

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 21 marzo 2018.

**Accessibilità Valtellina - SS n. 38 lotto 4 - Nodo di Tirano tratta «A» (svincolo di Bianzone - svincolo La Ganda) e tratta «B» (svincolo La Ganda - Campone in Tirano). Approvazione progetto definitivo. (CUP F31B16000520001).** (Delibera n. 29/2018).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, ed in particolare:

a) l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

b) l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

c) l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza

sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

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

e) l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

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

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

3) le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002 - supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 prevede, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano», tra gli interventi relativi ai «Sistemi stradali ed autostradali», l'infrastruttura denominata «Accessibilità Valtellina» e all'allegato 2 riporta, tra gli interventi della Regione Lombardia, alla voce «Corridoi autostradali e stradali», gli interventi relativi all'«Accessibilità Valtellina», tra i quali figura il «potenziamento SS 36, SS 38 e SS 39»;

Vista l'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia dell'11 aprile 2003, che include la «Variante di Tirano» tra gli interventi di potenziamento delle strade statali nn. 36, 38 e 39;



Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015 - supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Accessibilità stradale Valtellina», l'intervento SS 38 Stelvio - 4° Lotto Tirano «Stazzona-Lovero»;

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

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

Visto il decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, e successive modificazioni, che, all'art. 11, comma 5, ha trasferito, a decorrere dal 1° ottobre 2012, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le funzioni di concedente - di cui all'art. 36 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni - precedentemente affidate ad ANAS S.p.A. (ANAS);

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la «Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali» (SVCA) con il compito di svolgere le funzioni di concedente;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, che all'art. 5 riporta, fra le Direzioni generali del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici del suddetto ministero, la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, con il compito, tra l'altro, di svolgere le funzioni di concedente della rete stradale e della rete autostradale in concessione;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti Direzioni generali del ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

a) le delibere 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, e 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

b) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

c) 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, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

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

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, c.d. «Codice Antimafia»;

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

a) l'art. 36 del decreto legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

b) la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che, ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto legge n. 90 del 2014, aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e con *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIIP), ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;





Vista la legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), che all'art. 1, comma 868, ha previsto, per migliorare la capacità di programmazione e di spesa per investimenti di ANAS e per garantire un flusso di risorse in linea con le esigenze finanziarie, che a decorrere dal 1° gennaio 2016 le risorse iscritte nel bilancio dello Stato, a qualunque titolo destinate alla predetta ANAS, confluiscono in un apposito fondo da iscrivere nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (c.d. «fondo unico»);

Vista la delibera 2 dicembre 2005, n. 151, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 196 del 2006, con la quale questo Comitato, fra l'altro, ha approvato il progetto definitivo dell'intervento «Accessibilità Valtellina - S.S. n. 38 - lotto 1 - variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)», del costo di 279,951 milioni di euro, finanziato per complessivi 140 milioni di euro dalla Regione Lombardia, dalla Provincia di Sondrio e da ANAS, soggetto aggiudicatore;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 75, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 2006, con la quale questo Comitato, tra l'altro, ha previsto, al punto 3.1. lettera a) «il finanziamento della variante di Morbegno, di cui alla succitata delibera n. 151 del 2005»;

Vista la delibera 31 gennaio 2008, n. 14, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 217 del 2008, supplemento ordinario, con la quale questo Comitato:

a) ha disposto la variante al progetto definitivo dell'intervento «Accessibilità Valtellina: S.S. n. 38 1° lotto - variante di Morbegno», relativa al 2° stralcio, dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano, prevedendo che il relativo progetto definitivo avrebbe dovuto essere approvato da questo Comitato stesso;

b) ha assegnato programmaticamente al suddetto 2° stralcio un contributo di 60 milioni di euro, in termini di volume d'investimenti, a carico delle risorse di cui all'art. 2, comma 257, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), prevedendo che l'assegnazione definitiva sarebbe stata disposta in sede di approvazione del relativo progetto definitivo;

Vista la delibera 23 marzo 2012, n. 21, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 120 del 2012, supplemento ordinario, con la quale questo Comitato:

a) ha approvato il progetto definitivo dell'intervento «Accessibilità Valtellina: S.S. n. 38 1° lotto - variante di Morbegno», 2° stralcio, dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano;

b) ha assegnato definitivamente all'intervento i 60 milioni di euro attribuiti programmaticamente con la succitata delibera n. 14 del 2008;

c) ha assegnato ulteriori 50,122 milioni di euro, a valere sulle risorse di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

d) ha autorizzato ANAS ad utilizzare i futuri ribassi di gara, previa comunicazione a questo Comitato del relativo ammontare, fino a un importo massimo di 13,599 milioni di euro, per integrare alcune voci del quadro economico del progetto definitivo approvato al precedente punto a);

Vista la delibera 11 luglio 2012, n. 74, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 218 del 2012, con la quale questo Comitato, per l'intervento denominato «Accessibilità Valtellina: S.S. n. 38 - 1° lotto - variante di Morbegno, 2° stralcio (dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano)», ha preso atto dell'intenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di autorizzare ANAS ad utilizzare quota parte dei futuri ribassi, quantificati a valle della gara ed eccedenti l'importo massimo di 13,599 milioni di euro, di cui alla richiamata delibera n. 21 del 2012, per il citato 2° stralcio della variante di Morbegno;

Vista la delibera 7 agosto 2017, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 2017, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di contratto di programma 2016-2020 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 27 dicembre 2017, n. 588, registrato dalla Corte dei conti il 29 dicembre 2017, con il n. 1-4640, con il quale è stato approvato il Contratto di programma 2016-2020, sottoscritto il 21 dicembre 2017 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS;

Viste le note 16 marzo 2018, n. 9259, e 21 marzo 2018, n. 2912, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, rispettivamente, chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del progetto definitivo dell'intervento denominato SS 38 Accessibilità Valtellina - lotto 4: nodo di Tirano - tratta A (svincolo di Bianzone - svincolo La Ganda) e tratta B (svincolo La Ganda - Campone in Tirano), trasmettendo la relativa documentazione istruttoria, e inviato chiarimenti istruttori;

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

1) che, tenuto conto delle condizioni di saturazione dei principali assi stradali di accesso alla Provincia di Sondrio, la SS 36 e la SS 38, con l'Accordo di programma sottoscritto il 18 dicembre 2006 da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, Provincia di Sondrio, ANAS, Camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato (CCIAA) di Sondrio, Comunità montana Valtellina di Morbegno e Comuni di Chiavenna, Sondrio, Tirano e Bormio, la risoluzione del nodo di Tirano è stata individuata tra gli interventi prioritari;

2) che, il citato Accordo di programma ha individuato gli impegni dei vari sottoscrittori e ha previsto la costituzione di un Collegio di vigilanza, con il compito, tra l'altro, di vigilare sull'attuazione dell'Accordo stesso e d'individuare ulteriori soggetti interessati all'attuazione degli interventi citati dal medesimo Accordo;

3) che, con Protocollo d'intesa sottoscritto il 5 novembre 2007 da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, Provincia di Sondrio, ANAS, CCIAA di Sondrio, rappresentanti delle Comunità montane e dei Comuni che hanno sottoscritto il citato Accordo di programma 18 dicembre 2006, nonché Comune di Morbegno, anche in rappresentanza dei comuni di Cosio Valtellino, Traona e Talamona, Comune di Villa di Tirano e Consorzio dei Comuni del Bacino Imbrifero Montano dell'Adda (Consorzio BIM):



a) sono state definite le modalità tecnico-finanziarie e procedurali per la risoluzione, tra l'altro, del nodo di Tirano;

b) è stato convenuto, per tale nodo, di «procedere allo sviluppo dell'intero progetto, valutando in via prioritaria la realizzazione delle tratte A e B»;

c) sono state individuate le risorse, sia disponibili sia da reperire, per il finanziamento del nodo di Morbegno (all'epoca del costo 195 milioni di euro) e per le succitate tratte A e B del nodo di Tirano (all'epoca del costo complessivo di 85 milioni di euro);

4) che l'intervento è inoltre inserito nel Programma regionale di sviluppo della Regione Lombardia, approvato con deliberazione del Consiglio regionale 9 luglio 2013, n. X/78, e nel Piano territoriale regionale, il cui aggiornamento all'anno 2017 è stato disposto con la deliberazione della Giunta regionale 30 ottobre 2017, n. X/7279 (Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia n. 51 del 2017);

5) che un iniziale progetto definitivo, composto da quattro tronchi funzionali e del costo complessivo di 337,70 milioni di euro, è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

6) che, per ridurre il costo dell'intervento, nel corso del 2007 la Provincia di Sondrio ha sviluppato appositi studi preliminari di fattibilità che hanno portato alla definizione di una soluzione di tracciato caratterizzata da parziali variazioni planimetriche rispetto al corridoio individuato nel precedente progetto definitivo e articolata nelle tratte funzionali «svincolo di Bianzone - svincolo La Ganda», «svincolo La Ganda-svincolo Campone in Tirano» e «svincolo La Ganda - svincolo di Villa di Tirano»;

7) che, per sviluppare una soluzione semplificata di attraversamento dell'abitato di Tirano, è stata ipotizzata la realizzazione del primo stralcio del nodo di Tirano, che comprende lo sviluppo delle prime due tratte funzionali sopra richiamate e che, conseguentemente, la Provincia di Sondrio ha curato l'elaborazione del progetto definitivo denominato «lotto 4 - nodo di Tirano, tratta A svincolo di Bianzone-svincolo La Ganda e tratta B svincolo La Ganda-svincolo Campone in Tirano»;

8) che il progetto in esame riguarda la realizzazione delle succitate tratte «A» e «B» della variante di Tirano;

9) che il tracciato principale dell'intervento ha una lunghezza complessiva di circa 6.616 metri a partire dall'intersezione tra l'esistente SS 38 con la rotatoria di Villa di Tirano, supera il fiume Adda e lo costeggia in sinistra idraulica fino alla rotatoria terminale di Campone, interessando il territorio dei comuni di Bianzone, Villa di Tirano e Tirano, in provincia di Sondrio;

10) che la sezione stradale da realizzare corrisponde alla categoria «C1» prevista dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, concernente «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade», ed è composta da un'unica carreggiata a due corsie da 3,75 metri ciascuna e banchine laterali da 1,5 metri;

11) che il progetto include anche viabilità di «ricucitura», cioè segmenti stradali di lunghezza limitata, studiati per ripristinare i collegamenti interrotti dalla nuova strada e per permettere un più agevole ingresso a proprietà che altrimenti rimarrebbero intercluse;

12) che le opere d'arte principali sono costituite da due ponti sul fiume Adda, a Stazzona e a Tirano, una galleria artificiale di circa 479 metri, una galleria naturale di circa 965 metri e un cavalcavia, di sovrappasso al tracciato principale, e che sono inoltre previste le quattro intersezioni a raso costituite dalle rotatorie di Villa di Tirano, Stazzona, Tirano e Campone;

13) che, con delibera 24 giugno 2010, n. 86, il Consiglio d'amministrazione di ANAS, soggetto aggiudicatore, ha approvato in linea tecnica il progetto definitivo della SS 38 - lotto 4 nodo di Tirano - tratta A (svincolo di Bianzone-svincolo La Ganda) e tratta B (svincolo La Ganda-Campone in Tirano);

14) che, con nota 2 dicembre 2010, n. 169553, ANAS ha trasmesso il suddetto progetto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle altre Amministrazioni ed Enti interessati, chiedendo, tra l'altro, la convocazione della conferenza di servizi, e che l'11 dicembre 2010 la stessa ANAS ha pubblicato, sui quotidiani «Il Corriere della Sera» e «QN - Il Resto del Carlino - La Nazione - Il Giorno», il relativo avviso di avvio del procedimento per la richiesta di compatibilità ambientale, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità;

15) che a fronte di tale progetto, si sono espressi:

a) la Regione Lombardia che, con delibera di Giunta 20 aprile 2011, n. IX/1584, ha espresso parere favorevole sul citato progetto definitivo, anche in merito alla compatibilità ambientale e alla localizzazione, subordinato al recepimento di «proposte e prescrizioni»;

b) la Soprintendenza beni architettonici e paesaggistici di Milano del Ministero dei beni e delle attività culturali, che, con nota 3 febbraio 2011, n. 24614, ha chiesto, tra l'altro, la «valutazione di ulteriori soluzioni e approfondimenti progettuali, per garantire che le nuove opere siano caratterizzate da una qualità architettonica non solo attenta alle esigenze funzionali, ma anche in grado di qualificare il contesto ambientale sottoposto a tutela»;

16) che, tra gli enti interferiti, si sono espressi sul progetto sopra citato:

a) Edison S.p.A. che, con nota 10 gennaio 2011, ha comunicato di non aver rilevato interferenze con impianti e/o sottoservizi di sua proprietà;

b) A2A S.p.A. che, con nota 14 febbraio 2011, n. 2119, ha rilevato adempimenti da sviluppare in merito ad alcune interferenze con un proprio canale derivatore;

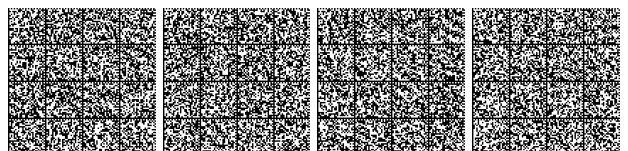
c) il Ministero della difesa, che con nota 23 febbraio 2011, n. 17786, ha espresso il proprio parere favorevole, con prescrizione;

d) RFI, che con nota 8 giugno 2011, n. 906, ha comunicato il proprio parere favorevole, con prescrizioni;

17) che, con nota 24 febbraio 2015, n. 23801, ANAS ha chiesto nuovamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'attivazione della conferenza di servizi;

18) che in vista di tale Conferenza si sono pronunciati:

a) il Comando trasporti e materiali, che, con nota 20 aprile 2015, n. 31153, ha confermato il parere favorevole espresso nel 2011;



b) A2A S.p.A., che, con nota 20 aprile 2015, n. 4633, ha rilevato il mancato riscontro alle richieste formulate nel 2011 nonché una criticità precedentemente non evidenziata e si è opposta alla realizzazione del progetto;

c) il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, che, con nota 21 aprile 2015, n. 9231, rilevata la mancata trasmissione delle integrazioni progettuali richieste, ha comunicato l'assenza dei presupposti per il rilascio del proprio parere;

d) la Regione Lombardia che, con delibera di Giunta 8 maggio 2015, n. X/3538, ha confermato il parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto espresso con la precedente delibera n. IX/1584 del 2011 nonché i pareri favorevoli relativi a localizzazione e compatibilità ambientale dell'intervento e ha dettato ulteriori prescrizioni, derivanti da variazioni nel contesto normativo, programmatico e territoriale di riferimento, intervenute dopo l'adozione della citata delibera n. IX/1584;

e) Terna Rete Italia S.p.A. (Terna), che, con note 20 aprile 2015, n. 387, e 27 ottobre 2015, n. 1211, ha rilevato interferenze non risolte e ha chiesto che, nell'approvare il progetto in esame, fossero approvate anche lo spostamento degli esistenti elettrodotti di proprietà della stessa Terna - autorizzando la medesima società «alla costruzione ed esercizio» degli stessi;

19) che la conferenza di servizi è stata convocata per il 21 aprile 2015 e che di tale riunione non risulta disponibile il relativo verbale in quanto non è stato possibile dichiararne la chiusura per le richieste di integrazione e chiarimento pervenute, in particolare dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;

20) che, con nota 21 luglio 2015, n. 90239, ANAS ha trasmesso il progetto in questione al Consiglio superiore dei lavori pubblici (CSLP), integrando la relativa documentazione istruttoria con nota 15 marzo 2016, n. 29057, su richiesta del Consiglio stesso;

21) che, con nota 29 aprile 2016, n. 4441, il CSLP ha restituito ad ANAS gli atti ricevuti perché le carenze degli stessi non avevano consentito l'esame del progetto definitivo e, con nota 4 agosto 2016, n. 7266, ha poi disposto la derubricazione dell'affare;

22) che, con nota 16 maggio 2016, n. 14665, ANAS ha trasmesso al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo le integrazioni richieste dal Ministero stesso in sede di conferenza di servizi;

23) che, con nota 13 luglio 2016, n. 6097, la Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto in esame, anche in base al parere della Soprintendenza archeologica della Lombardia, che, con note 17 gennaio 2011, n. 780, e 30 giugno 2016, n. 8040, si è espressa favorevolmente sugli aspetti inerenti la valutazione preventiva dell'interesse archeologico;

24) che, con nota 14 aprile 2017, n. 200076, ANAS ha nuovamente trasmesso al CSLP il progetto definitivo, aggiornato nelle parti ritenute carenti dal Consiglio stesso, e corredato, tra l'altro, dall'elenco prezzi aggiornato al 2017 e dal relativo nuovo quadro economico;

25) che, con nota 10 luglio 2017, n. 355910, ANAS ha comunicato al CSLP di dover aggiornare il progetto definitivo per risolvere le interferenze con gli elettrodotti di Terna, provvedendo a nuove pubblicazioni per le conseguenti modifiche del piano degli espropri, e dover quindi considerare ritirato il progetto stesso;

26) che, con nota 1° agosto 2017, n. 399451, ANAS ha chiesto alla Regione Lombardia la pubblicazione, sul proprio sito informatico, dell'avviso di avvio del procedimento per «l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio» a seguito dei lavori per lo «spostamento dell'elettrodotto Terna che risulta interferente con la realizzanda arteria stradale» e che il 2 agosto 2017 la stessa ANAS ha pubblicato il suddetto avviso sul quotidiano a tiratura nazionale «Corriere della sera» e sul quotidiano a tiratura locale «La Provincia» di Sondrio;

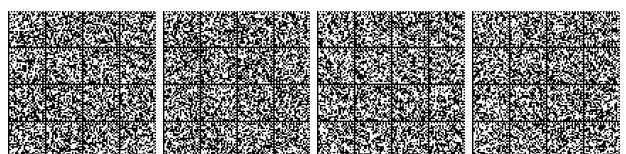
27) che, con nota 27 settembre 2017, n. 485600, ANAS ha trasmesso al CSLP, e per conoscenza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo aggiornato e lo studio d'impatto ambientale;

28) che, con parere n. 60 reso nell'adunanza del 14 dicembre 2017, il CSLP ha rilevato che «la risoluzione delle interferenze con le esistenti infrastrutture, in particolare gli elettrodotti, le cui varianti di tracciato richiedono autorizzazioni con decreto delle competenti amministrazioni, deve trovare quale formalizzazione unitaria la delibera del CIPE di approvazione del progetto» e che, di conseguenza, «tutto quanto necessario all'individuazione, definizione ed autorizzazione dei nuovi tracciati in variante delle infrastrutture interferite deve essere definito nel corso della Conferenza dei servizi istruttoria e non può essere demandato a fasi e tempi successivi all'approvazione del progetto»;

29) che il suddetto CSLP - rilevati, fra gli altri, «la carenza di indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche esaustive eseguite» e la conseguente «scarsa finalizzazione e implementazione dei risultati delle indagini eseguite nella progettazione dell'intervento», che «conducono in alcuni casi a specifiche sottovalutazioni ed in altri a sovradimensionamento delle opere, rendendo quindi aleatoria qualsiasi valutazione riguardo agli aspetti economici ed in particolare alla definizione dei costi dell'intervento» - ha ritenuto che il progetto debba «essere rivisto, modificato ed integrato secondo le osservazioni e prescrizioni» espresse nella «progettazione definitiva e comunque prima dell'esperimento della procedura di affidamento»;

30) che, con nota 16 febbraio 2018, n. 86731, ANAS ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto aggiornato e integrato secondo le osservazioni e le prescrizioni del CSLP e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha confermato nella relazione istruttoria, trasmessa con la citata nota 16 marzo 2018, n. 9259, che ANAS ha riaggiornato il progetto definito, a seguito del sopracitato parere del CSLP;

31) che, con nota 19 febbraio 2018, n. 1743, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato la conferenza di servizi per l'esame del progetto definitivo, comunicando che il progetto stesso sarebbe stato reso consultabile sul sito del medesimo ministero;





32) che sul progetto si sono pronunciati favorevolmente i Comuni di Tirano, BIANZONE, l'Azienda energetica Valtellina Valchiavenna S.p.A., la Comunità montana Valtellina di Tirano e TIM S.p.A., mentre hanno formulato prescrizioni il Comune di Villa di Tirano, l'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po ed E-distribuzione S.p.A.;

33) che la Società per l'ecologia e l'ambiente - Secam S.p.A. ha formulato parere favorevole;

34) che Terna si è espressa favorevolmente alla realizzazione dell'intervento, con prescrizioni - precisando che, contestualmente all'opera principale, devono essere autorizzate lo spostamento degli elettrodotti di sua proprietà, interferenti con l'intervento stradale, e che conseguentemente la medesima società deve essere autorizzata «alla costruzione ed esercizio» degli stessi;

35) che A2A, con nota del 6 marzo 2018 n. 2513, ha espresso, in mancanza della risoluzione di problematiche residue relative alle interferenze alle quali ANAS non ha dato riscontro, parere sfavorevole al progetto e si è riservata ulteriori deduzioni in merito alla successiva evoluzione delle procedure;

36) che, con nota assunta al protocollo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 7 marzo 2018, con il n. 2348, la Regione Lombardia ha confermato il parere favorevole, con prescrizioni, espresso con le deliberazioni di Giunta 20 aprile 2011, n. 1584, e 8 maggio 2015, n. 3538, relativo anche alla localizzazione e alla compatibilità ambientale dell'intervento;

37) che la conferenza di servizi si è tenuta il 7 marzo 2018;

38) che l'istruttoria individua gli elaborati di progetto relativi all'indicazione delle interferenze e alla risoluzione delle interferenze stesse nonché quelli relativi agli espropri;

39) che il Ministero ha proposto, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, esponendo le motivazioni nei casi di mancato o parziale recepimento delle stesse;

Preso atto delle risultanze della succitata istruttoria sotto l'aspetto attuativo, e in particolare:

1) che il soggetto aggiudicatore dell'intervento è individuato in ANAS;

2) che ANAS redigerà il progetto esecutivo dell'intervento e che i lavori saranno realizzati ponendo a gara tale progetto;

3) che il Codice unico di progetto (CUP) attribuito all'intervento è F31B16000520001;

4) che il tempo previsto per lo sviluppo della progettazione esecutiva è valutato in 240 giorni naturali e consecutivi e quello per l'esecuzione dei lavori è valutato in 1.330 giorni naturali e consecutivi, tenendo conto anche «dell'andamento stagionale sfavorevole dei luoghi in cui ricade l'opera»;

Preso atto delle risultanze della citata istruttoria sotto l'aspetto finanziario, e in particolare:

1) che il costo dell'intervento, aggiornato in base all'elenco prezzi ANAS edizione 2017, ammonta a 143.344.971 euro, al netto dell'IVA, così articolati:

Voci	Importi (euro)
Lavori soggetti a ribasso d'asta	90.742.108
Oneri per la sicurezza e bonifica ordigni bellici non soggetti a ribasso d'asta	5.839.389
Somme a disposizione	32.325.851
Oneri d'investimento di ANAS (11,2%)	14.437.623
<b>Totale</b>	<b>143.344.971</b>

2) che, fra le somme a disposizione, sono inclusi, tra l'altro:

a) euro 4.905.066 per accantonamento imprevisti e lavori in economia;

b) euro 15.700.000 per acquisizione aree ed immobili e pertinenti indennizzi;

c) euro 6.000.000 per interferenze;

d) euro 1.931.630 per opere di mitigazione e compensazione, derivanti dalla valorizzazione delle prescrizioni e delle opere compensative e contenute entro il tetto del 2 per cento del costo dell'opera;

3) che gli oneri d'investimento sono stati calcolati nella misura dell'11,2 per cento, trattandosi di opera a corrispettivo, come previsto nel Contratto di programma ANAS 2016-2020;

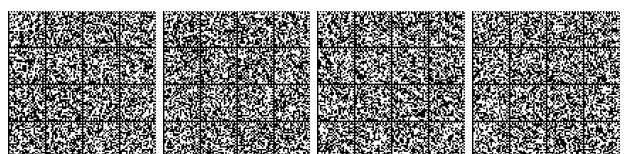
4) che il Protocollo d'intesa 5 novembre 2007 aveva individuato le risorse per il finanziamento dei nodi di Morbegno e Tirano, secondo i rispettivi costi inizialmente previsti rispettivamente in 195 milioni di euro e 85 milioni, distinguendo tra risorse all'epoca già quantificabili e ulteriori risorse;

5) che, quali ulteriori risorse da destinare ai due interventi sopra citati, il suddetto Protocollo aveva considerato le «eventuali economie... a seguito di ribasso d'asta», ipotizzate nell'ordine di 35 milioni di euro, relative al 1° lotto (variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes compreso allo svincolo del Tartano compreso), 1° stralcio, tronco A, oltre alle non quantificate «eventuali minori spese» relative all'opera e alla quota residua delle risorse di cui al punto 3.1 della citata delibera di questo Comitato n. 75 del 2006;

6) che Protocollo aveva inoltre previsto:

a) l'impegno della Regione Lombardia ad individuare, nei limiti delle disponibilità di bilancio, risorse aggiuntive per 50 milioni di euro;

b) l'impegno della Provincia di Sondrio a reperire, anche in concorso con altri soggetti territorialmente interessati, 97 milioni di euro, indicativamente ripartiti per 35 milioni di euro a carico della stessa Provincia tramite accensione di mutuo a valere sui «fondi canonici idrici» e 62 milioni di euro quali contributi del Consorzio BIM, della CCIAA, dei Comuni e delle Comunità montane o di altri soggetti;



c) l'impegno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad assumere iniziative per il finanziamento di 60 milioni di euro a carico dei fondi per l'attuazione della legge n. 443 del 2001, subordinatamente «all'esito positivo degli impegni finanziari assunti dagli altri enti firmatari»;

7) che il Contratto di programma ANAS 2016-2020 riporta l'intervento con la denominazione di «Accessibilità Valtellina: Lotto 4° - Stralcio A (Variante di Tirano)» da intendersi come somma delle summenzionate tratta A e tratta B come risulta dalla relativa scheda di progetto allegata al medesimo Contratto;

8) che il citato Contratto di programma considera l'intervento quale opera a corrispettivo, appaltabile nel 2018, imputando i relativi finanziamenti per:

a) 88.344.971 euro a carico del Fondo unico di cui l'art. 1, comma 868, della legge n. 208 del 2015;

b) 55.000.000 euro a carico di «Enti locali Reg. Lombardia Convenzione MI 94»;

9) che, per il progetto in approvazione, dal costo di 143.344.971 euro, l'istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui alla nota 16 marzo 2018, n. 9259, indicava finanziamenti per 148.344.971 euro, articolati come segue:

a) euro 88.344.971 - Contratto di programma ANAS 2016-2020;

b) euro 55.000.000 - di cui al Protocollo d'intesa 5 novembre 2007;

c) euro 5.000.000 - Provincia di Sondrio;

10) che, come risulta dal verbale della riunione Collegio di vigilanza tenutasi il 22 gennaio 2015:

a) le risorse stanziare per il 2° stralcio della variante di Morbegno ammontavano a 280 milioni di euro, a fronte di un quadro economico, comprensivo del costo delle migliorie realizzate in fase di progetto esecutivo, di 220,8 milioni di euro, con conseguenti risorse disponibili per circa 59,2 milioni di euro;

b) che era stato considerato opportuno, in via prudenziale, lasciare i suddetti residui a disposizione della predetta variante di Morbegno e che, quindi, il finanziamento del nodo di Tirano sarebbe stato imputato a carico di «risorse del sistema locale per circa 55 milioni di euro e risorse statali a completamento»;

11) che, con nota 5 marzo 2018, n. 2220, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto, tra l'altro, alla Provincia di Sondrio e alla Regione Lombardia, la dichiarazione della sussistenza della copertura finanziaria di complessivi 55 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro a carico del Consorzio BIM e 5 a carico della predetta Provincia;

12) che, in riferimento alla suddetta richiesta, con nota assunta al protocollo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 7 marzo 2018, con il n. 2326, la Regione Lombardia ha attestato che:

a) nella riunione del Collegio di vigilanza del 29 settembre 2011 il finanziamento era stato ripartito per 50 milioni di euro a carico del Consorzio BIM, per 5 milioni di euro a carico della predetta Provincia di Sondrio;

b) a fronte del costo aggiornato dell'intervento (143,3 milioni di euro), nella citata riunione del Collegio di vigilanza del 21 febbraio 2018, la copertura finanziaria dell'opera è stata ridefinita per effetto dell'intervenuta assegnazione disposta nei Contratti di Programma ANAS 2016-2020 e della conferma, da parte di ANAS, della quantificazione in 50 milioni di euro delle economie derivanti dal secondo stralcio della Variante di Morbegno, permanendo in capo agli Enti locali (Provincia di Sondrio / BIM) la parte rimanente dell'investimento secondo gli impegni già assunti;

13) che, con deliberazione 8 marzo 2018, n. 13, il Comitato esecutivo del Consorzio BIM ha assunto l'impegno di spesa di 5 milioni di euro per il finanziamento dei lavori di miglioramento dell'accessibilità alla Valtellina - SS 38 - lotto 4 nodo di Tirano, a valere sul proprio bilancio di previsione 2018/2020;

14) che, pertanto, è stato chiarito esaurientemente che il finanziamento dell'intervento è pari a complessivi 143.344.971 euro ripartiti come segue, come del resto affermato anche con la nota 21 marzo 2018, n. 2912, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la quale si fornivano chiarimenti:

a) euro 88.344.971 a carico del citato Contratto di programma ANAS 2016-2020;

b) euro 50.000.000 a carico delle «economie dell'intervento relativo alla variante di Morbegno di cui alla delibera» di questo Comitato n. 75 del 2006;

c) euro 5.000.000 a carico del Consorzio BIM;

15) che la ripartizione temporale del suddetto finanziamento complessivo è così individuata:

(milioni di euro)

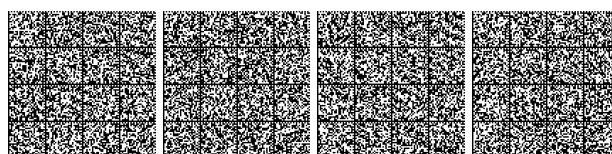
2018	2019	2020	2021	2022	Totale
23	30	30	30	30,344	143,344

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

Vista la nota 21 marzo 2018, n. 1615, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Ritenuto che l'approvazione delle varianti alla localizzazione degli elettrodotti della società Terna debba essere ricondotta nell'ambito del programma di risoluzione delle interferenze, che questo Comitato deve approvare unitamente al progetto definitivo in esame e che le prescrizioni relative al progetto in esame debbano ricomprendere al punto 1.12.5 quella relativa all'interferenza di Terna con la strada di proprietà di A2A di accesso alla centrale Stazzona;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;



**Delibera:**

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

**1. Approvazione progetto definitivo**

1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.5, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'intervento denominato «Accessibilità Valtellina - SS n. 38, lotto 4 - nodo di Tirano, tratta A (svincolo di Bianzone - svincolo La Ganda) e tratta B (svincolo La Ganda - Campone in Tirano)».

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

1.3 Il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1 è quantificato in 143.344.971 euro, al netto di IVA, come riportato nella precedente presa d'atto.

1.4 Il finanziamento della spesa di cui al precedente punto 1.3 è imputato come segue:

a) euro 88.344.971 a carico del citato Contratto di programma ANAS 2016-2020;

b) euro 50.000.000 a carico delle economie dell'intervento relativo alla variante di Morbegno di cui alla delibera di questo Comitato n. 75 del 2006;

c) euro 5.000.000 a carico del Consorzio dei Comuni del bacino imbrifero montano dell'Adda.

1.5 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del medesimo allegato 1. L'ottemperanza alle suddette prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.3. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.6 È altresì approvato ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, il programma di risoluzione delle interferenze, che include quelle con gli elettrodotti di Terna S.p.A.,

ed è riportato negli elaborati di progetto individuati nella prima parte dell'allegato 2 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa.

1.7 Le indicazioni relative al piano particellare degli espropri sono riportate negli elaborati di progetto individuati nella seconda parte dell'allegato 2 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa.

**2. Disposizioni varie.**

2.1 Eventuali maggiori costi, dovuti alla risoluzione delle interferenze residue segnalate da A2A, da recepire in fase di progettazione esecutiva, non potranno comportare aumenti del limite di spesa di cui al punto 1.3.

2.2 Gli «oneri d'investimento», calcolati nella misura massima dell'11,2 per cento, saranno riconosciuti sulla base della rendicontazione di dettaglio delle spese effettivamente sostenute.

2.3 Il soggetto aggiudicatore dell'intervento dovrà trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera, una relazione sul complesso degli interventi relativi alla SS 38, compresa anche la variante di Morbegno, indicandone stato di avanzamento, costo approvato da questo stesso Comitato, costo aggiornato, finanziamenti assegnati, nonché eventuali ribassi di gara e/o economie a conclusione dei lavori, con le relative leggi d'imputazione. Il predetto Ministero informerà questo Comitato in merito ai contenuti di detta relazione.

2.4 Come previsto dalla delibera di questo Comitato n. 74 del 2012, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà proporre a questo stesso Comitato l'assegnazione alla «variante di Tirano» della quota dei citati ribassi di gara, non utilizzati per il 2° stralcio della variante di Morbegno e pari a 50 milioni di euro, di cui al precedente punto 1.4, previa acquisizione del formale impegno della Regione e degli Enti locali a farsi carico degli eventuali maggiori costi del 2° stralcio della variante di Morbegno, che emergessero dopo tale assegnazione.

2.5 Il soggetto aggiudicatore dovrà provvedere alla verifica del CUP indicato per il progetto definitivo di cui al precedente punto 1.1. e riportato in presa d'atto, provvedendo all'eventuale variazione della denominazione dell'intervento stesso, attualmente individuato come «tratta A (svincolo di Bianzone - svincolo La Ganda) e tratta B (svincolo La Ganda - Campone in Tirano)».

**3 Disposizioni finali.**

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

3.2 Il medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 del 2003 sopra richiamata.





3.3 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al suddetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.5. I competenti uffici della Regione Lombardia procederanno a effettuare le verifiche sulla puntuale osservanza delle prescrizioni e la vigilanza durante la realizzazione e l'esercizio delle opere, ai sensi della vigente normativa regionale.

3.4 Il soggetto aggiudicatore invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo, ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto allegato 1 e poste dallo stesso Ministero.

3.5 Il soggetto aggiudicatore, prima dell'avvio dei lavori, dovrà stipulare, con la Prefettura competente e l'impresa appaltatrice, il Protocollo di legalità approvato con la delibera n. 62 del 2015 citata in premesse.

3.6 Ai sensi della richiamata delibera n. 15 del 2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto legge n. 90 del 2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari e l'eventuale Protocollo operativo sono adeguati alle previsioni e disposizioni della medesima delibera.

3.7 Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. In osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbono essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, sono assicurati a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144 del 1999. A regime, tracciato e modalità di scambio dei dati saranno definiti con un protocollo tecnico tra Ragioneria generale dello Stato e DIPE, da redigersi ai sensi dello stesso decreto legislativo, articoli 6 e 7.

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

Roma, 21 marzo 2018

*Il Presidente:* GENTILONI SILVERI

*Il segretario:* LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 26 settembre 2018

Ufficio controllo atti Ministero dell'economia e delle finanze, reg.ne prev. n. 1210

ALLEGATO I

## PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

### Parte prima - Prescrizioni

#### Premessa.

Il presente documento, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto relativo all'intervento denominato «Strada statale 38 «dello Stelvio». Accessibilità Valtellina. Lotto 4 nodo di Tirano. Tratta «A» (svincolo di Bianzone - svincolo la Ganda) e tratta «B» (svincolo la Ganda - Campone in Tirano)», riassume le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.

#### 1 Prescrizioni.

Le prescrizioni che seguono, raggruppate, per quanto possibile, secondo i vari ambiti di applicazione, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati. Detto esame, i cui esiti sono sintetizzati nel documento foglio condizioni, ha portato all'esclusione delle prescrizioni non pertinenti l'intervento in questione o non accettabili o già assolute ed alla riformulazione delle altre nei termini seguenti.

##### 1.1 Prescrizioni relative ad aspetti generali.

1.1.1 Cronoprogramma aggiornato, articolato e redatto in scala adeguata a consentirne la verifica. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.1.2 Schema di contratto conforme alle disposizioni legislative e regolamentari vigenti ed in particolare al decreto legislativo n. 50 del 2016 e successive modificazioni. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.1.3 Schema di capitolato tecnico aggiornato che richiami le norme tecniche vigenti sia generali che di settore, anche in riferimento alle norme tecniche per le costruzioni ed al Regolamento europeo in materia di qualificazione dei materiali e prodotti ad uso strutturale n. 305 del 2011; inoltre dovranno essere verificate e, nei casi in cui risulta necessario, aggiornate le procedure di prova e di controllo dei materiali e prodotti secondo le norme attualmente vigenti. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

##### 1.2 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali.

###### 1.2.1 Aspetti stradali.

1.2.1.1 Il progetto del tracciato deve essere rielaborato, assumendo i criteri e i vincoli definiti dalla vigente normativa tecnica per la categoria stradale di appartenenza. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.2.1.2 Si ritiene che le caratteristiche di progetto vadano verificate in particolare per: la rotatoria «Campona» che nel tratto terminale dell'intervento presenta uno dei bracci di accesso con una pendenza longitudinale molto elevata (6,9 per cento), con una livelletta che arriva nell'immediata prossimità della rotatoria ed è ad essa collegata per mezzo di un raccordo concavo di raggio molto esiguo (250 m); corrispondentemente a tale andamento altimetrico si registra anche la presenza di una curva circolare avente raggio prossimo al minimo consentito per il tipo di strada. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.2.1.3 Per la rete stradale locale ed in funzione dell'estensione dell'intervento, per quanto applicabile, si ritiene che debba essere adeguata rispetto alla funzionalità e alla sicurezza dei collegamenti la viabilità interferita nelle cosiddette «ricuciture». (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.2.1.5 Revisionare ed aggiornare il capitolato tecnico - norme tecniche capitolo 16 «Barriere». (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.2.1.6 Date le criticità territoriali e ambientali (in particolare la rilevante frammentazione di ecosistemi agroforestali), dovrà essere ulteriormente affinata la valutazione della possibilità di realizzare maggiori tratti in galleria naturale - tendenzialmente avvicinandosi all'originaria soluzione progettuale [2004] - anche attraverso un più dettagliato bilancio dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale necessarie a fronte della soluzione ora proposta. (Regione Lombardia).

1.2.1.7 In tale ambito si dovrà ricercare, in località Stazzona, la praticabilità di un attraversamento dell'Adda in modo ortogonale al fiume, rendendolo omogeneo con la topologia proposta dal ponte previsto nella zona artigianale di Tirano. (Regione Lombardia).

1.2.1.8 Si dovranno individuare e perseguire miglioramenti progettuali atti a ridurre la frammentazione del territorio agricolo nel tratto di circa 1 km a monte della località San Bernardo, rispetto al rapporto tra la nuova viabilità e la riqualificazione di quella esistente. (Regione Lombardia).

1.2.1.9 Dovrà essere valutata la possibilità di spostare il tratto della nuova strada in progetto tra la rotatoria di Stazzona e la contrada San Bernardo posizionandola più a ridosso dell'attuale strada provinciale (Stazzona-Tirano) fino ad inglobarla. (Comune di Villa Tirano).

1.2.1.10 Deve essere garantito l'accesso ai fondi agricoli. (Comune di Villa Tirano).



## 1.2.2 Strutture.

1.2.2.1 Si sviluppi una nuova verifica e un nuovo dimensionamento delle opere. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

## 1.2.3 Impianti.

1.2.3.1 Per ciò che attiene gli aspetti impiantistici è necessario aggiornare la normativa a quella attuale ed illustrare in appositi elaborati i calcoli illuminotecnici in conformità alla normativa UNI 11248 e EN 13201. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

## 1.3 Prescrizioni relative ad aspetti geologici, idrogeologici e geotecnici.

1.3.2 Si prescrivono ulteriori approfondimenti per gli aspetti geotecnici e, in particolare, per quanto concerne gli assetti stratigrafici e le proprietà fisico-meccaniche dei litotipi presenti nell'area di interesse, tra i quali si citano, a titolo esemplificativo, le alluvioni dell'Adda ed i conoidi di deiezione, che dovrebbero essere interpretati sulla base non tanto della composizione media, quanto piuttosto analizzando le possibili e verosimili variazioni locali di composizione e, soprattutto per i conoidi, i caratteri strutturali (spessore relativo dei diversi termini, giacitura ecc.). (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.3.3 Valutare l'interazione tra il tracciato stradale ed i fenomeni di instabilità dei versanti che includono le frane attive o quiescenti citate in relazione ed i «*debris flows*». (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.3.4 Predisporre modelli geologici e geotecnici di sottosuolo che consentano la contestualizzazione dell'opera nel territorio nel quale sarà realizzata. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.3.5 Si ritiene necessario uno studio sulla compatibilità idrogeologica delle opere da realizzare. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.3.6 Integrare con adeguati studi e indagini relativi ai seguenti aspetti: assetto geologico-strutturale del territorio, con particolare riguardo alla sismicità dell'area; idrogeologia e problematiche tipiche dei bacini montani; caratterizzazione fisico-meccanica dei litotipi che interagiscono con le opere in progetto; regime delle falde idriche. Dagli esiti dei suddetti studi e indagini dovrà derivare un dimensionamento delle opere basato su reali condizioni stratigrafiche anziché su schemi generali decontestualizzati rispetto al territorio nel quale saranno realizzate. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

## 1.4 Prescrizioni relative ad aspetti idrologici e idraulici.

1.4.1 Si ritiene necessario un attento processo di revisione che prenda in considerazione tutti gli aspetti del calcolo delle portate e del dimensionamento dei manufatti. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.4.2 Si prescrive il rispetto sia dei franchi previsti dalle Norme tecniche per le costruzioni (NTC 2008 - 5.1.2.4 compatibilità idraulica) sia di quanto previsto dalla circolare del 2 febbraio 2009, n. 617, del Consiglio superiore dei lavori pubblici: il rispetto dell'interasse netto minimo di 40 m misurati ortogonalmente alla corrente fra pile contigue e fra pila e spalla per il ponte di Tirano, l'attenzione nell'interferenza delle pile in alveo con le strutture arginali per l'attraversamento a valle di Stazzona. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.4.3 Si dispone che la verifica idraulica degli attraversamenti debba tener conto delle reali condizioni di sbocco che si realizzano a valle del tombino, nel quale difficilmente si instaura la condizione di moto uniforme. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.4.4 Si richiede una più dettagliata descrizione delle assunzioni poste a base del calcolo del profilo idraulico per opere relative all'intercettazione del canale Rossi. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.4.5 Si prescrive che nella progettazione dei tombini siano rispettate sia la possibilità di garantirne la praticabilità per quanto possibile, utilizzando ad esempio idonee sezioni rettangolari invece di sezioni circolari, sia la necessità di garantire un'adeguata protezione contro l'ingresso di materiali che possano bloccarsi all'interno del tombino. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.4.6 Per tutti i sollevamenti, in particolare per quelli relativi ai sottoattraversamenti al di sotto del piano campagna, i relativi impianti in quanto rilevanti ai fini della sicurezza dovranno essere configurati e dimensionati garantendo una adeguata ridondanza del sistema di pompe che assicurano l'evacuazione delle acque. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.4.7 Si prescrive che siano approfonditi anche gli aspetti connessi alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere idrauliche (ad esempio, sollevamenti, clapet, rampe di accesso per pulizia, griglie di trattenuta materiale solido, ecc.) finalizzate a garantirne l'efficienza. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.4.8 Si ritiene necessaria l'individuazione degli interventi provvisori da realizzarsi in fase di costruzione dell'opera. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.4.9 In rapporto al Piano per l'assetto idrogeologico del bacino del Po (PAI), dovranno essere verificati in dettaglio, fermo restando l'adeguamento delle opere ad eventuali ulteriori e successive indicazioni dell'Agenzia interregionale per il Po (AIPO):

a) il franco sulle difese arginali esistenti nei tratti a cavallo degli attraversamenti del fiume Adda, dove il profilo di piena disturbato dalle pile presenta innalzamenti non trascurabili; qualora esso risulti inferiore a 1 m, dovrà essere valutata, d'intesa con AIPO, la necessità di conseguenti modifiche progettuali atte a porre in sicurezza il territorio in fascia C a tergo di tali difese;

b) l'adeguata protezione, rispetto alle quote di piena, delle opere relative al tratto interferente con il limite di progetto tra le fasce fluviali B e C e a quello interno all'attuale fascia B in sponda destra a valle del ponte di Stazzona, sia nel caso in cui AIPO realizzasse il previsto argine prima della variante stradale che nel caso contrario; in quest'ultima ipotesi, il corpo stradale dovrà comunque consentire la successiva realizzazione dell'argine in progetto;

c) le fondazioni delle pile e delle spalle, che dovranno essere in grado di resistere in sicurezza al massimo scalcamento prevedibile, mettendo in conto sia l'effetto di amplificazione dovuto all'interessamento dei plinti che la possibile evoluzione morfologica dell'alveo. (Regione Lombardia).

1.4.11 Circa specifici elementi legati alla sicurezza idraulica, ai quali pure conformare la progettazione esecutiva e la fase di costruzione, tra le progressive km 0+000 ÷ km 0+460 il nuovo asse stradale dovrà essere protetto dall'esondazione dell'Adda per rigurgito mediante l'estensione verticale dei muri di sostegno ivi previsti fino alle quote della sommità della realizzanda linea di contenimento dei livelli in destra del canale Rossi. (Regione Lombardia).

1.4.12 Il sottovia scatolare di ricucitura della viabilità rurale alla progressiva km 0+609 non dovrà costituire una «finestra» nella realizzanda linea di contenimento dei livelli per esondazione diretta del fiume, dovendosi fornire garanzia della continuità arginale interrotta dalla rampa stradale e dalla spalla «A» del previsto ponte di Stazzona. (Regione Lombardia).

1.4.13 Riguardo allo stesso ponte di Stazzona, la pila «2» dovrà essere eseguita senza interferire con l'esistente difesa spondale radente, e quindi situata completamente al di fuori dell'alveo attivo del fiume; il plinto di fondazione della pila «1» dovrà essere costruito a quote di sicurezza rispetto sia all'erosione transitoria che alla presumibile evoluzione geomorfologica del fondo alveo in relazione alla vita dell'opera, e con forma geometrica compatibile con l'andamento dei filetti fluidi nel tratto. (Regione Lombardia).

1.4.14 La spalla «A» e la pila «A» del ponte sull'Adda di Tirano dovranno essere realizzate al di fuori dell'alveo attivo, con particolare riferimento alle loro strutture fondali; nelle fasi esecutive sono da escludersi tassativamente scavi che coinvolgano le difese spondali esistenti, prevedendo eventualmente opportune opere provvisorie di sostegno delle terre. (Regione Lombardia).

1.4.15 Dovrà essere assicurata, attraverso opportune opere provvisorie e per tutta la durata del cantiere, nel tratto interessato dagli attraversamenti sopradetti, la continuità delle difese idrauliche interferite, spondali e di contenimento dei livelli, su entrambe le sponde. (Regione Lombardia).

1.4.16 È fatto esplicito divieto di asportazione di materiale d'alveo. (Regione Lombardia).

1.4.17 Nella progettazione esecutiva dovranno essere approfondite e completate le verifiche di compatibilità relative al nuovo ponte di collegamento tra Stazzona e Villa di Tirano e dovranno essere eseguite le necessarie verifiche di compatibilità relative al nuovo ponte di collegamento all'abitato di Tirano. (Autorità di bacino distrettuale del fiume Po).

## 1.4.18 Nuovo attraversamento Stazzona - Villa di Tirano:

a) verifica della sicurezza strutturale del rilevato di accesso in fascia B rispetto ai fenomeni di infiltrazione e di sifonamento e rispetto ai fenomeni turbolenti locali che si possono instaurare nell'intorno dei forni con rischi per la stabilità del manufatto;

b) completamento delle verifiche di scalcamento, tenendo conto del possibile effetto di amplificazione dovuto all'ingombro dei plinti di fondazione e della possibile errata applicazione del metodo di Breusers.

c) valutazione dell'effetto di erosione localizzata in corrispondenza delle spalle. (Autorità di bacino distrettuale del fiume Po).





## 1.4.19 Nuovo attraversamento di Tirano:

a) verifica esplicita del franco idraulico e verifica degli effetti di interferenza con il deflusso della piena di riferimento dovuti alla presenza delle pile;

b) verifica delle massime profondità di scavo per erosione localizzata in corrispondenza delle fondazioni delle pile ed eventualmente delle spalle, tenendo nella dovuta considerazione la possibile interazione tra pile ravvicinate. (Autorità di bacino distrettuale del fiume Po).

## 1.5 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali.

1.5.1 In considerazione della complessità del territorio interessato dal progetto in argomento e della delicatezza di numerosi ambiti di intervento, nell'ambito del Collegio di vigilanza dell'Accordo di programma «Accessibilità Valtellina» sarà costituito - con le modalità definite dalla normativa regionale in materia - un Osservatorio ambientale finalizzato alla verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni ambientali e della corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi *ante operam*, di costruzione e di primo esercizio della nuova infrastruttura. Ad esso parteciperanno - oltre a Regione Lombardia con il supporto di ARPA - la Provincia di Sondrio, i Comuni di Tirano, Villa di Tirano e Banzzone e la Comunità montana Valtellina di Tirano; le modalità di funzionamento e il dettaglio della attività dell'Osservatorio ambientale saranno definiti nell'atto costitutivo; in ogni caso dovrà essere garantita un'adeguata informazione al pubblico circa le attività stesse, e, in particolare, i risultati del PMA e le conseguenti determinazioni assunte. (Regione Lombardia).

## 1.5.2 Tutela dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo.

1.5.2.1 I lavori in alveo dovranno essere eseguiti limitando il rischio di presa in carico di materiali e sostanze e di contaminazioni delle acque a seguito di sversamento dai mezzi d'opera. (Regione Lombardia).

1.5.2.2 Dovranno essere adottate tutte le precauzioni tecniche atte ad evitare interferenze con pozzi e sorgenti di acqua destinata al consumo umano. (Regione Lombardia).

1.5.2.3 Durante lo scavo delle gallerie particolare attenzione andrà prestata alla possibile intercettazione di zone di scorrimento che alimentano le sorgenti e, in generale, al rischio di venute d'acqua sia per quanto riguarda i flussi circolanti entro le fratture del corpo roccioso che per la falda stagionale impostata al contatto fra il substrato e le coperture quaternarie; a tal fine si prescrive il massimo rigore nell'esecuzione dei sondaggi e delle prove di permeabilità previsti in progetto, finalizzati alla preventiva identificazione ed intercettazione dei flussi e alla predisposizione di azioni adeguate alla loro salvaguardia durante gli scavi. (Regione Lombardia).

1.5.2.4 Particolare attenzione andrà posta altresì alla realizzazione del manufatto di attraversamento dell'impiuvio all'imbocco lato Sondrio della galleria «Il Dosso». (Regione Lombardia).

1.5.2.6 I previsti interventi di mitigazione ambientale e d'inserimento paesistico dovranno essere dettagliati e integrati sulla base di quanto proposto nello Studio d'impatto ambientale e degli ulteriori criteri ed elementi specifici esposti nel seguito; in linea generale:

a) si dovrà verificare che gli interventi siano adeguati a favorire o mantenere la continuità degli ecosistemi e del sistema idraulico;

b) sotto il profilo paesaggistico si dovrà conseguire un adeguato dettaglio delle opere mitigative e compensative, in coerenza con le prescrizioni specifiche relative alle componenti naturalistiche e al rumore;

c) gli interventi di mitigazione dovranno essere attuati contestualmente ai lavori stradali e completati prima dell'entrata in esercizio della nuova infrastruttura, salvo comprovata impossibilità (ad esempio, per conflitto fisico con i cantieri);

d) dovrà essere garantita la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive ed erbacee di nuovo impianto, effettuando una verifica nei tre anni successivi alla semina da parte del proponente, con tempestiva sostituzione delle fallanze. (Regione Lombardia).

1.5.2.11 Dovranno essere realizzati adeguati sottopassi faunistici, nonché recinzioni atte ad invitare gli anfibi a percorrere i sottopassi previsti, evitando l'attraversamento della strada. (Regione Lombardia).

1.5.2.12 Dovrà essere prevista la formazione di fasce arbustive/arboree di raccordo con le superfici boscate e a protezione degli ambienti agricoli, con funzione sia d'inserimento paesaggistico sia di contrasto alla ricaduta di inquinanti da traffico sui terreni agricoli. (Regione Lombardia).

1.5.2.13 Al fine della riduzione del consumo di suolo, per tutti i tratti in trincea si dovrà modificare, in sede di progettazione esecutiva, la sezione trasversale introducendo - ovunque possibile - muri di sottoscampa. (Regione Lombardia).

1.5.2.14 Per effetto del PTR Media e Alta Valtellina, le opere in progetto che ricadono nell'ambito dei corridoi primari della Rete ecologica sono sottoposte alle seguenti prescrizioni:

a) devono effettuare la valutazione di incidenza;

b) dovranno prevedere opere di deframmentazione delle aree interessate dal progetto;

c) per quanto riguarda il corridoio della Greenway dell'Adda, dovranno assicurare la continuità del tracciato ciclopedonale lungo l'Adda. (Regione Lombardia).

1.5.2.15 Deve essere prodotto dal proponente - di concerto con Provincia di Sondrio e Comunità Montana e sentiti i Comuni - un progetto di compensazione ambientale nell'area interessata dalla variante stradale e/o in un adeguato intorno; tale progetto di compensazione dovrà tendere a favorire la realizzazione di nuove unità ecosistemiche e la deframmentazione ecologica e comunque incentivare il mantenimento e il ripristino di elementi naturali del paesaggio locale in coerenza con il disegno della rete ecologica regionale (RER) e con gli omologhi contenuti del PTCP della Provincia di Sondrio; esso dovrà definire inoltre:

a) tempi e modalità di realizzazione degli interventi;

b) un piano di manutenzione delle opere esteso per almeno cinque anni;

c) la stipula di una convenzione con gli Enti locali interessati o con gli agricoltori per assicurare nel tempo la gestione delle opere di compensazione. (Regione Lombardia).

1.5.2.16 Dato il particolare impatto determinato dalla realizzazione dell'opera sul settore agricolo, caratterizzato in loco dal meleto, il progetto di compensazione ambientale dovrà altresì perseguire - previa analisi concordata con la realtà locale impegnata nel settore - la realizzazione di reimpianti sostitutivi collocati in aree alternative, comunque in zona di produzione della «IGP - Mela di Valtellina». (Regione Lombardia).

1.5.2.17 In considerazione dell'obiettivo impegno richiesto dalla ricerca e dall'acquisizione delle aree necessarie, nonché dalla definizione di accordi con una pluralità di soggetti, il progetto potrà essere dettagliato in fase di progettazione esecutiva e ulteriormente affinato in fase di costruzione. (Regione Lombardia).

1.5.2.18 Per la redazione del progetto di compensazione ambientale e per l'affinamento degli interventi di mitigazione si faccia riferimento alle indicazioni e prescrizioni della normativa nazionale e regionale di settore, tra cui:

a) «Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale» di cui al decreto regionale 7 maggio 2007, n. 4517;

b) per la quantificazione delle superfici da disboscare, di quelle a compensazione e della relativa localizzazione, la delibera di Giunta regionale 21 settembre 2005, n. VIII/675, e successive modifiche e integrazioni;

c) per la ricucitura del contesto ecosistemico, la delibera di Giunta regionale 26 novembre 2008, n. VIII/8515, «Modalità di attuazione della rete ecologica regionale», e la delibera di Giunta regionale 30 dicembre 2009, n. VIII/10962, «Rete ecologica regionale: approvazione degli elaborati finali»;

d) per l'attuazione delle opere, al «Quaderno tipo» delle tecniche di ingegneria naturalistica di cui alla delibera di Giunta regionale 29 febbraio 2000, n. VI/48740;

e) circa l'utilizzo di specie vegetali, il decreto legislativo n. 386 del 2003, il decreto legislativo n. 214 del 2005, la delibera di Giunta regionale 24 luglio 2008, n. VIII/7736, in attuazione della legge regionale n. 10 del 2008. (Regione Lombardia).

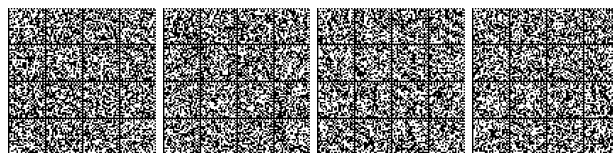
## 1.5.3 Inserimento paesaggistico.

1.5.3.1 Dovrà essere approfondito l'esame delle vedute paesaggistiche, anche attraverso *rendering* che completino l'inquadramento del progetto nel suo insieme, nonché affinata, in particolare, la risoluzione del rapporto prospettico del nuovo percorso stradale con la torre medievale e i ruderi del «Castelasc» in località Il Dosso. (Regione Lombardia).

1.5.3.2 Dovrà essere affinata la sistemazione dei raccordi fra le scarpate nei principali siti di sensibilità paesaggistica - e segnatamente in prossimità delle frazioni Stazzona e San Bernardo - nonché in corrispondenza delle rotatorie, in modo da riprodurre le peculiarità visuali locali (es. muretti in pietra di sostegno dei terrazzamenti). (Regione Lombardia).

## 1.5.4 Studio acustico.

1.5.4.1 Dovrà essere sviluppata, dettagliata o integrata la definizione degli interventi e dei dispositivi di protezione acustica, a norma del decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 2004, tenendo conto anche del loro inserimento paesaggistico. (Regione Lombardia).





1.5.4.2 La posa in opera dei dispositivi di protezione acustica dovrà essere completata prima dell'entrata in esercizio della nuova strada. (Regione Lombardia).

1.5.4.3 In esercizio non dovranno verificarsi tra *ante* e *post operam*, per effetto della realizzazione dell'opera, transizioni da situazioni di conformità a situazioni di non conformità ai limiti di rumore, né incrementi apprezzabili nel *post operam* di livelli di rumore che nell'*ante operam* fossero superiori ai limiti. (Regione Lombardia).

1.5.4.4 Il gestore dell'infrastruttura dovrà garantire la manutenzione delle misure di mitigazione, provvedendo a sostituire le parti danneggiate o usurate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'azione mitigante. (Regione Lombardia).

#### 1.6 Prescrizioni relative al Piano di monitoraggio ambientale.

1.6.1 Prima dell'approvazione del progetto esecutivo il proponente dovrà dettagliare, a partire da quanto già depositato con la documentazione agli atti dell'istruttoria di valutazione dell'impatto ambientale (VIA), il Piano di monitoraggio ambientale (PMA) redatto secondo le linee guida definite dalla Commissione speciale VIA del Ministero dell'ambiente (4 settembre 2003 e successive revisioni), presentandolo a Regione Lombardia, Provincia di Sondrio e ARPA Lombardia; il PMA dovrà consentire di verificare e misurare, rispetto a quanto previsto nello SIA, le modifiche determinate dalla realizzazione del progetto sulle componenti biotiche ed abiotiche dell'ambiente e la loro evoluzione nel tempo, nonché individuare eventuali elementi non previsti e consentire la segnalazione di criticità per l'ambiente e la tempestiva definizione e messa in atto delle conseguenti misure di contenimento; esso dovrà pertanto essere riferito alle fasi *ante operam* (AO), di cantierizzazione (corso d'opera CO) e *post operam* (PO). (Regione Lombardia).

1.6.2 Fatta salva l'osservanza di quanto previsto dalle suddette linee guida, i contenuti del PMA e le modalità di svolgimento delle attività collegate (definizione in dettaglio delle componenti ambientali interessate, parametri da analizzare, stazioni di misura, modalità e frequenze di prelievo o misurazione, frequenza e modalità di redazione e trasmissione dei *report* periodici, ecc.) dovranno essere definiti dal proponente in accordo con i soggetti sopra richiamati. La redazione di dettaglio del PMA dovrà tenere conto, nello sviluppo di quanto già proposto nello SIA, delle considerazioni e indicazioni emerse nella fase istruttoria di VIA, in merito ai diversi fattori e componenti ambientali; a tale scopo Regione Lombardia fornirà al proponente i documenti tecnici agli atti dell'istruttoria, redatti dai componenti del gruppo di lavoro per l'istruttoria. (Regione Lombardia).

#### 1.6.3 Componente atmosfera.

1.6.3.1 Fermo restando quanto prescritto relativamente alla fase di cantiere, in sede di redazione del Piano di monitoraggio ambientale Regione Lombardia fornirà al proponente specifiche indicazioni riferite alla componente in parola. (Regione Lombardia).

#### 1.6.4 Componente rumore.

1.6.4.1 Nell'ambito delle azioni previste dal piano di monitoraggio ambientale, relativamente alla componente rumore, dovranno essere realizzate rilevazioni fonometriche *post operam* specificamente finalizzate a verificare il rispetto dei limiti di rumore e l'efficacia delle misure di mitigazione; ad esito della campagna di misure il proponente dovrà definire e dimensionare le eventuali ulteriori misure di mitigazione che risultassero necessarie, individuando i tempi per la loro realizzazione. (Regione Lombardia).

#### 1.7 Prescrizioni relative al Piano di utilizzo ex decreto ministeriale 10 agosto 2012, n. 161.

1.7.1 Le informazioni contenute nei vari elaborati costituenti la documentazione di progetto devono essere raccolte, verificate ed integrate al fine dell'elaborazione del «Piano di utilizzo del materiale di scavo» di cui all'articolo 5 del decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 10 agosto 2012, n. 161 «Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo specifico studio di utilizzo». (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

#### 1.8 Aspetti archeologici.

1.8.1 Le opere di scavo previste dovranno essere eseguite sotto sorveglianza di ditta specializzata in scavi archeologici, sotto la direzione della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le Province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, poiché si evidenzia un rischio archeologico medio. All'interno delle aree definite A-B-C-D, più una zona più vasta (ellisse viola) visibili nelle carte 1,2,3 della verifica preventiva di interesse archeologico, si ritiene che si debba procedere nei punti soprattutto di intersezione con gli antichi tracciati stradali con tratti di scavo cauto. Qualora la sorveglianza abbia dato

esito positivo, ciò darà luogo ad uno scavo preventivo secondo quanto previsto dal codice degli appalti pubblici a carico dell'ente appaltante (articolo 96 comma 5, del decreto legge n. 163 del 2006 e successive modifiche). (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo).

1.8.2 Si richiede quindi dopo aver dato l'incarico a ditta archeologica per la sorveglianza di concordare con congruo anticipo l'inizio dei lavori con la Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le Province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, per una migliore e speditiva azione di tutela. (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo).

1.8.3 La ditta edile esecutrice dovrà comunque essere chiamata dalla stazione appaltante al rispetto di quanto previsto dal decreto legislativo n. 42 del 2004 in materia di ritrovamenti archeologici. (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo).

#### 1.9 Prescrizioni relative alle interferenze.

1.9.2 Occorre prevedere un'ideale struttura portante che consenta il sovrappasso in sicurezza del canale in sotterraneo di proprietà di A2A, indicato come punto di interferenza P3, relativo alla finestra di accesso al canale derivatore, poiché il canale e le relative finestre di accesso non sono stati progettati per sopportare il carico derivante dalla viabilità. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.9.3 Verificare le criticità relative alla rotatoria al km 0+905, di nuova costruzione, rispetto alla quale la società A2A segnala che «il dimensionamento della rotatoria e in particolare della bretella di raccordo con via Svandana e relativo sottopasso non sono idonei a consentire il transito di carichi eccezionali per il trasporto delle grandi apparecchiature di centrale quali i trasformatori e i generatori». (A2A energie in comune).

1.9.4 L'attraversamento ferroviario con un nuovo cavalcavia, sul confine tra i Comuni di Bianzone e Villa di Tirano, avviene in corrispondenza del passaggio a livello al km 21+186 per cui dovrà essere prevista la sua soppressione in quanto non compatibile con la nuova opera. Nella relativa progettazione sarà inoltre necessario tener conto delle indicazioni contenute nell'Istruzione 44 A «Istruzioni tecniche per la progettazione e l'esecuzione di cavalcavia e passerelle sulla sede ferroviaria» Rev. A in data 12 ottobre 2009. (Rete ferroviaria italiana).

1.9.5 A norma dell'articolo 15 della legge 17 maggio 1985, n. 210, le aree di proprietà ferroviaria costituenti la sede della linea Sondrio-Tirano non possono essere sottratte in quanto destinate a pubblico servizio. (Rete ferroviaria italiana).

1.9.6 Qualora si possa accertare la compatibilità delle opere con gli impianti ferroviari esistenti, le citate aree strumentali all'esercizio ferroviario potranno essere interessate dai lavori solo dopo aver stipulato, con gli Enti preposti, una Convenzione per regolare i reciproci rapporti che si verranno a determinare per la realizzazione e il mantenimento delle opere stesse; Tale atto dovrà essere necessariamente stipulato prima dell'inizio dei lavori. (Rete ferroviaria italiana).

1.9.7 Andranno risolte le interferenze con le linee di proprietà Terna S.p.A. individuate e considerate non compatibili:

a) interferenza n. 1, tensione 220 kV, elettrodotto n. 226, Cesano Maderno-Tirano, cond. Aereo, campata 251-253, progr. Asse principale km 0+600.

b) ottimizzare l'ubicazione della «pila 2» del ponte sul fiume Adda di Stazzona in modo da non interferire con il tracciato dell'elettrodotto in cavo interrato 132 kV T. 896 «Stazzona - RFI Tirano»;

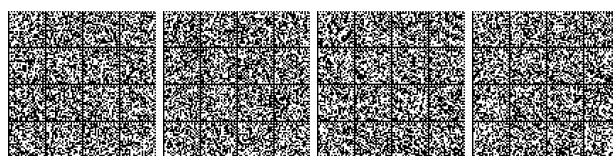
c) ottimizzare plano-altimetricamente il progetto stradale in modo da tener conto della presenza dell'elettrodotto 132 kv in cavo interrato T. 898 «Villa di Tirano - Lovero» nella tratta in esame ad una profondità di 2,1 m.

d) Interferenza n. 6 220 kV, elettrodotto n. 225, Glorencia-Tirano-Premadio, cond. Aereo, campata 238-244, Asse principale da km 3+100 a km 4+240. (Terna rete Italia).

#### 1.10 Prescrizioni relative bonifica ordigni bellici.

1.10.1 Si prescrive che venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il capitolato speciale BCM del Ministero della difesa edizione 1984 e delle altre disposizioni in materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell'Amministrazione militare. (Ministero della difesa).

1.10.2 Una copia del verbale di constatazione approntato dall'Ente militare competente per il territorio dovrà essere inviata anche al Comando militare esercito «Lombardia». (Ministero della difesa)



## 1.11 Prescrizioni relative alla cantierizzazione.

1.11.1 In sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri (rumore, polveri, governo delle acque, prevenzione del rischio di sversamenti, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera), la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori; in tale sede si dovrà valutare la possibilità di approcciarsi al cantiere della galleria artificiale da valle idrografica, utilizzando lo stesso terrapieno su cui correrà il tratto più a valle della strada stessa, minimizzando in tal modo la necessità di creazione di piste di accesso temporanee e di utilizzo della viabilità locale esistente; in particolare, nella definizione del *layout* dei cantieri dovranno essere previsti:

a) la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri e i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali; si prevederà inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con la ricucitura del tessuto preesistente;

b) l'adozione delle migliori pratiche e misure di sicurezza di cantiere per la tutela della falda superficiale e profonda durante i lavori di scavo, l'esecuzione di drenaggi, la realizzazione di fondazioni;

c) il mantenimento degli accessi alle aziende agricole. (Regione Lombardia).

1.11.2 In fase di esecuzione dei lavori, oltre alla rigorosa applicazione delle misure e degli accorgimenti proposti nello Studio d'impatto ambientale (SIA), ai fini del contenimento delle emissioni diffuse di polveri si dovrà:

a) utilizzare per le macchine di cantiere carburanti diesel a basso tenore di zolfo e filtri di abbattimento del particolato, nonché gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni; impiegare inoltre, ove possibile, apparecchi con motore elettrico ed ottimizzare il carico dei mezzi al fine di ridurre il numero dei veicoli in circolazione;

b) contenere e abbattere le polveri mediante umidificazione dei cumuli di materiali e delle piste di cantiere, riduzione delle altezze di getto, schermatura con pannelli, copertura dei mezzi di trasporto, lavaggio dei pneumatici; in caso di vento proteggere con barriere e umidificare i depositi di materiale sciolto caratterizzati da frequente movimentazione e coprire con teli e stuoie quelli con scarsa movimentazione; evitare inoltre qualsiasi attività di combustione all'aperto;

c) stoccare in sili i materiali allo stato solido polverulento e movimentarli mediante sistemi chiusi quali trasporti pneumatici, coclee ed elevatori a tazze, presidiati da sistemi di abbattimento in grado di garantire valori di emissione inferiori a 10 mg/Nm<sup>3</sup> e dotati di sistemi di controllo quali pressostati con dispositivi di allarme;

d) adottare schermature acustiche provvisorie laddove, sulla base di rilievi fonometrici di cantiere, si riscontrino situazioni di disturbo presso recettori sensibili. (Regione Lombardia).

1.11.3 Si dovrà garantire la tutela del suolo, del sottosuolo e della qualità delle acque superficiali e sotterranee dando puntuale corso agli interventi e alle azioni proposte dallo SIA, in particolare prevenendo sversamenti di liquidi classificabili come rifiuti pericolosi (oli, filtri e stracci sporchi di olio), per i quali dovrà essere prevista un'area appositamente attrezzata per la manipolazione e il contenimento in caso di sversamenti accidentali o errori nelle manovre di carico e/o scarico.

1.11.4 I rifiuti derivanti dalla realizzazione delle opere dovranno essere recapitati, in base alla loro tipologia, ad impianti di recupero o smaltimento autorizzati.

1.11.5 Durante la costruzione e l'esercizio dell'opera dovranno essere salvaguardate la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere, con particolare attenzione alle superfici alberate, limitando inoltre allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso.

1.11.6 Il materiale inerte dovrà essere depositato al di fuori delle aree di esondazione del fiume Adda e dei corpi idrici minori, con modalità tali da garantirne la stabilità ed evitarne il trascinarsi verso i corpi stessi. (Regione Lombardia).

1.11.7 Gli effetti di disturbo nei confronti degli ecosistemi e della componente faunistica presente dovranno essere minimizzati, evitando le lavorazioni nei periodi riproduttivi delle specie presenti (in particolare rispetto ai cicli riproduttivi della fauna ittica nei corsi d'acqua interessati). (Regione Lombardia).

1.11.8 Il materiale di scavo dovrà essere gestito secondo quanto previsto dal decreto ministeriale 161 del 2012. (Regione Lombardia).

## 1.12 Prescrizioni relative alla sicurezza antincendio.

1.12.1 È richiesta la redazione di una relazione tecnica antincendio, dalla quale possano desumersi elementi di valutazione finalizzati alla salvaguardia delle persone e alla conservazione dei beni e che compren-

da, fra l'altro, il quadro normativo di riferimento ed i criteri adottati per le scelte delle misure infrastrutturali di sicurezza, vie di fuga, uscite di emergenza, accesso per i servizi di soccorso, piazzole di sosta, drenaggio di liquidi pericolosi, resistenza al fuoco delle strutture, illuminazione, sistemi di ventilazione e di smaltimento dei fumi, dispositivi di protezione attiva e passiva. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.12.2 Si dispone di valutare le caratteristiche strutturali delle gallerie per quanto concerne il comportamento al fuoco, alle caratteristiche delle vie di esodo ed ai luoghi sicuri, agli altri impianti e dispositivi di protezione attiva e passiva, anche per quanto concerne i dispositivi di drenaggio di liquidi pericolosi, gli impianti di comunicazioni radio, gli impianti di areazione e di smaltimento dei fumi. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.12.3 Si richiede l'integrazione con Programmi di manutenzione dei dispositivi e degli impianti di sicurezza, con un Piano di emergenza in caso di sinistri e con un sistema di monitoraggio delle condizioni di traffico in galleria. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.12.4 Si prescrive che siano osservate le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 151 del 2011 per quanto attiene alle attività di cui all'Allegato I dello stesso decreto. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.12.5 Relativamente alla interferenza aerea della linea in progetto di Terna, con la strada di proprietà A2A di accesso alla centrale Stazzona, contraddistinta in mappa del Comune di Villa di Tirano al foglio 40 mappale 359 (particella catastale non contenuta fra quelle in procedura), si dovranno rispettare le altezze di vincolo e di sicurezza dei conduttori al fine di consentire il passaggio con mezzi ordinari, speciali e, per il trasporto eccezionale, di componenti elettromeccanici quali trasformatori, alternatori o turbine. (Terna rete Italia).

## Parte seconda - Raccomandazioni

## 2 Raccomandazioni.

2.1 Si evidenzia che la presenza della galleria stradale costituisce un vincolo molto forte per il futuro sviluppo progettuale di un traforo del Mortirolo di tipo ferroviario; si raccomanda pertanto di coordinare il futuro sviluppo progettuale della variante stradale con l'evoluzione delle ipotesi di tracciato del traforo che dovessero nel frattempo essere elaborate in raccordo con le Province di Brescia e Sondrio. (Regione Lombardia).

2.2 Si raccomanda di utilizzare sia sulla viabilità principale che su quella complementare, ove la larghezza operativa (normalizzata) tipicamente pari a W6 (corrispondente a 2,1 m) risulti significativamente inferiore alla larghezza del piano stradale a tergo del dispositivo di ritenuta, barriere testate con il vuoto a tergo della barriera o in condizioni equivalenti a quelle previste in progetto. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

2.3 Si raccomanda di coordinare lo spostamento delle linee della Società Terna, con eventuali nuove ubicazioni dei tralicci, in modo da rendere compatibile con le opere idrauliche della società A2A. (A2A energie in comune).

## 3 Indicazioni per la fase di verifica delle prescrizioni.

## 3.1 Prescrizioni da recepire nella fase progettuale esecutiva.

Le prescrizioni di cui ai punti:

1.1.1; 1.1.2; 1.1.3; 1.2.1.1; 1.2.1.2; 1.2.1.3; 1.2.1.5; 1.2.1.6; 1.2.1.7; 1.2.1.8; 1.2.1.9; 1.2.1.10; 1.2.2.1; 1.2.3.1; 1.3.2; 1.3.3; 1.3.4; 1.3.5; 1.3.6; 1.4.1; 1.4.2; 1.4.3; 1.4.4; 1.4.5; 1.4.6; 1.4.7; 1.4.8; 1.4.9; 1.4.9.a; 1.4.9.b; 1.4.9.c; 1.4.11; 1.4.12; 1.4.13; 1.4.14; 1.4.15; 1.4.16; 1.4.17; 1.4.18; 1.4.18.a; 1.18.b; 1.4.18.c; 1.4.19; 1.4.19.a; 1.4.19.b; 1.5.1; 1.5.2.1; 1.5.2.2; 1.5.2.3; 1.5.2.4; 1.5.2.6; 1.5.2.6.a; 1.5.2.6.b; 1.5.2.6.c; 1.5.2.6.d; 1.5.2.11; 1.5.2.12; 1.5.2.13; 1.5.2.14; 1.5.2.14.a; 1.5.2.14.b; 1.5.2.14.c; 1.5.2.15; 1.5.2.15.a; 1.5.2.15.b; 1.5.2.15.c; 1.5.2.16; 1.5.2.17; 1.5.2.18; 1.5.2.18.a; 1.5.2.18.b; 1.5.2.18.c; 1.5.2.18.d; 1.5.2.18.e; 1.5.3.1; 1.5.3.2; 1.5.4.1; 1.5.4.2; 1.6.1; 1.6.2; 1.6.3.1; 1.6.4.1; 1.7.1; 1.8.1; 1.8.2; 1.8.3; 1.9.2; 1.9.3; 1.9.4; 1.9.5; 1.9.6; 1.9.7; 1.9.7.a; 1.9.7.b; 1.9.7.c; 1.9.7.d; 1.11.1; 1.11.1.a; 1.11.1.b; 1.11.1.c; 1.11.5; 1.11.6; 1.11.7; 1.11.8; 1.12.1; 1.12.2; 1.12.3; 1.12.4; 1.12.5.

## 3.2 Prescrizioni da recepire in fase di cantiere.

Le prescrizioni di cui ai punti:

1.10.1; 1.10.2; 1.11.2; 1.11.2.a; 1.11.2.b; 1.11.2.c; 1.11.2.d; 1.11.3; 1.11.4.

## 3.3 Prescrizioni da recepire in fase di esercizio.

Le prescrizioni di cui ai punti:

1.5.4.3; 1.5.4.4.



## INTERFERENZE ED ESPROPRI

## PARTE PRIMA

## ELABORATI DI PROGETTO RELATIVI ALLA RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE

LIW011	D	SW	CL	SI	01	0	0	0	0	1	A
LIW011	D	SW	P9	SI	01	0	0	0	0	1	A
LIW011	D	SW	BZ	SI	01	0	0	0	0	1	A
LIW011	D	SW	W9	SI	01	0	0	0	0	1	A
LIW011	D	SW	W9	SI	01	0	0	0	0	2	A
LIW011	D	SW	W9	SI	01	0	0	0	0	3	A
LIW011	D	SW	W9	SI	01	0	0	0	0	4	A

## PARTE SECONDA

## ELABORATI DI PROGETTO RELATIVI AGLI ESPROPRI

LIW011	D	SW	RG	AA	00	0	0	0	0	1	C
LIW011	D	SW	P6	AA	00	0	0	0	0	1	B
LIW011	D	SW	P6	AA	00	0	0	0	0	2	B
LIW011	D	SW	P6	AA	00	0	0	0	0	3	C
LIW011	D	SW	P6	AA	00	0	0	0	0	4	B
LIW011	D	SW	P6	AA	00	0	0	0	0	5	B
LIW011	D	SW	RG	AA	00	1	0	0	0	1	C
LIW011	D	SW	P6	AA	00	1	0	0	0	1	A
LIW011	D	SW	P6	AA	00	1	0	0	0	2	A
LIW011	D	SW	P6	AA	00	1	0	0	0	3	B
LIW011	D	SW	P6	AA	00	1	0	0	0	4	A
LIW011	D	SW	P6	AA	00	1	0	0	0	5	A

