

## 2 LA DETERMINAZIONE MOTIVATA DEL COMITATO SPECIALE

### 2.1 Natura e portata della determinazione motivata ai sensi dell'art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021, così come convertito dalla Legge 108/2021 e s.m.i.

#### 2.1.1 Art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021

*“6. Entro cinque giorni dalla conclusione della conferenza di servizi di cui al comma 4, il progetto è trasmesso unitamente alla determinazione conclusiva della conferenza e alla relativa documentazione al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, integrato, nel caso previsto dal comma 5, con la partecipazione dei rappresentanti delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso e delle altre amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza. In caso di approvazione del progetto all'unanimità o sulla base delle posizioni prevalenti di assenso da parte della conferenza di servizi di cui al comma 4, entro e non oltre i quindici giorni successivi alla trasmissione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi, il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel prendere atto della approvazione all'unanimità o sulla base delle posizioni prevalenti di assenso, adotta una determinazione motivata relativa alle integrazioni e alle modifiche al progetto di fattibilità tecnica ed economica rese necessarie dalle prescrizioni contenute negli atti di assenso acquisiti in sede di conferenza di servizi, ivi incluse le prescrizioni del Comitato speciale. Nel caso previsto dal comma 5 e fatto salvo quanto previsto dal quinto periodo del presente comma, la determinazione motivata del Comitato speciale individua altresì le integrazioni e modifiche occorrenti per pervenire, in attuazione del principio di leale collaborazione, ad una soluzione condivisa e sostituisce, con i medesimi effetti di cui al comma 4, quella della conferenza di servizi. In relazione alle eventuali integrazioni ovvero modifiche richieste dal Comitato speciale è acquisito, ove necessario, il parere dell'autorità che ha rilasciato il provvedimento di VIA, che si esprime entro venti giorni dalla richiesta e, in tal caso, il Comitato speciale adotta la determinazione motivata entro i successivi dieci. In presenza di dissensi qualificati ai sensi dell'articolo 14-quinquies, commi 1 e 2, della medesima legge n. 241 del 1990 e qualora non sia possibile pervenire ad una soluzione condivisa ai fini dell'adozione della determinazione motivata, il Comitato speciale, entro tre giorni dalla scadenza del termine di cui al secondo ovvero al quarto periodo, trasmette alla Segreteria tecnica di cui all'articolo 4 una relazione recante l'illustrazione degli esiti della conferenza di servizi, delle ragioni del dissenso e delle proposte dallo stesso formulate per il superamento del dissenso, compatibilmente con le preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell' articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59. La Segreteria tecnica propone al Presidente del Consiglio dei ministri, entro quindici giorni dalla ricezione della relazione di cui al quinto periodo, di sottoporre la questione all'esame del Consiglio dei ministri per le conseguenti determinazioni. Il Consiglio dei ministri si pronuncia, entro i successivi dieci giorni, se del caso adottando una nuova determinazione conclusiva ai sensi del primo periodo del comma 6 del predetto articolo 14-quinquies della legge n. 241 del 1990 con i medesimi effetti di cui al comma 4, del*

presente articolo. Alle riunioni del Consiglio dei ministri possono partecipare senza diritto di voto i Presidenti delle regioni o delle province autonome interessate. Restano ferme le attribuzioni e le prerogative riconosciute alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e Bolzano dagli statuti speciali di autonomia e dalle relative norme di attuazione. Le decisioni del Consiglio dei ministri sono immediatamente efficaci, non sono sottoposte al controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti di cui all'articolo 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, e sono pubblicate, per estratto, entro cinque giorni dalla data di adozione, nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana.”

## **2.1.2 Considerazioni e chiarimenti in merito alla conclusione della Conferenza di servizi**

### **- Verifica preventiva dell’interesse archeologico**

Con nota prot. RFI-VDO.DIN.DIC.RP\A0011\P\2023\154 del 1/12/2023 RFI ha trasmesso alla SABAP di Ancona e Pesaro Urbino un aggiornamento del piano indagini archeologiche redatto in ottemperanza alle indicazioni della stessa SABAP che prevede saggi conoscitivi integrativi posizionati in corrispondenza delle aree considerate maggiormente a rischio d’interferenza con le opere di progetto con il quale, altresì, si è provveduto a ottimizzare le attività di prospezione geofisica secondo le indicazioni della Soprintendenza. Il Piano delle indagini archeostratigrafiche integrato è stato approvato, in linea generale, in data 21/12/2023.

Resta comunque da sottoscrivere l’accordo tra Soprintendenza e Stazione appaltante ai sensi dell’art. 25, comma 14 del D.Lgs. 50/2016 finalizzato a disciplinare apposite forme di coordinamento e collaborazione per lo svolgimento della verifica preventiva dell’interesse archeologico.

Si evidenzia in proposito che le modalità di svolgimento della verifica preventiva dell’interesse archeologico sono quelle indicate nelle “Linee guida per la disciplina attuativa della verifica preventiva dell’interesse archeologico all’interno del procedimento tecnico- amministrativo di cui all’art. 44 del D.L. n. 77/2021” adottate con decreto del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici R.0000026 del 23/01/2023, fermo restando il procedimento disciplinato con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri adottato ai sensi dell’articolo 25, comma 13 del decreto legislativo n.50 del 2016.

### **- Nuova viabilità per la soppressione del PL al km 229+443 della Linea Storica (pk 0+725 di progetto)**

In data 28/10/2022 con nota RFI-NEMI.DIN.DIC. \PEC\P\2022\0000225, RFI ha convocato la Conferenza di Servizi, trasmettendo a tutte le Amministrazioni ed Enti interessati il PFTE “Raddoppio P228 – Albacina” comprensivo di una prima soluzione progettuale per la viabilità da realizzare in sostituzione dell’esistente PL al km 229+436.

In considerazione di quanto richiesto dalla Regione Marche con nota del 22/02/2023, nonché per ottemperare alle condizioni ambientali del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (*parere della Commissione Tecnica PNRR- PNIEC n. 156 del 5/05/2023*) e del Ministero della Cultura – (*parere della*

Soprintendenza Speciale per il PNRR prot. 10483-P del 08/06/2023) contenute nel Provvedimento di VIA n. 346 del 19/07/2023, RFI ha sviluppato una soluzione progettuale alternativa rispetto a quella già presentata concernente la nuova viabilità sostitutiva del PL esistente al km 229+436.

Pertanto, in data 20/10/2023 e successivamente in data 24/10/2023, RFI ha trasmesso a tutte le Amministrazioni ed Enti interessati la nuova soluzione progettuale per acquisire l'assenso della CdS ai fini della sua approvazione.

Nell'ambito della CdS sono pervenuti atti di assenso, ancorché con prescrizioni e condizioni, compresa la Delibera di Consiglio n. 105 del 30/11/2023 del Comune di Fabriano, con la quale ha espresso parere favorevole al progetto con prescrizioni e la Delibera della Giunta della Regione Marche, n. 1918 del 12/12/2023, con la quale si è espressa positivamente in merito all'intesa sulla localizzazione delle opere compresa la nuova viabilità di soppressione del PL al km 229+436.

- **Deroga ex art.13 comma 2 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 e art. 3 del DM 5.11.2001**

La modifica progettuale riguardante la nuova viabilità connessa alla soppressione del passaggio a livello posto alla progressiva 229+436 è stata oggetto di richiesta di deroga da parte di RFI al Provveditorato interregionale delle opere pubbliche per la Toscana, le Marche e l'Umbria, in merito alle non conformità alla normativa vigente (DM del 19/04/2006) per quanto riguarda la distanza minima tra le rotatorie di progetto, e la distanza tra accesso (intersezione a T su SP 76) e rotatoria esistente su SP76.

Al riguardo il Provveditorato con voto n.75/2023 del 22/11/2023 ha espresso quanto segue:

*“(...) il Comitato all'unanimità è del Parere*

*CHE le conformazioni morfologiche ed ambientali nonché le infrastrutture presenti sul territorio in cui si inquadra l'intervento in esame, impongono dei vincoli ai quali i progettisti si sono dovuti inevitabilmente adattare, sacrificando il rispetto di alcuni parametri normativi e, di conseguenza, ipotizzando delle "non conformità al D.M. 19/04/2006;*

*CHE in ragione del particolare contesto in cui si colloca l'opera, siano condivisibili e ragionevoli le scelte progettuali adottate;*

*CHE in ragione dei presupposti descritti nelle precedenti premesse e considerazioni, possa essere ammessa la deroga alle norme di cui all'art.13 c. 1 del Codice della Strada (D.Lgs. n.285/1992) e, in particolare, in deroga al D.M. 19/04/2006, a patto che siano attuate le soluzioni di mitigazione previste dai progettisti per le "non conformità" del progetto in esame nonché sia sviluppato un apposito elaborato progettuale dedicato alle "analisi di sicurezza", nel quale siano confermate le considerazioni esposte nel documento di sintesi in merito al fatto che sia assicurata la sicurezza stradale e siano comunque evitati inquinamenti;*

*CHE il responsabile del Procedimento provveda ad assicurarsi che nella fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'appalto, il progetto si integri con il suddetto elaborato relativo all'analisi di sicurezza;*

*CHE il responsabile del Procedimento provveda a trasferire e condividere il presente parere con l'Ente proprietario della futura sistemazione stradale, accertandosi della rispettiva condivisione”.*



In merito all'ultimo punto, RFI con nota RFI-VDO.DIN.DIC.RP\PEC\P\2024\0000015 del 17 gennaio 2024 (acquisita al protocollo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prot. 674 del 17/01/2024) ha trasmesso la nota del 16 gennaio 2024 prot. RFI-VDO.DIN.DIC.RP\A0011\P\2024\0000014 con la quale ha inoltrato alla Provincia di Ancona il parere del Provveditorato 75/2023 ai fini della prevista condivisione dello stesso.

La Provincia di Ancona in qualità di Ente proprietario della futura sistemazione stradale, con nota in data 16 gennaio 2024 (allegata alla nota RFI-VDO.DIN.DIC.RP\PEC\P\2024\0000015 del 17/01/2024, ha ritenuto di condividere il parere formulato dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Toscana, Marche, Umbria.

\*\*\*

Alla luce di quanto sopra riportato, poiché la fattispecie della Determinazione conclusiva non è riconducibile all'art. 44, comma 5 del DL n. 77/2021 (espressione di "dissenso qualificato"), la **determinazione motivata del Comitato speciale non sostituisce quella della Conferenza di servizi di cui al comma 4 del medesimo articolo.**

**Pertanto, non avendo natura "sostitutiva", la determinazione motivata del Comitato speciale ex art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021 assume valenza "ricognitiva", con le considerazioni di seguito riportate.**

## 2.2 Considerazioni generali e specifiche sul PFTE dopo la conclusione della conferenza dei servizi

### 2.2.1 Prescrizioni e raccomandazioni sul PFTE

Di seguito si riportano le considerazioni generali sull'adempimento alle prescrizioni formulate sul PFTE:

#### a) Prescrizioni e raccomandazioni del Parere 12/2022 reso dal Comitato speciale

Nel Parere 12/2022 del 3 novembre 2023, il Comitato Speciale ha chiesto al Proponente di dichiarare, a seguito della ottemperanza alle prescrizioni relative al perfezionamento della attività conoscitiva del terreno e del territorio, le ricadute sul PFTE così come modificato e integrato secondo le seguenti fattispecie: (a) conferma delle originarie scelte progettuali; b) parziale ricalibrazione (modifiche non sostanziali); c) variazione di alcune delle originarie scelte progettuali (modifiche sostanziali).

In proposito, il Responsabile del Procedimento ha dichiarato che *“da tale attività conoscitiva è derivata una parziale ricalibrazione delle scelte progettuali di alcune opere (modifiche non sostanziali) rispetto alle originarie scelte progettuali contenute nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica Raddoppio PM 228 – Albacina, sottoposto al parere del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con nota prot. RFI-DIN-DIC\PEC\P\2022\0000002 del 15/09/2022”* (Allegato 3 alla nota, prot. RFI-VDO\PEC\P\2024\000001 del 4/01/2024, acquisita al protocollo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prot. 136 del 4/01/2024), allegando a supporto il documento *“Relazione di sintesi sulle attività di studio e indagini per il perfezionamento delle conoscenze del terreno e del territorio”*.

Di conseguenza, il Commissario Straordinario nella richiamata nota di trasmissione della Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi, ha evidenziato che *“Non si procede alla trasmissione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, come previsto dal sopraccitato art. 44 comma 6, in quanto lo stesso non ha subito modifiche sostanziali rispetto alla versione inviata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ai sensi del comma 1 del medesimo art. 44, a meno della parte del PFTE relativo alla nuova viabilità per la soppressione del PL al km 229+443 della Linea Storica (pk 0+725 di progetto), riportato in allegato alla suddetta Relazione Accompagnatoria, che è stato già oggetto di positiva verifica di ottemperanza da parte della Commissione Tecnica PNRR – PNIEC, della Soprintendenza Speciale per il PNRR e approvata nell'ambito della Conferenza di Servizi”*.

Con riferimento all'integrazione del PFTE relativo alla nuova viabilità per la soppressione del passaggio a livello al km 229+443 della linea storica (pk 0+725 di progetto) allegato alla suddetta Relazione accompagnatoria il Comitato, preso atto della dichiarazione del RUP che l'ottemperanza alle prescrizioni del parere n. 12/2022 non hanno comportato modifiche sostanziali ma esclusivamente una parziale ricalibrazione del PFTE in argomento, ritiene che il PFTE relativo alla nuova viabilità per la soppressione del passaggio a livello, non può essere oggetto di nuova valutazione anche in considerazione della positiva verifica di ottemperanza da parte della Commissione Tecnica PNRR – PNIEC, della Soprintendenza Speciale per il PNRR e dell'approvazione nell'ambito della Conferenza di servizi.

**Il Comitato, pertanto, preso atto della dichiarazione del RUP, conferma tutte le prescrizioni contenute nel Parere 12/2022 che, per completezza, sono riportate nella tabella riepilogativa allegata alla presente Determinazione motivata (Allegato 1).**

**Inoltre, giova rilevare che il sistema prescrittivo afferente al PFTE di che trattasi è suddiviso per fasi procedurali.**

**Alle prescrizioni relative alla prima fase occorre adempiere prima dell'affidamento dei lavori, non senza la preventiva verifica di ottemperanza da parte del Soggetto verificatore secondo le normative vigenti.**

**b) Prescrizioni e raccomandazioni della Conferenza di servizi e di valutazione di impatto ambientale**

Per questi aspetti si rinvia ai corrispondenti documenti della Conferenza di servizi di cui all'art.44 del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021.

**c) Verifica di ottemperanza alla prescrizione n.1 della Soprintendenza speciale per il PNRR con riferimento agli aspetti di tutela del paesaggio (prot. MIC 0014075-P del 7/12/2023)**

In merito alla risposta fornita nella relazione di ottemperanza relativamente agli aspetti di tutela del paesaggio, la SABAP delle province di Ancona, Pesaro e Urbino, relativamente alla viabilità NVP01, pur ritenendo la prescrizione in linea di massima ottemperata, ha rilevato il permanere di criticità di progetto, per quanto concerne l'interferenza con esemplari isolati di albero di alto fusto (*Quercus pubescens*) rimandando alla successiva fase della progettazione esecutiva la presentazione di un tracciato alternativo per il tratto NVP01 (indicato anche come NV30), anche utilizzando la strada poderele esistente, al fine di evitare l'abbattimento di alberature isolate ad alto fusto, nonché la redazione del calcolo effettivo delle compensazioni a seguito della sottrazione di superfici naturali.

Il RUP con nota RFI-VDO.DIN.DIC.RP\PEC\P\2024\0000015 del 17 gennaio 2024 (acquisita al protocollo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prot. 674 del 17/01/2024) ha rappresentato che *“con specifico riferimento alla verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali precedentemente formalizzate relative alla prescrizione n.1, la stessa è stata presa in carico dalla scrivente e verrà compiutamente ottemperata nella successiva fase progettuale, come indicato nello stesso parere del MIC”*.

In proposito il Comitato speciale ritiene che la soluzione proposta, da esplicitare mediante opportuni schemi grafici da allegare al Bando di gara, debba essere approvata dalla SABAP delle province di Ancona, Pesaro e Urbino prima dell'avvio della procedura di affidamento dei lavori.

Qualora dovesse emergere la possibilità di adottare una soluzione alternativa a quella attuale, la stessa dovrà essere oggetto di specifico sub-procedimento, a cura del Commissario, avente ad

oggetto la localizzazione dell'opera e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulla base del piano particellare di esproprio rimodulato.

Tuttavia, si segnala che l'attuale soluzione progettuale risulta tecnicamente funzionale. Al contempo il suggerito utilizzo della strada poderele appare, nel rispetto delle vigenti norme, di difficile realizzazione per la presenza di un fabbricato e per le caratteristiche plano-altimetriche della strada stessa.

In ultimo, al fine della conservazione delle essenze arboree esistenti potrebbe essere valutata la possibilità di delocalizzare le stesse.

**d) Verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n.12.3 nell'ambito del procedimento di verifica di ottemperanza al provvedimento di compatibilità ambientale (Decreto direttoriale n. 698 del 20/12/2023 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica)**

Nel parere n. 9 del 30/11/2023 della Commissione PNRR-PNIEC, richiamato nel Decreto direttoriale n. 698 del 20/12/2023 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, è dichiarata *“parzialmente ottemperata la condizione ambientale n. 12.3 che dovrà essere completata nelle successive fasi progettuali, nel rispetto di quanto indicato nel sopra citato parere. Nella progettazione finale, inoltre, dovrà essere ridotta l'artificializzazione della sezione idraulica di progetto al fine di preservare l'ecosistema lotico”*.

In proposito, questo Comitato ritiene che, in linea tecnica, detta progettazione finale relativa alla *“artificializzazione della sezione idraulica”* non debba comportare la modifica sostanziale delle caratteristiche idrauliche dei tratti interessati e dei relativi calcoli idraulici.

**e) Risoluzione interferenze**

In merito alla risoluzione delle interferenze, si evidenzia che:

- ANAS con nota prot. U.0940407 del 29/11/2023 ha evidenziato la presenza di un'interferenza, in particolare *“l'interferenza tra il progetto delle “Pedemontana” ANAS e le previsioni di cantierizzazione del progetto di raddoppio della tratta PM228-albacina, in merito alla quale si chiede di individuare soluzioni alternative al fine di contemperare anche le esigenze del progetto ANAS, il cui programma dei lavori potrebbe, in parte, sovrapporsi a quello delle lavorazioni ferroviarie”*.
- VivaServizi con nota prot. 4044 del 14/02/2023, ha espresso, **PARERE FAVOREVOLE CONDIZIONATO** (...)aggiungendo che *“ il “PARERE FINALE” di accettazione è finalizzato alla verifica che tutte le “PRESCRIZIONI” impartite da Viva Servizi, con il presente parere CONDIZIONATO, siano state recepite nel progetto esecutivo e/o siano state comunque conseguite prima dell'inizio dei lavori”*.

A riguardo, il Comitato speciale prescrive che le soluzioni da adottare per la risoluzione delle citate interferenze siano concordate con gli Enti interessati prima dell'affidamento dei lavori.

## 2.2.2 Tempistica di realizzazione dell'opera

Il programma lavori (IRoE00R53PHCA0000001D) contenuto nel PFTE esaminato dal Comitato Speciale (cfr. Parere 12/2022 del 3 novembre 2023), prevede per la realizzazione dell'opera 1040 gg di cui:

- 90 gg per il progetto esecutivo (PE) e la verifica del progetto esecutivo (VPE)
- 90 gg per le attività propedeutiche all'avvio dei lavori, il cui avvio è previsto in pendenza della conclusione della VPE (progetto di dettaglio, cantierizzazione, autorizzazione subappalti, qualifica impianti e materiali, risoluzione interferenze sottoservizi, ecc.);
- 860 gg per la realizzazione delle opere previste.

Nel parere, inoltre, si evidenziava l'esigenza di dover allineare i cronoprogrammi alle scadenze del PNRR prima di andare in gara e al contempo si chiedeva di attivare processi organizzativi e gestionali tali da ridurre i rischi connessi ad eventuali ritardi sul completamento delle opere.

A tale fine il Comitato Speciale con nota prot. 234 del 09/01/2024, ha chiesto alla Stazione appaltante una *“relazione che dia conto delle attività che si intendono porre in essere per garantire il rispetto dei tempi indicati dal Piano di Ripresa e Resilienza (PNRR) ovvero il 30.06.2026”*.

La Stazione appaltante ha dato riscontro alla suddetta nota in data 10/01/2024 con nota prot. RFI-VDO.DIN\A0011\P\2024\0000128, acquisita al protocollo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prot. 299 del 11/01/2024, di seguito riportata integralmente:

*“Con riferimento al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica in oggetto ed alla Vostra nota prot. 234 del 9/01/2024, si riscontra rappresentando quanto segue.*

*Il cronoprogramma dei lavori definito nell'ambito del PFTE, che prevede tempi di realizzazione “standard”, ha una durata complessiva di progettazione e realizzazione dell'Opera pari a 1010 gg. Al fine di rispettare il target fissato dal PNRR (conclusione lavori al giugno 2026), pena la perdita del finanziamento, occorre una riduzione temporale complessiva, allo stato attuale, di 245 gg pari al 24,5 % della durata complessiva.*

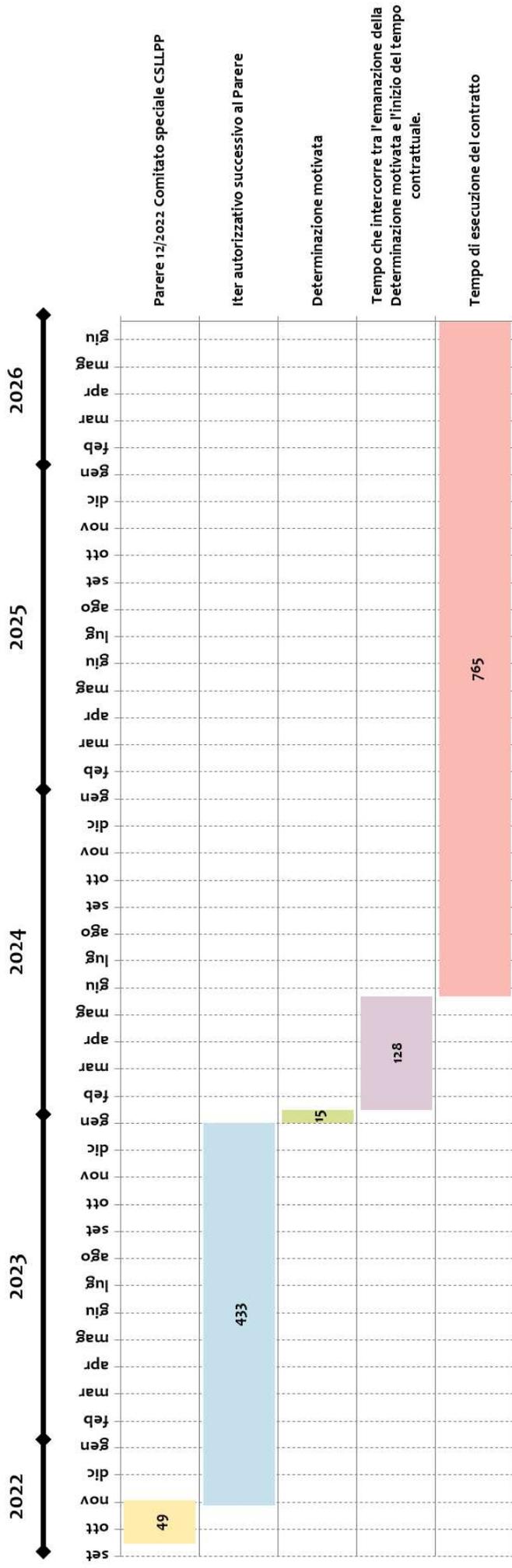
*Nell'ambito dell'attività negoziale sarà quindi chiesto agli Operatori Economici di formulare un'offerta che obbligatoriamente riduca di almeno il 24,5% i tempi di esecuzione delle prestazioni, contenente una specifica documentazione tecnica che consenta di valutarne la sostenibilità.*

*Inoltre con l'obiettivo di cercare di scongiurare il rischio di gara deserta, con le conseguenti irreparabili perdite di tempo, si è valutata l'adozione di una misura mitigatrice straordinaria, già peraltro adottata con positivo risultato in altre importanti attività negoziali, per tener conto e compensare il maggior onere connesso all'ottimizzazione dei fattori produttivi per l'efficientamento temporale richiesto obbligatoriamente ai concorrenti, nonché i conseguenti maggiori rischi.*

*Tale azione mitigatrice è stata individuata nell'innalzamento dell'aliquota di spese generali dal 15%, considerata nelle vigenti tariffe RFI, al 17%”*.

Nel grafico sottostante sono riportate le tempistiche che hanno preceduto l'emanazione della presente determinazione motivata e quelle successive nell'ipotesi:

- che in fase di procedura di affidamento l'aggiudicazione sia riferibile ad un'offerta con le richieste contrazioni minime dei tempi contrattuali;
- che il termine del 30 giugno 2026 coincida con la tempistica contrattualmente assunta.



In considerazione delle tempistiche mostrate nel grafico sopra riportato è importante evidenziare che nella contrazione di tempi contrattuali, che la Stazione appaltante intende chiedere nella procedura di scelta del contraente, risiedono elementi di complessità e di potenziali criticità.

In particolare, si prende atto dell'azione mitigatrice (innalzamento dell'aliquota spese generali dal 15% al 17%) individuata dalla Stazione appaltante per scongiurare la gara deserta, circostanza quest'ultima che vanificherebbe la validità delle tempistiche contrattuali ipotizzate.

In tale contesto il Comitato raccomanda che nella fase di scelta del contraente sia valutata, mediante attento esame della documentazione di offerta presentata dai concorrenti, la congruità delle modalità tecniche e organizzative proposte dai concorrenti per ridurre i tempi contrattuali di realizzazione, inizialmente previsti nel cronoprogramma del PFTE. Al riguardo, assumono particolare rilevanza gli strumenti di project risk management (si veda anche § 2.2.3 della presente determinazione), al fine di tener conto anche di eventuali ritardi che in considerazione della complessità di realizzazione di un'opera pubblica, non possono a priori essere esclusi con certezza.

Va anche considerato che la soluzione alternativa da predisporre da RFI per ottemperare alla prescrizione n. 1 del MIC rappresenta un ulteriore fattore di rischio (per la gestione dei tempi contrattuali) da tenere in considerazione per la eventuale ridefinizione del cronoprogramma.

### **2.2.3 Raccomandazioni finali**

#### **Project management e sistemi informativi digitali**

In considerazione della complessità dell'opera e delle stringenti scadenze imposte dal PNRR, si raccomanda alla Stazione Appaltante di attivare una propria struttura di project management per assicurare una efficiente gestione ed un costante monitoraggio del corretto stato di avanzamento del progetto.

Parallelamente in fase di progettazione esecutiva l'appaltatore dovrà introdurre tecniche di tipo reticolare (tipo PERT) per il controllo dei tempi nonché metodi e modelli per la gestione dei rischi avendo a riferimento quanto riportato nella norma UNI31000.

Per tale motivo si raccomanda nella predisposizione degli atti di gara dell'appalto integrato di introdurre punteggi premiali nei criteri dell'OEPV per assicurare una gestione efficiente ed efficace del progetto e di richiedere un programma lavori dettagliato ai partecipanti alla gara secondo quanto specificato nel presente documento.

Si raccomanda, inoltre, di utilizzare nella fase successiva della progettazione (in capo all'appaltatore) di utilizzare, laddove possibile, metodi e strumenti di modellazione informativa di cui alle norme vigenti.



A tal proposito si raccomanda di inserire fra i criteri per l'OEPV per l'appalto integrato l'assegnazione di un punteggio premiale per l'uso dei metodi e strumenti elettronici specifici avendo a riferimento quanto previsto dal DM560/2017 e smi.

### **Profili di sostenibilità nel processo realizzativo dell'opera**

Nella Relazione accompagnatoria trasmessa da RFI, unitamente alla Determinazione Conclusiva della Conferenza di Servizi, si segnalano i contenuti del Paragrafo 8 denominato “Indirizzi di Implementazione delle Politiche Di Sostenibilità”.

In merito ai contenuti del succitato documento il Comitato Speciale ne prende favorevolmente atto, ritenendoli coerenti con la cornice programmatica del PNRR, sulla base della quale è stata riconosciuta la finanziabilità dell'opera, in quanto rispondente agli obiettivi di sostenibilità ambientale del Regolamento UE 2020/852.

In questo contesto, si rammentano alla Stazione Appaltante gli obblighi derivanti dall'osservanza del “Sistema di gestione e controllo per l'attuazione degli interventi del piano di ripresa e resilienza di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”.

Si rammentano alla Stazione Appaltante gli obblighi derivanti dall'osservanza del “Sistema di gestione e controllo per l'attuazione degli interventi del piano di ripresa e resilienza di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”.

Ciò con particolare riferimento:

- alla verifica della presenza degli elementi che caratterizzano il bando di gara in funzione degli obiettivi e delle condizionalità previste da PNRR;
- ai contenuti del documento denominato “Istruzioni relative al rispetto del principio “DNSH – Do no significant harm” nell'attuazione degli interventi di competenza del MIMS finanziati dal PNRR” (Allegato 2 A al “Sistema di gestione e controllo per l'attuazione degli interventi del piano di ripresa e resilienza di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”).

## 2.3 Dispositivo finale

Tutto ciò premesso e considerato,

il Comitato Speciale, all'unanimità,

ai sensi dell'art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021,

relativamente al progetto “Potenziamento Orte – Falconara Raddoppio della tratta PM228 - ALBACINA” (CUP: J44D20000060009) perviene alla seguente determinazione motivata, di natura **ricognitiva**, con considerazioni, rispetto alla determinazione conclusiva della conferenza di servizi:

- il PFTE di che trattasi può proseguire, sulla base di quanto sopra esposto, nel successivo iter previsto dall'art.44 del D.L. 31 maggio 2021, n.77 così come convertito dalla Legge 29 luglio 2021 n.108 e s.m.i.;
- la verifica di adempimento alle prescrizioni di cui al paragrafo 2.2. afferenti alla **presente fase progettuale, con particolare riferimento ai contenuti della lettera c) e del sottoparagrafo 2.2.2** della presente determinazione, è ascritta al Soggetto verificatore. Ciò ai sensi del comma 7 dell'art. 44 del D.L. n. 77/2021 (“*Ai fini della verifica del progetto e dell'accertamento dell'ottemperanza alle prescrizioni si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48, comma 5-quinquies. [...]*” che recita come di seguito riportato “*In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto da porre a base della procedura di affidamento condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta, altresì, l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di valutazione di impatto ambientale, ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali.*”);
- le prescrizioni di natura contrattuale (cioè che devono essere adempiute nella **successiva fase progettuale o in fase di esecuzione**) devono trovare puntuale riferimento all'interno di specifiche di contratto appositamente inserite nel Capitolato Speciale d'Appalto del progetto, posto a base della procedura di affidamento; si rammenta inoltre che ai sensi di legge la prevista attività di verifica sul progetto esecutivo include anche la verifica di ottemperanza alle prescrizioni afferenti al predetto livello di progettazione;
- in merito alla **risoluzione di tutte le interferenze**, appare fondamentale, in un'ottica di corretta gestione della realizzazione e di successiva gestione dell'asset infrastrutturale, che la Stazione Appaltante definisca in maniera certa i costi e le tempistiche per la risoluzione delle interferenze prima dell'appalto dei lavori.

Si richiamano, inoltre, gli effetti della determinazione conclusiva della Conferenza di servizi di cui all'art. 44 comma 6-bis del DL 77/2021:

*“La determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui al comma 4, ovvero la determinazione motivata adottata dal Comitato speciale del Consiglio Superiore dei lavori pubblici o la nuova determinazione conclusiva del Consiglio dei Ministri nei casi previsti dal comma 6, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta l'avvio delle procedure previste dal capo IV del titolo II del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del*



Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, determinano la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi degli articoli 12 e seguenti del medesimo testo unico. L'avviso di avvio del procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità di cui all'articolo 16 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 è integrato con la comunicazione di cui all'articolo 14, comma 5, della legge 7 agosto 1990, n. 241, richiamata dal comma 4 del presente articolo”,

e di cui all'art.48 comma 5-quater:

*“...La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, altresì, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione o provincia autonoma, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001”.*

Ai sensi dell'articolo 44, comma 8, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, la stazione appaltante dovrà provvedere ad indire la procedura di aggiudicazione non oltre novanta giorni dalla data di comunicazione della presente determinazione, dandone contestuale comunicazione alla Cabina di regia del PNRR, per il tramite della Segreteria tecnica costituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In caso di inosservanza del predetto termine, è prevista l'attivazione dei poteri sostitutivi nelle forme e secondo le modalità stabilite dall'articolo 12 del medesimo decreto-legge n. 77 del 2021.

Sarà data opportuna comunicazione della presente determinazione al Soggetto interessato e alle Amministrazioni competenti.

## **Allegato 1 – Richiamo delle prescrizioni del Parere 12/2022**

**Aspetti relativi all'analisi multicriteria e costi-benefici**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	<p>Nell'ambito del DNSH è stato sviluppato un confronto che favorisce l'attuale impianto. Si chiede di estendere coerentemente l'ACB ad entrambe le ipotesi chiarendone la correlazione con l'Analisi Multicriteria.</p> <p>Allegare alla documentazione PFTE l'intera analisi di sensitività, ora contenuta in parte nel DNSH e limitata al Clima.</p> <p>Estendere l'analisi finanziaria alla soluzione DNSH inserendola a valle di quella economica.</p> <p>Inserire tra i costi ed i benefici di mitigazione quelli dell'uso del suolo e sociali.</p>	<p>Monitorare il rispetto dei livelli dell'occupazione, occupazione giovani e di genere</p> <p>Monitorare gli impatti sulle attività economiche esistenti, con particolare attenzione alle PMI e ai mutati costi energetici</p>	<p>Porre costante attenzione al rispetto dei tempi per l'attivazione dell'esercizio</p>	<p>Monitorare gli effetti positivi dichiarati nella valutazione socio-economica secondo la tempistica PNRR</p>	<p>Predisporre fonti dati e schede metadatale per il monitoraggio</p> <p>Inserire scheda sul miglioramento tecnologico</p>
Raccomandazioni	<p>Poiché il Costo di mitigazione del danno è limitato alla compensazione ambientale e ai costi per il monitoraggio geotecnico, strutturale ed ambientale (rinverdimento, sistemazioni, presidi antirumore, etc.) si raccomanda di inserire nell'ACB quelli di inquinamento idrico, perdita di biodiversità, mutamenti morfologici, paesaggio, ecc., coerentemente con</p>	<p>Calcolare il reale costo di mitigazione del danno sulla base del progetto esecutivo</p> <p>Integrare quanto previsto dal "Handbook on external costs of transport, Commission Europea – 2019" con i costi ambientali,</p>	<p>Monitorare il rispetto dei livelli dell'occupazione, occupazione giovani e di genere</p> <p>Monitorare gli impatti sulle attività economiche esistenti, con particolare attenzione alle PMI e ai mutati costi energetici</p>	<p>Verificare la congruenza degli impatti dichiarati sulla stabilizzazione dell'occupazione, occupazione giovani e di genere</p>	<p>Coerentemente con le citate nuove "Linee guida" DNSH e schede di controllo e "Linee Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento" CE - Direzione generale della Politica regionale e urbana – 2014, correlare l'intervento ai progetti POR- FER di rigenerazione urbana 2020 e 2027</p>

Aspetti relativi all'analisi multicriteria e costi-benefici					
	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Osservazioni/ Suggerimenti	<p>Sul PFTE, prima dell'affidamento quanto previsto dalla circolare 33/2022 del MEF in materia di DNSH</p> <p>Poiché l'ACB contenuta nel doc. IROE00R16RGEF0001001B e richiamata per alcuni elementi nella relazione di sostenibilità, si suggerisce di integrare l'ACB, sostanzialmente tarata sullo studio trasportistico e sui relativi benefici, anche all'analisi socioeconomica e della coesione</p>	<p>Integrare i costi stimati con quelli di progetto Circular Economy</p>			

Aspetti relativi alla sostenibilità dell'opera

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
<p>Prescrizioni</p>	<p>Adeguare la relazione di sostenibilità alla circolare MEF 33/2022 e relative "Linee Guida"</p> <p>Si richiedere che prima dell'affidamento la definizione, in coerenza con lo studio di Carbon Footprint presentato, degli elementi e modalità di misurazione, documentazione e rendicontazione delle prestazioni dell'opera in termini di CO2 equivalente per le fasi di trasporto dei materiali fino al cantiere e di realizzazione dell'opera, al fine di consentire all'appaltatore lo svolgimento di suddette attività.</p> <p>Inoltre, si chiede di definire dettagliatamente le iniziative per la riduzione dell'impronta di carbonio oltreché la struttura del presidio di controllo cantieri. Tali azioni si ritengono indispensabili per l'implementazione di un efficace ed efficiente Sistema di Gestione Ambientale e per il controllo puntuale del principio DNSH.</p> <p>La trattazione, articolata all'interno di un apposito documento a corredo della Relazione di Sostenibilità, "Rapporto di Monitoraggio e Rendicontazione delle Prestazioni", dovrà definire almeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la composizione ed i requisiti del "presidio di controllo cantieri";</li> <li>• la cadenza dei monitoraggi;</li> <li>• i parametri oggetto di monitoraggio ed il rispettivo metodo di calcolo;</li> <li>• le iniziative per il contenimento dell'impronta carbonica;</li> <li>• gli obiettivi di riferimento per la valutazione dei parametri monitorati.</li> </ul>				

**Allegato 1 – Richiamo delle prescrizioni del Parere 12/2022**

Raccomandazioni				Si raccomanda la condivisione tempestiva dei report di monitoraggio relativi alle fasi di trasporto dei materiali e realizzazione dell'opera all'Autorità competente in materia.		
Osservazioni/Suggerimenti						

**Aspetti urbanistici e architettonici**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	<p>Verificare la presenza di borghi e piccoli comuni in applicazione della L. 158/2017 e del DPCM 23/7/2021</p> <p>Risulta necessario procedere, prima dell'affidamento dei lavori ad effettuare opportuni approfondimenti progettuali in relazione ai profili architettonici, cromatici e materici delle nuove opere edilizie da realizzare necessarie per incrementare la funzionalità della Stazione di Albacina con particolare riferimento alla passerella aerea di attraversamento delle banchine e delle pensiline, di lunghezza di 70.00 m, a protezione dell'attesa.</p> <p>Si raccomanda di inserire riferimenti a progetti alla rigenerazione urbana esplicitando la realizzazione di azioni in questa direzione anche nell'impostazione dei tavoli di partecipazione pubblica</p> <p>Si raccomanda di approfondire e rivalutare lo studio degli aspetti energetici connessi al fabbricato viaggiatori della stazione al fine di una possibile adozione di dispositivi bioclimatici di tipo passivo che possano rendere la stazione energeticamente indipendente da sistemi meccanici energivori di riscaldamento e raffrescamento.</p>	<p>Verificare la presenza di borghi e piccoli comuni in applicazione della L. 158/2017 e del DPCM 23/7/2021</p> <p>Approfondire il progetto della stazione garantendo l'applicazione dei criteri previsti dal New Bauhaus Report della CE 2022</p>			
Raccomandazioni					
Osservazioni/Suggerimenti					

**Aspetti di procedibilità VIA ed aspetti ambientali**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	<p>Dalle Considerazioni riportate nel paragrafo precedente, emerge chiaramente che le integrazioni richieste non sono state soddisfatte e che pertanto è necessario realizzare, prima dell'affidamento, approfondimenti su flora, fauna, habitat ed ecosistemi in termini conoscitivi e cartografici. Tutto ciò è essenziale per capire se sarà opportuno effettuare misure compensative e se in termini di DNSH e di VIA si è in grado di rispondere positivamente anche al punto relativo alla tutela della biodiversità e degli ecosistemi.</p> <p>In sintesi, si chiede:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Si realizzi una cartografia originale in scala 1:5000 (con sensibilità cartografica coerente) al fine di descrivere il pattern spaziale di comunità e di ecosistemi con evidenziate le specie prevalenti.</li> <li>Si documenti la biodiversità floristica, faunistica e vegetazionale mediante censimenti e rilievi fitosociologici e se ne valuti l'importanza mediante confronti con red list nazionali adottate dal MITE e dalle relative società scientifiche relative a flora, fauna, habitat ed ecosistemi.</li> <li>Sulla base di questa documentazione si chiede di rivedere la relazione di sostenibilità e le valutazioni relative al DNSH.</li> </ol> <p>Relativamente ai richiesti transetti lineari nelle aree golenali, si prende atto della volontà di realizzarli al più presto e si chiede che siano fatti prima dell'affidamento.</p>				
Raccomandazioni					
Osservazioni/Suggerimenti					

**Aspetti paesaggistici, archeologici e dei beni culturali**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni del Ministero della Cultura	<p><b>Con riguardo alla tutela del paesaggio e del patrimonio culturale</b></p> <p><b>Prescrizione 1</b> Approfondire con ulteriori tavole grafiche (sezioni e dettagli tecnici) in scale di rappresentazione adeguata oltre che con ulteriori foto inserimenti realistici, ripresi da punti di vista strategici, ravvicinati e particolarmente rappresentativi, le interferenze generate dagli interventi previsti in corrispondenza della stazione di Albacina e dell'adeguamento stradale in prossimità del nucleo storico del Molino Vatria. Tali approfondimenti dovranno evidenziare la compatibilità dell'intervento con gli ambiti tutelati.</p> <p><b>Prescrizione 2</b> In merito al progetto di adeguamento e superamento delle barriere architettoniche della Stazione di Albacina, si richiede un maggiore approfondimento progettuale curando in particolare la qualità architettonica degli interventi al fine di garantire il minor impatto possibile delle opere infrastrutturali. Inoltre, per lo specifico caso si richiede l'elaborazione di foto-inserimenti con punto di vista dalle banchine ferroviarie, e anche dagli ambiti circostanti tali da ricomprendere l'area boscata in prossimità della stazione.</p> <p><b>Prescrizione 3</b> In merito ai tagli di vegetazione e aree boscate e alle opere a verde, si chiede un approfondimento che evidenzi i tagli della vegetazione e delle aree boscate, i ripristini, le opere di mitigazione. Nel complesso il progetto dovrà garantire la maggiore conservazione possibile dell'apparato vegetazionale esistente e il progetto del verde di nuova realizzazione dovrà essere studiato anche rispetto ai caratteri paesaggistici dei luoghi, assicurandone la conservazione degli stessi e possibilmente il loro miglioramento paesaggistico.</p>				

**Aspetti paesaggistici, archeologici e dei beni culturali**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
	<p><b>Prescrizione 4</b> L'intervento prevede la demolizione di alcuni immobili e manufatti tecnici storici sottoposti a tutela <i>ope legis</i> ai sensi dell'art. 10 comma 1 del d.lgs. 42/2004. Prima dell'adozione del provvedimento di VIA, per tali beni dovrà essere espletata la Verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. 42/2004, la quale dovrà dare esito totalmente negativo per gli edifici di cui è prevista la demolizione integrale, affinché sia rispettato il seguente disposto dell'art. 26 comma 2 del D.lgs. 42/2004, "Qualora prima dell'adozione del provvedimento di valutazione di impatto ambientale risulti che il progetto non è in alcun modo compatibile con le esigenze di protezione dei beni culturali sui quali esso è destinato ad incidere, il Ministero si pronuncia negativamente e, in tal caso, il procedimento di valutazione di impatto ambientale si conclude negativamente." Si invita a fornire fin da queste prime fasi procedurali informazioni storiche puntuali, analisi delle strutture e delle caratteristiche costruttive oltre che documentare fotograficamente con immagini generali e di dettaglio tutti i singoli beni. Si rappresenta, inoltre, che questa Soprintendenza si riserva la possibilità di valutare l'interesse artistico, storico, archeologico e etnoantropologico di ulteriori manufatti pubblici e/o privati, oltre a quelli individuati dalla società RFI, in particolare il complesso della Stazione di Albacina, interessati direttamente o indirettamente dal tracciato ferroviario e dalle opere infrastrutturali ad esso correlate. Qualora dalla verifica ex art. 12 del D.Lgs. 42/04 derivi la dichiarazione di interesse culturale dell'immobile, gli interventi sul bene dovranno essere autorizzati ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 42/04.</p>				
	<p><b>Con riguardo all'archeologia</b> <b>Prescrizione 1</b> Inserire il riferimento al D.P.C.M. 14/02/2022 anche nel paragrafo "Archeologia" della Relazione Generale (elaborato IRoE00R05RGMD0000001E);</p>				

**Aspetti paesaggistici, archeologici e dei beni culturali**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
	<p><b>Prescrizione 2</b> Trasmettere alla competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ancona, Pesaro e Urbino, nei termini previsti dall'art. 44, c. 2 del D.L. 77/2021, convertito con modificazioni dalla L. 108/2021, lo Studio Archeologico, comprensivo del Progetto delle indagini archeologiche. Si specifica che, nel sottoporre l'intervento alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25, c. 8 e ss. del D.Lgs. 50/2016, la competente Soprintendenza potrà richiedere modifiche al piano di indagini proposto, anche prevedendo ulteriori e più approfondite indagini archeologiche preventive e che in caso di rinvenimenti di interesse archeologico nel corso della verifica preventiva dell'interesse archeologico ovvero in corso d'opera, la competente Soprintendenza potrà dettare tutte le opportune prescrizioni finalizzate a garantirne la tutela, che potranno comportare anche modifiche al progetto.</p>				
	<p><b>Prescrizione 3</b> Sottoscrivere con la competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio l'accordo di cui all'art. 25, c. 14 del D.Lgs. 50/2016.</p>				
	<p><b>Prescrizione 4</b> Concludere la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico prima dell'avvio della procedura di VIA, ai sensi della normativa sopra richiamata. Si specifica che potrà essere rinviata ad una fase successiva l'esecuzione delle indagini archeologiche di seconda fase, laddove quelle di prima fase abbiano permesso di valutare natura, estensione e consistenza di eventuali depositi archeologici rinvenuti. Il progetto dovrà essere modificato e ottimizzato, per quanto attiene alla dimensione e alla posizione delle opere previste (ivi comprese quelle di servizio e complementari, nonché quelle preliminari di organizzazione dei cantieri), in base alle risultanze di detta procedura di verifica preventiva</p>				

**Aspetti paesaggistici, archeologici e dei beni culturali**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
	<p>dell'interesse archeologico, recependo le prescrizioni fornite dalla Soprintendenza competente nell'ambito della medesima procedura.</p>				
Raccomandazioni del Ministero della Cultura	<p><b><u>Con riguardo all'archeologia</u></b>  <b>Raccomandazione 1</b>                      Nel quadro economico dell'opera, riservare una specifica somma, tra quelle a disposizione, per lo svolgimento delle attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico compresa tra il 5% e il 15% dei lavori posti a base d'asta, al netto dell'IVA, come previsto al punto 9 delle Linee guida di cui al D.P.C.M. 14/02/2022.</p>				
Osservazioni/ Suggestimenti	<p><b><u>Con riguardo all'archeologia</u></b>  <b>Osservazione 1</b>                      Al termine della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, la Soprintendenza potrà comunque motivatamente sottoporre i lavori a sorveglianza archeologica in corso d'opera, anche in caso di esito negativo di detta procedura.</p>				

**Aspetti stradali**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
<p>Prescrizioni</p>	<p>Con riferimento ai contenuti dell'allegato 4a, nel condividere la generale impostazione progettuale adottata per risolvere le criticità relative alle viabilità NV01 e NVP01 rilevate da questo Consesso nella nota 9299 del 30/9/22, si richiede un ulteriore sforzo progettuale al fine di rendere il nuovo itinerario della SP76, che utilizza la NV04 ed il nuovo ramo stradale compreso tra la NV04a e la sede attuale della SP76, gerarchicamente superiore rispetto alle altre viabilità in progetto. Le intersezioni a "T" infatti, così come impostate, considerano tale itinerario secondario rispetto a quello costituito dall'unione della NV01 e della NVP01, a maggior ragione se le viabilità venissero realizzate tutte con la stessa categoria di strada F (ai sensi del DM 05/11/2001), così come indicato dal progettista. Altrettanto dicasi per la intersezione a "T" ipotizzata ad Est, tra la NV04b e l'attuale SP76. Si ritiene pertanto necessario un ulteriore approfondimento progettuale in tal senso, perché sia gerarchicamente differenziato l'itinerario della SP76 da quello a servizio delle proprietà servite dalla NVP01 e NV01, per esempio adottando categorie di F1 ed F2. A tale scopo potrà anche essere utile riconsiderare l'adozione di intersezioni a "T" lungo l'itinerario, ricercando soluzioni che contemplino invece l'inserimento di rotonde, magari di tipo compatto (anziché convenzionali come indicato dal progettista), le quali, pure, sono compatibili con la categoria di strada "F" ai sensi del cap. 4.51 delle Norme allegate al DM 19/04/2006.</p> <p>Il sottopasso ferroviario previsto lungo la NV04a dovrà avere luce libera di almeno 5 m (cfr. cap. 4.1.1 delle Norme allegate al DM 05/11/2001) per ovvie ragioni di sicurezza della circolazione sia stradale che ferroviaria oltre che per evitare di porre limitazioni al passaggio di veicoli pesanti che potrebbero creare nocumento alle vicine attività produttive. Si rammenta a tal proposito che per le infrastrutture stradali di nuova realizzazione, qualunque difformità rispetto all'applicazione delle Norme allegate al D.M. 05/11/2001 ovvero al D.M. 19/04/2006, deve essere oggetto di specifica deroga ai sensi dell'art. 13 c.2 del 30 aprile 1992, n.285.</p> <p>Il previsto obbligo da parte dell'esecutore di ripristino delle viabilità ammalorate a causa del passaggio dei mezzi di cantiere, non dovrà essere "eventuale", ma un obbligo effettivo e certo. Il consumo di vita utile di una pavimentazione stradale a causa di un imprevisto ripetersi di passaggi di carichi pesanti è un dato certo, ancorché nella maggior</p>				

**Allegato 1 – Richiamo delle prescrizioni del Parere 12/2022**

	<p>parte dei casi non apprezzabile visivamente (a tale scopo occorrerebbero specifiche misurazioni di campo per valutarne l'entità). Dovrà pertanto prevedersi nel Capitolato Speciale d'Appalto una specifica prescrizione che, sulla base dei percorsi di traffico attuati dai mezzi di cantiere sulle pubbliche vie, obblighi l'appaltatore al rinforzo preventivo delle pavimentazioni ovvero, a lavori ultimati, al ripristino della loro piena funzionalità riportandole allo stato ante – operam, anche sulla base di modelli previsionali utili a determinare il danno loro arrecato. Nel caso si opti per intervenire ex post, in alternativa all'uso di modelli previsionali, per definire le caratteristiche dell'intervento si potrà anche ricorrere a specifiche misurazioni di campo ante e post esecuzione dei lavori.</p> <p>Tali studi e previsioni dovranno essere articolati in un'apposita relazione facente parte del capitolo progettuale attinente alla cantierizzazione, per poi costituire nel Capitolato Speciale d'Appalto un'obbligazione per l'Appaltatore.</p> <p>Con riferimento alla problematica idraulica evidenziata nell'allegato 4a ed alla paventata possibilità di ridurre la luce netta del sottopasso SLo1 per risolvere i problemi di esondazione del torrente Giano verso le aree a monte del rilevato ferroviario, per le stesse motivazioni esposte a proposito del sottopasso ferroviario lungo la NVo4a, si ritiene necessario evitare di limitarne l'altezza libera, ipotizzando a tal proposito di realizzare il rialzo necessario per la sicurezza idraulica di quelle aree all'esterno dell'opera d'arte, ovvero di sopprimerlo e riproporre l'attraversamento stradale del rilevato ferroviario in altra posizione a nord-ovest dell'attuale, più favorevole dal punto di vista idraulico.</p>
<p>Raccomandazioni</p>	<p>In merito alle precisazioni sullo studio di traffico contenute nell'allegato 4b, si ritiene che esse non risolvano quanto evidenziato nella nota 9299 del 30/9/22, permanendo i dubbi di questo Consesso circa la utilizzabilità del dato di traffico pesante relativo alla SS76 (peraltro a circa 50 km di distanza dai luoghi d'interesse) per risolvere il problema puntuale della calibrazione delle simulazioni di traffico atte a definire i movimenti veicolari lungo il tratto della SP76 in questione, il quale è peraltro limitrofo a molteplici insediamenti produttivi oltre che alla stessa stazione di Albacina. Sia pertanto considerata la possibilità di eseguire rilievi di traffico specifici lungo l'attuale itinerario della SP76 in modo da assumere maggiore consapevolezza sull'entità del traffico che attualmente utilizza la strada in questione. Se infatti, da un lato tale problematica inizialmente sollevata da questo Consesso risulta superata dalla nuova configurazione proposta per le viabilità NVo1 e NVPo1, tali studi saranno comunque utili per la verifica funzionale dei nuovi assi e delle intersezioni stradali in progetto.</p>

**Allegato 1 – Richiamo delle prescrizioni del Parere 12/2022**

Osservazioni/Suggerimenti							
---------------------------	--	--	--	--	--	--	--

**Aspetti geologici e idrogeologici**

	Sul PFTE, prima della conclusione della Cds	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	<p>Sul PFTE, prima della conclusione della Cds</p> <p>a) Sviluppare un approfondimento sui fenomeni di erosione fra le progressive 231+468 e 232+018, nella zona compresa fra l'ansa del torrente Giano con massimo avvicinamento a sud del tracciato ferroviario esistente e l'area a nord-est considerando che in detta area è stato censito un movimento franoso del tipo "scivolamento rotazionale-traslatoivo".</p> <p>b) Sviluppare un approfondimento sullo spessore dei depositi alluvionali attraverso approfondimenti sull'assetto stratigrafico, strutturale e geomorfologico con sezioni geologiche opportunamente estese anche al di fuori dell'area del tracciato ferroviario, fra cui indispensabile una sezione geologica interpretativa trasversale al tracciato in corrispondenza della progressiva km 2+100.</p> <p>c) Sviluppare alla luce delle sezioni di cui al punto precedente un approfondimento critico sull'andamento del torrente Giano, al fine di valutare potenziali fenomeni di instabilità potenzialmente suscettibili di rimobilizzazione a seguito di tagli dei piedi dei versanti.</p> <p>d) Sviluppare le indagini già previste incrementandole sia monte che a valle delle strutture di sostegno previste, così da poter definire affidabili modelli geologici di versante che consentano di capire come le riprofilature ed i rimodellamenti previsti dal progetto possano creare indebolimenti al piede che possano, potenzialmente impattanti sulla stabilità dell'intero pendio e sulla sottostante opera ferroviaria. In particolare fra le progressive km 2+850 e 3+050, e km 0+330 e 0+400 dove le indagini devono consentire di approfondire le criticità dell'intero pendio e gli effetti degli interventi non solo limitatamente all'area del tracciato.</p> <p>e) Si ritiene necessario redigere uno specifico documento che dia evidenza di tutte le eventuali incertezze di carattere geologico e geologico applicativo che riguardano il progetto e che possono avere influenza sulla realizzazione dell'opera e sui tempi esecutivi. Incertezze che dovranno essere evidenziate in sede di appalto come elementi a carico dell'appaltatore, sia in termini di approfondimenti da sviluppare in sede di Progetto Definitivo-Esecutivo, che in termini di potenziali problematiche esecutive e costruttive e di tempi di esecuzione.</p>				

**Allegato 1 – Richiamo delle prescrizioni del Parere 12/2022**

Raccomandazioni	Si raccomanda l'approfondimento dell'assetto morfostrutturale della valle del torrente Giano, in corrispondenza del tratto interessato da raddoppio, considerate le anomalie del tracciato e del profilo del fondo del torrente.				
Osservazioni/ Suggerimenti					

Aspetti geotecnici					
	Sul PFTE, prima della conclusione della CdS	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	A valle e a monte degli interventi di riprofilatura e di sostegno dei versanti previsti tra le progressive pk 0+00 e pk 0+440, nonché tra pk 2+850 e pk 3+050, sviluppare un piano di indagini integrativo che consenta di definire – con la necessaria affidabilità e in conformità alla normativa vigente - la successione stratigrafica, la piezometria, le caratteristiche fisico-meccaniche dei litotipi, le condizioni di stabilità prima e dopo gli interventi, la tipologia e il dimensionamento delle strutture di sostegno.				
Raccomandazioni					
Osservazioni/ Suggerimenti					

**Aspetti idrologici ed idraulici**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
<p>Prescrizioni</p>	<p>1) Considerate le elevate pendenze in quasi tutti i bacini minori i casi presi in esame superiori al 15% con valori massimi oltre al 40%, la velocità nello stato canale è certamente superiore a quella stimata in 1.5 m/s, riducendosi di conseguenza il tempo corrivazione a valori di poco superiori a tempo di residenza fuori rete, correttamente stimato in 5-10 minuti. Poiché il tempo di corrivazione è stato assunto per tutti i bacini minori (con eccezione del n. 5) pari a 15 min citando un testo che parla di drenaggio urbano con riferimento ad aree pianeggianti. Tale assunzione porta a valori dei contributi specifici pressoché costanti e pari a 10 m<sup>3</sup>/s,km<sup>2</sup>; anche per bacini che mostrano superfici differenti di 1 ordine di grandezza. Considerate le elevate pendenze dell'asta e del bacino (calcolate e riportate in Tabella 2 della Relazione Idrologica), non si ritiene adeguato in termini di sicurezza delle valutazioni il riscontro fornito e si ribadisce la richiesta di rivalutazione dei tempi di corrivazione fatta assumendo valori di velocità nello stato canale coerenti con le caratteristiche morfologiche dei bacini, potendosi realizzarsi contributi specifici ben maggiori del doppio di quelli assunti.</p> <p>2) Si ribadisce quanto precedentemente prescritto nelle richieste di chiarimenti nel seguito riportato. A pag. 42 della relazione idrologica, al termine della sezione EFFETTI DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI SULLE PRECIPITAZIONI, è scritto che: "In particolare, sulla base delle portate incrementate per effetto del cambiamento climatico, si è proceduto a verificare se le opere di attraversamento fluviale e di drenaggio previste in progetto consentano il transito delle portate di riferimento (a pelo libero, senza specifico franco minimo) nell'ipotesi di incremento delle precipitazioni, dedotto dalle proiezioni più cautelative (massimo scenario di emissione, massima variazione prevista, modello meteo-climatico più gravoso, massimo orizzonte temporale) ad oggi disponibili." Poiché i calcoli sono già stati sviluppati, si chiede di riportare esplicitamente i risultati.</p>				

- 3) Anche sulla base del riscontro avuto che si ritiene non soddisfacente si ribadisce quanto precedentemente prescritto nelle richieste di chiarimenti nel seguito riportato. In relazione al sottopasso esistente alla “progr. 230+760 LS (o progr. 2+050 di progetto)” (pag. 26 della Relazione Idraulica - Studio idraulico bidimensionale (2D) del Torrente Giano) di cui è previsto il rifacimento (si veda §5.2 della stessa Relazione Idraulica) si invita a identificare una soluzione alternativa, perché non è possibile accettare che “Il sottopasso esistente SLO1, oggetto di rifacimento (progr. 2+050) continua ad essere interessato dalle acque esondate del T. Giano, come già nello stato ante operam” (pag. 29 della citata Relazione Idraulica).
- 4) Anche in mancanza di una chiara esplicitazione di come sia stata valutata nel 2% la probabilità di eventi con  $Tr > 20$  anni, si ribadisce quanto precedentemente prescritto nelle richieste di chiarimenti nel seguito riportato. Maggiori e ben più esaustivi dettagli devono essere forniti in relazione alla viabilità provvisoria NV03A, con particolare riferimento ai fenomeni erosivi localizzati che potrebbero realizzarsi durante gli eventi di piena e alle contromisure da adottarsi, atteso peraltro che l'intervento si svilupperà con la linea in esercizio.
- 5) Si ribadisce quanto precedentemente prescritto nelle richieste di chiarimenti nel seguito riportato. Mancano nelle relazioni idrauliche, che devono essere integrate, adeguate considerazioni sulle caratteristiche del materiale d'alveo, sul trasporto solido e sull'impatto dei materiali galleggianti. Al proposito si richiama quanto riportato nella Circolare n. 7 del 21.01.2019 del M.I.T. relativa alle NTC 2018: “nel caso sia da temersi l'ostruzione anche parziale del manufatto da parte dei detriti galleggianti trasportati dalla corrente, è da disporre immediatamente a monte una varice presidiata da una griglia che consenta il passaggio di elementi caratterizzati da dimensioni non superiori alla metà della larghezza del tombino; in alternativa il tombino è da dimensionare assumendo che la sezione efficace ai fini del deflusso delle acque sia ridotta almeno alla metà di quella effettiva. È in ogni caso da garantire l'accesso in alveo ai mezzi necessari per le operazioni di manutenzione ordinaria o straordinaria da svolgere dopo gli eventi di piena”. Si ricorda inoltre che l'adozione di protezioni di fondo realizzate con gabbioni

	<p>o materassi è da evitare in presenza di trasporto solido al fondo.</p> <p>6) Con specifico riferimento alle due tavole riviste; IRoEooRogFZID0002002B; IRoEooRogFZID0002004C si riscontra quanto segue.</p> <p>Nella tavola IRoEooRogFZID0002002B il profilo energetico post-operam descritto a monte dell'infrastruttura non appare coerente con le il comportamento di una corrente veloce che affronti i due salti di fondo previsti, essendo il processo dissipativo prospettato nella tavola di gran lunga maggiore di quanto possa dedursi dalle indicazioni della letteratura tecnica.</p> <p>Nella tavola IRoEooRogFZID0002004C non trova giustificazione fisica le modifiche sui profili liquidi a monte della SS76 tra ante e post-operam, risultando come già detto necessario rivedere completamente l'andamento piano-altimetrico che coinvolge il tombino esistente e quelli immediatamente a valle (NI02 e IN08) allo scopo di evitare il rischio di insufficienza legato al passaggio da corrente rapida a lenta conseguente al mancato allineamento dei manufatti. Di conseguenza per i manufatti di cui si è rivisto il profilo idraulico e per tutte le opere già oggetto di richiesta di chiarimenti al punto 6), si ribadisce quanto precedentemente prescritto nelle richieste di chiarimenti nel seguito riportato. Gli attraversamenti con tombino rappresentano una notevole criticità del progetto che richiede nella maggior parte dei casi una particolare attenzione e cura. Questo non solo per i dubbi sulla valutazione delle portate già richiamata ai punti 1) e 2) di queste note e alla totale assenza di considerazioni sul possibile apporto di materiale solido o galleggiante di cui al punto 5), ma anche per le particolari condizioni topografiche e geometriche in cui vanno ad inserirsi assieme alla limitata altezza degli stessi tombini, in alcuni casi non superiore a 1.5 m e addirittura pari a solo 1.0 m per il tombino NI01. Entrando nel merito dei casi descritti nella relazione, si osserva che: a) Tombini IN01 e NI06: a parte le evidenti differenze fra la rappresentazione grafica del calcolo riportata in Figura 15 e quanto riportato nella Tavola IRoEooRogFZID0002002A (ad es. diverse lunghezze del tombino, andamento della altezza critica Tavola riportato quale energia), non è possibile non notare l'elevatissima pendenza di approccio del corso d'acqua a IN01 e il disallineamento planimetrico con il successivo NI06. Risulta indispensabile una accurata valutazione dei</p>
--	---

	<p>potenziali fenomeni di colata detritica nello specifico caso, oltre che – ovviamente – rendere coerenti quanto riportato nelle Tavole con la Relazione. b) Tombino INo4: per la sua realizzazione è prevista un'opera provvisoria, dovendo garantire lo smaltimento delle portate durante tutta la durata dei lavori, stimata in 1 anno circa, poiché non è prevista l'interruzione del traffico ferroviario. Non è quindi da prevedersi un eventuale danno ad un cantiere, ma alla tratta ferroviaria in esercizio e, per tale ragione, devo essere fatte valutazioni alquanto diverse. Resta incomprensibile (deve essere chiaramente giustificata) la motivazione del mantenimento del tortuoso andamento planimetrico a monte del tombino, mentre risulta variata la quota di scorrimento dello stesso tombino rispetto l'attraversamento originario. c) Tombino INo8 e N1o2: il disallineamento planimetrico dei due tombini e di quello esistente della SS76 è contrario ad ogni regola del buon costruire considerato anche la portata di qualche rispetto, stimata nella Relazione Idrologica in 11 m<sup>3</sup>/s e le condizioni di corrente rapida che la prevista sistemazione a gradoni non mitiga di certo. Benché siano stati corretti in alcune tavole i refusi riguardanti l'andamento del tirante critico riportato in legenda come andamento dell'energia, si ritiene necessario dissipare le notevoli incertezze riguardo al trasporto di materia al fondo e galleggianti.</p> <p>7) Si ribadisce quanto precedentemente prescritto nelle richieste di chiarimenti nel seguito riportato. Pur trattandosi di un PFE, la descrizione fatta nella specifica Tavole delle opere di sistemazioni idraulica è non adeguata. Per quanto riguarda la Tavola dei tipologici per le sistemazioni, si suggerisce di rivederla del tutto, in particolare per quanto riguarda la riprofilatura a gradoni all'ingresso dei tombini idraulici.</p> <p>8) Si ribadisce quanto precedentemente prescritto nelle richieste di chiarimenti nel seguito riportato. Il calcolo delle portate di drenaggio della piattaforma non possiede il livello di approfondimento tecnico sufficiente a caratterizzare adeguatamente le scelte operate. In merito si evidenzia, che:</p> <p>a) per l'individuazione dello scroscio critico in caso di durate inferiori all'ora, il ricorso alla relazione di Bell, tra l'altro a partire dalla curva di possibilità climatica individuata con procedura di regionalizzazione (VAPI), non sempre è cautelativo; si richiede, quindi, che l'analisi idrologica sia integrata con un</p>
--	--

**Allegato 1 – Richiamo delle prescrizioni del Parere 12/2022**

	<p>calcolo on site che faccia uso dei dati di precipitazione di durata inferiore all'ora raccolti nelle stazioni di Fabriano e San Giovanni, almeno a titolo di confronto; b) non sono presenti calcoli idrologici idraulici che, nell'esplicitare i parametri di dimensionamento delle opere di drenaggio della piattaforma, ne consentano una valutazione dell'efficienza. Si chiede pertanto che, con riferimento alle opere di smaltimento idraulico della piattaforma ferroviaria (sia in rilevato sia in trincea) e stradale, sia data evidenza, in uno con i parametri utilizzati nel calcolo, dei risultati dell'applicazione del modello afflussi deflussi utilizzato (metodo della corrivazione) e delle conseguenti verifiche idrauliche delle opere proposte. Deve inoltre essere ragionevolmente stimata la capacità di smaltimento dei bauletti drenanti poste sotto i canali di gronda; c) In merito al dimensionamento delle vasche di prima pioggia e al rispetto del criterio di invarianza idraulica, non è chiaro quale siano stati i criteri utilizzati nella loro definizione progettuale (volumi e coefficienti di "afflusso convenzionale"), visto che sia l'art.42 c.7 delle NTA del PTA Marche, sia l'art 10 c.4 della Legge Regionale 22/2011, pur richiamati in relazione, forniscono indicazioni solo in parte coerenti con quanto si è dichiarato in relazione.</p>			
<p>Raccomandazioni</p>				
<p>Osservazioni/Suggerimenti</p>				

Aspetti strutturali					
	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	Progettare gli interventi oggetto del progetto con riferimento alla classe d'uso IV.	<p>Che sia garantita la completa ispezionabilità delle strutture, in particolare dei loro elementi di dettaglio.</p> <p>Che sia posta particolare attenzione al piano di manutenzione delle strutture. Che siano messi in conto opportuni sovrappessori per le strutture metalliche.</p>			
Raccomandazioni				Che siano effettuati con scrupolo e attenzione i controlli periodici delle strutture e sia effettuata con regolarità la manutenzione dell'opera.	
Osservazioni/Suggerimenti					

**Aspetti impiantistici, di trazione elettrica e di telecomunicazioni**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	<p>Nel progetto di fattibilità tecnico-economica rafforzato per essere base di gara, gli impianti tecnologici da prevedere, cioè sottostazioni elettriche impianti di segnalamento (CTC SCMT), impianti TLC, impianti di trazione elettrica (Cabina TE, Linea di contatto) impianti LFM, impianti meccanici, safety e security, devono essere chiaramente quantificati. Quindi, nelle relazioni tecniche specifiche è necessario riportare in sintesi la costituzione di ciascun sistema, evidenziando il quadro esigenziale e come quest'ultimo venga soddisfatto con l'equipaggiamento previsto e relativo dimensionamento o criterio di scelta. Occorre corredare il PFTE con gli elaborati di schemi elettrici e tipologici coerenti con le soluzioni previste. E' necessario poi redigere i Computi Metrici Estimativi e l'elaborato Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici in accordo al D.P.R. 207/2010.</p>				
Raccomandazioni					
Osservazioni/Suggerimenti					

**Cantierizzazione, gestione (project management) e bilancio delle materie**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	<p>Allegare al PFTE un capitolato informativo (linee guida PFTE par. 3.2.11) prima della gara in linea con quanto riportato nell'Annesso 8 alle integrazioni richieste</p> <p>Adeguare il programma lavori specificando i cammini critici e le relazioni di precedenza allegando una relazione esplicativa in cui evidenziare le scadenze intermedie e finali</p> <p>Istituire una struttura di project management della committenza e descriverne la sua organizzazione nel PFTE prima della sua approvazione.</p> <p>Redigere un piano preliminare per la gestione del progetto che tenga conto anche della norma UNI ISO 31000 e allegarlo al PFTE prima della sua approvazione</p> <p>Prevedere nel Capitolato Speciale d'Appalto una specifica prescrizione che, sulla base dei percorsi di traffico attuati dai mezzi di cantiere sulle pubbliche vie, obblighi l'appaltatore al rinforzo preventivo delle pavimentazioni ovvero, a lavori ultimati, al ripristino della loro piena funzionalità riportandole allo stato ante – operam.</p>	<p>Sviluppare la successiva progettazione con l'utilizzo di metodi e strumenti di modellazione informativi di cui al DM 560/17 e 312/21 in conformità a quanto previsto nell'Annesso 9</p> <p>Effettuare analisi di dettaglio TIPO PERT per l'identificazione delle attività e dei cammini critici nel programma lavori di dettaglio nelle fasi successive di progetto</p>	<p>In esecuzione utilizzare metodi e strumenti di modellazione informativa di cui al DM 560/17 e 312/21.</p>	<p>Nella gestione utilizzare metodi e strumenti di modellazione informativa di cui al DM 560/17 e 312/21.</p>	

**Allegato 1 – Richiamo delle prescrizioni del Parere 12/2022**

<p>Raccomandazioni</p>	<p>Inserire fra i criteri per l’OEPV per i successivi livelli di progettazione e dei relativi lavori, l’assegnazione di un punteggio premiale per l’uso dei metodi e strumenti elettronici specifici</p> <p>Inserire valutazioni tecniche in merito alla capacità produttiva, alla gestione dello “stakeholders engagement” e alla struttura organizzativa delle imprese partecipanti alla gara, a cura della Commissione Aggudicatrice.</p>	<p>Inserimento di un set di misure di accelerazione (da prevedere nel QE) che contemplino per le attività critiche un presidio specifico da parte del management di progetto nonché un’organizzazione di cantiere che permetta di procedere in parallelo per le attività ritenute non critiche, anche in considerazione della necessità di assicurare il parziale esercizio delle linee durante il cantiere;</p> <p>Attivazione di azioni di “stakeholders engagement” che possano ridurre i rischi di contenzioso garantendo la massimizzazione dei benefici per il territorio e le comunità locali (raccomandazione).</p>	<p>Attivare un monitoraggio specifico delle attività ritenute critiche ai fini del rispetto dei tempi e definizione di milestones intermedi per il loro monitoraggio</p>		
<p>Osservazioni/Suggerimenti</p>	<p>Identificare i rischi che si intendono trasferire sull’appaltatore e solo successivamente inserire clausole specifiche nello schema di convenzione.</p>	<p>Prevedere nella elaborazione del quadro economico finale somme a disposizione per il trattamento dei rischi e per la gestione dei rischi residui in modo congruo con le analisi e le valutazioni di rischio raccomandate;</p>	<p>Documentare e tenere sotto controllo tutti i rischi individuati nella fase di pianificazione</p>		

**Bonifica Ordigni Bellici**

	Sul PFTE, prima dell'affidamento	Nei successivi livelli progettuali	In fase di esecuzione	In fase di gestione dell'opera	Altro
Prescrizioni	Rivedere gli elaborati di progetto affinché siano pienamente coerenti ai contenuti della Direttiva GEN-BST 001 ed. 2020 del Ministero della Difesa, con particolare riferimento alle Prime indicazioni per il piano di sicurezza e coordinamento (IRoE-00-R-72-PU-SZ0004-001-C) nel quale appaiono persistere alcune indicazioni difformi dai contenuti della citata Direttiva.				
Raccomandazioni					
Osservazioni/Suggerimenti			A premessa della fase di esecuzione si suggerisce di promuovere una riunione di coordinamento con il 10° Reparto Infrastrutture dell'Esercito, competente per territorio ai sensi della Direttiva GEN-BST 001 ed. 2020.		