della legge n. 84/1994 e s.m.i.

3.3 Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.3. Il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'articolo 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

3.4 Il suddetto 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.

3.5 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il Soggetto aggiudicatore ed il concessionario, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata; il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

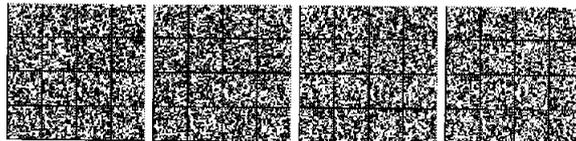
3.6 Ai sensi della richiamata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 18 novembre 2010

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il Segretario:* MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti l'11 luglio 2011  
Ufficio controllo Ministeri Economico-Finanziari, registro n. 7  
Economia e finanze, foglio n. 203



## Parte 1^ – Prescrizioni

### Prescrizioni ambientali

1. Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere approvato nelle sedi competenti il progetto definitivo della bonifica dei sedimenti e delle matrici ambientali interagenti con le opere a mare connesse alla Piastra portuale di Taranto ai sensi del decreto ministeriale 25 ottobre 1999, n. 471; dovrà inoltre essere approvato nelle sedi competenti il progetto definitivo delle attività di messa in sicurezza di emergenza dei siti della piattaforma logistica e della strada dei moli ai sensi dell'art. 242 del decreto legislativo n. 152/2006 e dovranno essere attuate le prescrizioni previste.
2. Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, e le opere di compensazione, così come proposte nello Studio d'impatto ambientale esaminato e nelle integrazioni, ed integrarle, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici; nel caso degli interventi di ingegneria naturalistica, garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni.
3. 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, con particolare riferimento alla prevenzione e/o minimizzazione dei fenomeni di *cross contamination* in relazione alla costruzione di opere di fondazioni profonde.
4. Predisporre quanto necessario per adottare, prima della fase di consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
5. Nella configurazione della vasca di colmata dovrà essere adottata la soluzione prevista nella variante individuata nelle integrazioni, caratterizzata da un andamento naturaliforme del profilo di costa che ne migliora l'inserimento paesaggistico.
6. La soluzione progettuale della darsena dovrà assumere la soluzione prevista nella variante individuata nelle integrazioni, che ne riduce la superficie consentendo la conservazione dell'isola di S. Nicolicchio.
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 quest'ultima attività in termini di:
  - percorsi impegnati;
  - tipo di mezzi;
  - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
  - percorsi alternativi in casi 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. Approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di cantiere, specificando la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica.
9. Verificare l'analisi previsionale dei livelli di qualità dell'aria, considerando i contributi emissivi complessivi del traffico marittimo e terrestre nelle condizioni più gravose di esercizio.
10. Prevedere un'analisi del rischio di navigazione, tramite simulatore di manovra con comandante, per le diverse tipologie di navi, in base all'analisi statica delle traiettorie prevedibili nelle condizioni meteo marine più gravose.
11. 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.
12. Adottare la massima efficienza energetica nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare, integrandone le coperture con impianti di produzione con energia solare.
13. Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno 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 d'impatto ambientale", che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti.

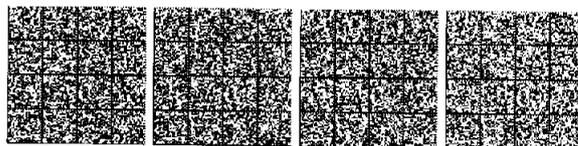
La verifica di ottemperanza delle prescrizioni 1 - 13 è a carico del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

#### **Prescrizioni a carattere archeologico e paesaggistico**

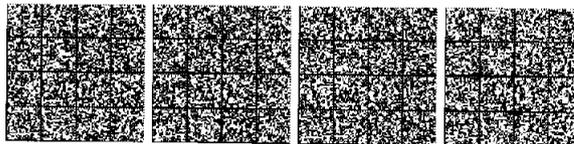
14. Ai fini della preventiva valutazione del rischio archeologico, la società di progetto Taranto Logistica S.p.a., in base alle indicazioni della Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia dovrà provvedere alla realizzazione della Carta del rischio archeologico, la quale sarà presentata prima dell'inizio dei lavori (compresi quelli di impianto del cantiere) al Ministero per i beni e le attività culturali per la relativa verifica ed eventuale ulteriore indicazione di saggi e approfondimenti d'indagini da realizzarsi che si dovessero rendere necessari in base a quanto rilevato nel medesimo elaborato. Ugualmente, per quanto attiene l'ampliamento e l'integrazione della viabilità, nonché per la realizzazione della piastra logistica, si richiedono ricognizioni topografiche preventive di tutte le aree interessate dai lavori a terra, per verificare la persistenza di tracce d'insediamenti antichi; in base all'esito di tali rilevamenti potranno rendersi necessari saggi preventivi in punti mirati, funzionali alla tutela dei resti superstiti.
15. L'intero svolgimento dei lavori di scavo (di qualsiasi entità siano, compresi gli scotichi iniziali dei cantieri e delle strade di cantiere da aprirsi ex novo o modificarsi) dovrà essere seguito costantemente da personale specializzato archeologico con particolare competenza nel settore dello scavo stratigrafico e delle indagini subacquee (da reperirsi attraverso università o ditte archeologiche specializzate esterne al Ministero per i beni e le attività culturali, le quali prestazioni saranno a carico della società di progetto Taranto Logistica S.p.a.), al fine di identificare e salvaguardare reperti d'interesse archeologico che



- dovessero emergere nel corso di scavi e opere connesse alla costruzione dell'intervento in esame. L'attività di tali consulenti della società di progetto Taranto Logistica S.p.a. sarà svolta sotto la direzione tecnico-scientifica della Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia.
16. Se durante i lavori dovessero essere ritrovati resti antichi o manufatti, anche di apparente non interesse, questi dovranno essere immediatamente sospesi e di ciò sia data immediata comunicazione alla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, la quale, se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti.
  17. La società di progetto Taranto Logistica S.p.a. dovrà dare esplicite e formali istruzioni alla Direzione lavori ed alle Ditte impegnate nei lavori affinché sia garantito il più scrupoloso rispetto di quanto disposto dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e s.m.i., in caso di rinvenimenti di tipo archeologico, anche dubbi, con particolare riguardo all'immediata segnalazione alla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia ed alla sospensione dei lavori sino a sopralluogo da parte di un funzionario del medesimo Ufficio, con cui la D.L. dovrà concordare tempi e modalità operative connesse alle specifiche competenze.
  18. Considerato che i tempi previsti per la realizzazione delle opere vengono diluiti in un arco temporale pluriennale, la società di progetto Taranto Logistica S.p.a. dovrà predisporre, in accordo con la Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, un cronoprogramma delle indagini e degli accertamenti archeologici preventivi da realizzarsi con maggiore attenzione, al fine di programmarli con largo anticipo rispetto all'inizio delle opere. Il cronoprogramma dovrà essere concordato e quindi approvato dalla medesima Soprintendenza prima dell'inizio delle opere (sia principali che accessorie di cantiere).
  19. Gli scavi archeologici esplorativi non dovranno effettuarsi durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche, che potrebbero causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.
  20. Alla società di progetto Taranto Logistica S.p.a. si richiede di prevedere che nel quadro economico del progetto definitivo ed esecutivo siano accantonate adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti.
  21. Quanto ancora conservato del sito di S. Nicolicchio, il cui interesse archeologico è rilevabile oltre che da fonti documentarie anche da ricognizioni superficiali effettuate di recente, richiede, oltre ad un primo intervento di bonifica, indagini archeologiche delle superfici emergenti e delle tracce di natura antropica riconoscibili lungo l'attuale linea di costa e parzialmente sommerse (tagli di cava, blocchi squadrati, etc.). Appare inoltre necessario effettuare le indagini funzionali alla conoscenza integrale e alla documentazione dei resti del relitto individuato a pochi metri dalla linea di costa, per definirne le forme più opportune di tutela.
  22. Nel sito di Punta Rondinella tutte le opere previste, compresa la piantumazione di nuove essenze arboree, dovranno essere precedute da un'attenta ricognizione topografica dei luoghi e, se necessario, da scavi stratigrafici preventivi.
  23. Nelle altre aree subcostiere in cui si prevedono colmate e riporto di materiale, nonché nelle aree antistanti in cui sono previsti dragaggi, si richiede l'esecuzione



- di prospezioni preventive a tappeto dei fondali, da eseguirsi anche con l'ausilio di ecoscandaglio multibeam, da affidare, a totale carico del soggetto proponente, a struttura in possesso di adeguate preparazioni tecniche, con comprovata esperienza nel settore delle indagini archeologiche subacquee. In base all'esito di tali prospezioni, potranno essere definite in dettaglio, da parte del settore competente della Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, le esigenze di ulteriori indagini conoscitive funzionali alla conoscenza ed alla tutela, sempre a totale carico della società di progetto Taranto Logistica S.p.a..
24. Si dovrà concordare con il Ministero per i beni e le attività culturali, dove necessario al fine di evitare l'erosione marina, la sistemazione e le modalità di realizzazione delle opere di protezione a mare, con particolare attenzione alle opere immediatamente antistanti l'isola di S. Nicolicchio, al fine di favorirne l'inserimento nel contesto ambientale.
  25. Il materiale di risulta proveniente dalla realizzazione della nuova piastra portuale, compreso quello di cantiere, non strettamente necessario per il reinterro e la risagomatura degli scavi medesimi, dovrà essere tempestivamente allontanato a deposito autorizzato.
  26. La morfologia dei luoghi utilizzati per le aree di cantiere dovrà essere ricondotta al suo aspetto originario contestualmente alla conclusione dei singoli cantieri. Ogni opera di sistemazione che si dovesse rendere necessaria sarà realizzata con tecniche proprie dell'ingegneria naturalistica.
  27. Tutte le opere di mitigazione vegetale e di eventuale reimpianto delle essenze recuperate dai siti di intervento e di cantiere previste negli "Schemi grafici finali adeguati" allegati al verbale della riunione tenutasi presso l'Autorità portuale di Taranto il 27 agosto 2008 (lettera c) dovranno essere oggetto di specifico approfondimento e definizione nella fase di progetto esecutivo. Il medesimo progetto esecutivo sarà presentato prima dell'inizio dei lavori alle due Soprintendenze di settore competenti ed alla Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee per la relativa approvazione.
  28. Tutte le opere di cui alla precedente prescrizione n. 26, previste nel progetto esecutivo, dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e del vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie, con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea col procedere dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e, quindi, vicino a quello previsto a regime dal progetto.
  29. Dovranno essere definite con particolare attenzione le opere a verde di mitigazione degli interventi relativi all'area di colmata e della strada dei moli, per quest'ultima in particolare prevedendo, nei punti di maggiore vicinanza con la costa, un incremento di quanto in merito già proposto. I relativi progetti esecutivi saranno preventivamente concordati con le due Soprintendenze di settore competenti e, quindi, saranno oggetto di verifica d'ottemperanza da parte del Ministero per i beni e le attività culturali prima dell'inizio dei lavori della piastra portuale.

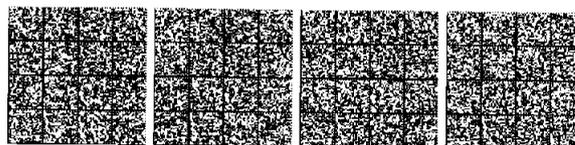


30. Per le aree contermini alla porzione superstite dell'isola di S. Nicolicchio sarà predisposto un progetto di valorizzazione che consenta di mantenerne la fruizione pubblica di spazio naturale con testimonianze di interesse archeologico. Il relativo progetto sarà preventivamente concordato con le due Soprintendenze di settore competenti e, quindi, oggetto di verifica di ottemperanza da parte del Ministero per i beni e le attività culturali prima dell'inizio dei lavori della piastra portuale.
31. Relativamente ai corpi illuminanti posizionati all'interno della nuova piastra portuale si dovrà predisporre uno studio d'inserimento paesaggistico al fine di ridurre l'impatto derivante dall'inquinamento luminoso, con particolare attenzione alle visuali dal mare. Il relativo progetto sarà preventivamente concordato con le due Soprintendenze di settore competenti e, quindi, oggetto di verifica di ottemperanza da parte del Ministero per i beni e le attività culturali prima dell'inizio dei lavori della piastra portuale.
32. In corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra, la società di progetto Taranto Logistica S.p.a. avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori alle due Soprintendenze di settore.
33. Tutte le suddette prescrizioni dovranno essere ottemperate dal proponente con la redazione del progetto esecutivo da presentarsi prima dell'inizio delle opere ed i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica delle Soprintendenze di settore e della Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee.

La verifica di ottemperanza delle prescrizioni 14 - 33 è a carico del Ministero per i beni e le attività culturali.

#### **Ulteriori prescrizioni**

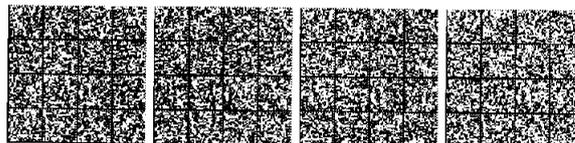
34. Per l'edificazione di strutture fisse e/o mobili e per la modifica di opere già esistenti in area doganale, dovrà essere richiesta specifica autorizzazione, a norma dell'art. 19 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, all'Agenzia del demanio.  
La verifica di ottemperanza è a carico dell'Agenzia delle dogane.
35. Prima dell'inizio dei lavori il soggetto aggiudicatore trasmetterà al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) un cronoprogramma aggiornato che definisca con chiarezza i tempi di realizzazione di tutte le opere connesse alla realizzazione della piastra logistica.
36. I costi aggiornati e la mutata tempistica di realizzazione del progetto in esame dovranno essere recepiti in un atto aggiuntivo alla convezione tra concedente e concessionario.
37. Il concedente informerà il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE e nel caso in cui si manifestino ulteriori mutamenti delle condizioni e dei presupposti dell'equilibrio economico-



finanziario degli investimenti e della connessa gestione dell'opera, tali da giustificare il riequilibrio economico e finanziario del piano economico-finanziario.

La verifica di ottemperanza delle prescrizioni 35 - 37 è a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

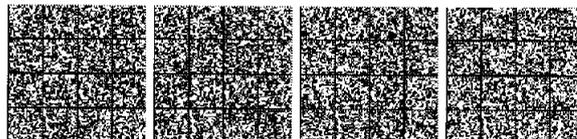
38. Il soggetto aggiudicatore dovrà inviare il progetto esecutivo al fine di dar corso alla risoluzione delle interferenze, ai seguenti enti:
- Comando in capo del Dipartimento militare marittimo dello Jonio e del Canale d'Otranto,
  - Capitaneria di porto,
  - Guardia di finanza,
  - E.N.E.A.,
  - ISPESL,
  - ANAS,
  - RFI,
  - Trenitalia S.p.a.,
  - SISRI,
  - Consorzio Union System,
  - E.N.I. S.p.a. Enipower,
  - S.N.A.M. Rete Gas S.p.a.,
  - Acquedotto pugliese S.p.a.,
  - Ilva S.p.a.,
  - E.N.E.L. S.p.a.,
  - Telecom Italia S.p.a.,
  - E.N.E.L. Rete Gas,
  - Hydrochemical Service
  - Icram
39. In riferimento alle interferenze con il Comando in capo del Dipartimento militare marittimo dello Jonio e del Canale d'Otranto, ai fini demaniali, è necessario che nel progetto esecutivo venga definita la dismissione/consegna di alcune aree interessate dalla strada dei moli ed ancora nella disponibilità della Forza Armata.
40. In riferimento alle interferenze con ENEL Divisione infrastrutture e Reti Sviluppo Rete Puglia e Basilicata, occorrerà ottemperare alle prescrizioni inerenti i lavori di spostamento di linee elettriche esistenti e/o all'esecuzione di nuove linee elettriche da definirsi e concordarsi nell'ambito del progetto esecutivo.
41. In riferimento alle interferenze con AQP, occorre definire, nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo, sia il collegamento alla rete fognaria che l'approvvigionamento idrico attraverso i tre possibili collegamenti alle opere idriche esistenti.
42. In riferimento alle interferenze con RFI S.p.a. - Direzione compartimentale movimento Bari, occorrerà definire, nell'ambito del progetto esecutivo, i seguenti punti:
- esecuzione delle intere tre fasi (non della sola 1<sup>a</sup> fase) di realizzazione del collegamento alla rete nazionale,
  - modifica, con prescrizioni, del viadotto E di scavalco della linea ferroviaria Taranto - Reggio Calabria,
  - arretramento della recinzione della piattaforma logistica di m 1,05,



- trasferimento ad RFI delle nuove aree comprensive dell'asta di manovra e della recinzione della piattaforma logistica.
43. In riferimento alle interferenze con ENIPOWER occorrerà definire, nell'ambito della redazione del progetto esecutivo, i tracciati delle tubazioni dell'acqua potabile/industriale e della fogna nera della strada dei moli con quelle del metanodotto/oleodotto/cavidotto dell'E.N.I..  
Occorrerà inoltre riscontrare-concordare lo spostamento della vasca di accumulo dell'acqua industriale e la realizzazione dei sottoservizi della piastra portuale a ridosso dell'esistente condotta SISRI/ASI.
44. In riferimento alle interferenze con S.N.A.M. Rete Gas, occorrerà definire, nell'ambito della redazione del progetto esecutivo, lo spostamento della vasca di accumulo dell'acqua industriale e la realizzazione dei sottoservizi della piastra portuale a ridosso dell'esistente condotta SISRI/ASI.

## RACCOMANDAZIONI

1. Secondo quanto previsto dalla normativa di settore ed ai sensi della legislazione vigente (D. Lgs. n. 152/06 e s.m.i.) relativa al recupero dei materiali di risulta, si raccomanda che venga valutata la possibilità di effettuare lo sversamento a mare dei materiali argillosi in modo controllato, ossia previo studio approfondito di un recupero, per consentirne un successivo recupero e riutilizzo ai fini di interventi di bonifica, ripristino ambientale ed opere a carattere ambientale in genere.
2. In fase di redazione della progettazione esecutiva, si raccomanda che venga definita con Trenitalia la tempistica di cessazione dell'utilizzo dell'impianto di depurazione (in esercizio e situato all'interno dell'area della piattaforma).



### **Linee guida dello stipulando protocollo d'intesa tra Prefettura, Autorità portuale e concessionario**

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e nel rispetto delle disposizioni di cui alla legge 13 agosto 2010, n. 136, e s.m.i., lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

- necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, del concessionario, il quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;
- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta della esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che soggetto aggiudicatore e concessionario – d'intesa tra loro – definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;
- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

