

CONSORZIO PER LA BONIFICA DELLA VAL DI CHIANA

ROMANA E VAL DI PAGLIA – Chiusi Stazione (SI)

DELIBERAZIONE N° 46 ADOTTATA D'URGENZA

DAL PRESIDENTE IN DATA 8 SETTEMBRE 2016

OGGETTO: CONVENZIONE PER DISCIPLINARE I RAPPORTI TRA
CONSORZIO – REGIONE UMBRIA – AUTOSTRADE PER
L'ITALIA S.P.A., IN RELAZIONE ALL'ESECUZIONE
DEGLI “INTERVENTI URGENTI PER LA MITIGAZIONE
DEL RISCHIO IDRAULICO DEL FIUME PAGLIA NEL
TRATTO VALLIVO RICADENTE NEL TERRITORIO
DELLA REGIONE UMBRIA NEI COMUNI DI
ALLERONA, CASTEL VISCARDO E ORVIETO – 1°
STRALCIO FUNZIONALE: OPERE DI RIDUZIONE DEL
RISCHIO IN AMBITO URBANO E PRIMI INTERVENTI DI
SISTEMAZIONE IDRAULICA” – LOTTO 275/U –
PROGETTI 1 E 2.

IL PRESIDENTE:

– premesso:

- che in conseguenza dell'evento alluvionale dei giorni 11-12 novembre 2012 la Regione Umbria, con Decreto del Commissario Delegato per la Protezione Civile n° 5 del 15 ottobre 2013, ha approvato il “Piano di ripartizione delle risorse assegnate ai sensi del comma 548 dell'art.

SCHEMA DI CONVENZIONE

TRA

Autostrade per l'Italia S.p.A. - società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A. - con sede legale in Roma, Via A. Bergamini 50, in seguito denominata per brevità "Autostrade per l'Italia", codice fiscale 07516911000, rappresentata dall'Ing. Alberto Selleri nella sua qualità di Direttore Realizzazione Opere;

Regione Umbria, con sede in Perugia (PG), Corso Vannucci n° 96, C.F. 80000130544 e Partita I.V.A. 01212820540 di seguito denominata per brevità "Regione", rappresentata dal Dott. Diego Zurli, nella sua qualità di Direttore della Direzione Governo del Territorio e Paesaggio – Protezione Civile – Infrastrutture e mobilità, giusto Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 30 del 25 febbraio 2016;

Consorzio per la Bonifica della Val di Chiana Romana e Val di Paglia, con sede in Chiusi Scalo (SI) – Via Trieste n° 2, di seguito denominato per brevità "Consorzio", rappresentato dal dott. Mario Mori nella sua qualità di legale rappresentante e presidente pro-tempore, giusta delibera del C.D.A. n. 1 del 09/12/2014

PER

a) disciplinare l'esecuzione degli "Interventi urgenti per la mitigazione del rischio idraulico del fiume Paglia nel tratto vallivo ricadente nel territorio della Regione Umbria nei Comuni di Allerona, Castel Viscardo e Orvieto – 1° stralcio funzionale: Opere di riduzione del rischio in ambito urbano e primi interventi di sistemazione idraulica" e, specificatamente, degli "Interventi in destra Paglia a monte del ponte dell'Adunata" e degli "Interventi in destra

Paglia a valle del ponte dell'Adunata", di cui ai rispettivi progetti esecutivi 1 e 2, redatti dal Consorzio quale ente attuatore in regime di concessione amministrativa in nome e per conto della Regione;

b) consentire, per la realizzazione del suddetto intervento, l'utilizzo di un'area autostradale di complessivi mq 1640 circa, composta dalle consistenze immobiliari distinte nel N.C.T. del Comune di Orvieto come segue: fg. 192 mappali 60 (500 mq), 58 (90 mq), 56 (180 mq) e 144 (190 mq), fg. 156 mappali 265 (210 mq) e 261 (200 mq), fg. 130 mappali 290 (150 mq) e 86 (120 mq);

c) rilasciare il nulla osta di competenza per l'esecuzione dei necessari lavori in fascia di rispetto autostradale su proprietà altrui.

L'intervento disciplinando, unitariamente considerato, nel prosieguo del presente atto verrà anche denominato "Opere".

PREMESSO

1) che in data 12.10.2007 Autostrade per l'Italia ha stipulato con l'ANAS S.p.A. la convenzione unica approvata per legge 6 giugno 2008, avente ad oggetto la costruzione ed esercizio di una rete autostradale nel cui ambito rientra anche l'autostrada A1 Milano - Napoli;

2) che, ai sensi dell'art. 11 comma 5 del Decreto Legge 29 dicembre 2011 n.216, convertito dalla legge 24 febbraio 2012 n.14 e s.m., si è verificato, a far data dal 1.10.2012, il trasferimento ex lege al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito "Ministero") delle funzioni di amministrazione concedente - di cui all'art. 36, decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e s.m. - precedentemente affidate all'ANAS S.p.A.;

3) che in conseguenza dell'evento alluvionale dei giorni 11-12 novembre 2012 la Regione Umbria, con Decreto del Commissario Delegato per la Protezione Civile n° 5 del 15 ottobre 2013, ha approvato il "Piano di ripartizione delle risorse assegnate ai sensi del comma 548 dell'art. 1 della Legge 228/2012 per interventi sul reticolo idraulico ed interventi su frane ed infrastrutture" ed ha individuato il Consorzio quale ente attuatore degli "Interventi urgenti per la mitigazione del rischio idraulico del fiume Paglia nel tratto vallivo ricadente nel territorio della Regione Umbria nei Comuni di Allerona, Castel Viscardo e Orvieto – 1° stralcio funzionale: Opere di riduzione del rischio in ambito urbano e primi interventi di sistemazione idraulica", assegnando allo stesso un contributo di Euro 8.200.000,00;

4) che nell'ambito del suddetto Piano della Regione Umbria tali interventi sono ritenuti prioritari per risolvere situazioni di rischio idraulico inaccettabili in ambito urbano sotto il profilo della tutela della pubblica incolumità e della sicurezza degli insediamenti siti, in particolare, in destra idraulica del fiume Paglia nell'area golenale vera e propria del corso d'acqua e nell'area a tergo del rilevato dell'autostrada - quest'ultima interessata dalla piena indiretta Tr=200 anni attraverso i vari sottopassi e tombini presenti sullo stesso rilevato - per tutto il tratto compreso fra la stazione ferroviaria e lo svincolo del casello autostradale;

5) che le suddette aree sono ricomprese in fascia B e, come tali, sono classificabili a rischio R3 (rischio elevato) ai sensi del Piano di Assetto Idrogeologico – PAI – dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere (Decreto Segretariale n° 50/2013);

6) che la soluzione progettuale adottata consiste, essenzialmente, nella

messa in sicurezza idraulica dei sottopassi autostradali e dei tombini di attraversamento idraulici, mediante la realizzazione di un sistema di difese passive, evitando il ricorso a misure specifiche di protezione di tipo attivo dei singoli sottopassi sia per ragioni tecnico-economiche sia per ragioni di tipo gestionale, consentendo, peraltro, la protezione dello stesso rilevato autostradale nei confronti dell'azione diretta della piena del fiume Paglia con benefici anche per la stessa infrastruttura viaria autostradale;

7) che detta soluzione progettuale è finalizzata alla mitigazione del rischio idraulico nei riguardi dei soli fenomeni di inondazione diretta e indiretta della piena $T_r=200$ anni del Paglia e non a risolvere le eventuali criticità del sistema di smaltimento delle acque bianche e/o nere a servizio del contesto urbano che rimangono di specifica competenza dei soggetti gestori del sistema stesso;

8) che le sopra citate difese passive, costituite da un rilevato arginale in terra, ricadono all'interno della fascia di rispetto autostradale per la necessità, ritenuta dal Commissario Delegato per la Protezione Civile prioritaria dal punto di vista della compatibilità idraulica delle stesse opere, di limitare, specie in aree non urbanizzate, la sottrazione di aree attualmente destinate all'espansione naturale della piena del corso d'acqua;

9) che la difesa passiva - data la sua natura (rilevato arginale in terra) posizionata al di fuori della proprietà di Autostrade, ad eccezione dei tratti terminali di intestatura, in modo da mantenere inalterata la funzionalità della strada di servizio al piede del rilevato autostradale e, in particolare, del fosso di guardia - costituisce in parte un impedimento fisico all'eventuale futuro adeguamento alla terza corsia. Detta difesa, infatti, da un lato può essere

inglobata nello stesso rilevato stradale - costituendo, quindi, un presidio dell'attuale rilevato che, in caso di piena duecentennale, non verrebbe più lambito dalla corrente idrica, eliminando quindi il pericolo di erosione al piede – dall'altro pone un vincolo all'occupazione di aree poste oltre l'argine, per le valutazioni che hanno condotto al posizionamento dell'argine stesso;

10) che il Consorzio ha redatto la progettazione dei citati interventi articolandola secondo i tre prestabiliti livelli: preliminare, definitiva ed esecutiva;

11) in data 24.12.2013 il Ministero ed Autostrade per l'Italia hanno sottoscritto l'Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica del 12.10.2007, approvato con decreto interministeriale del 30.12.2013 e registrato alla Corte dei Conti in data 29.05.2014;

12) che il Consorzio, con delibera del Consiglio di Amministrazione n° 3 del 19 dicembre 2014, ha approvato il progetto preliminare redatto in data 18 dicembre 2014;

13) che la conferenza dei servizi sul progetto preliminare, convocata al fine dell'acquisizione dei pareri, nulla osta, autorizzazioni o atti di assenso comunque denominati, ai sensi della Legge 241/90 e s.m.i., nonché dell'art. 32 della Legge Regionale umbra 8/2011, si è tenuta il giorno 12 gennaio 2015;

14) che il Consorzio ha redatto il progetto definitivo in data 30 aprile 2015;

15) che la conferenza dei servizi sul progetto definitivo si è svolta in due sedute: la prima in data 25 maggio 2015 e la seconda, conclusiva, in data 29 luglio 2015;

16) che nella prima seduta della conferenza dei servizi sul progetto definitivo, con nota prot. n° DGSVCA/UTRM 803-U del 21 maggio 2015, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha espresso parere negativo rispetto agli interventi in progetto interferenti con il tracciato dell'autostrada A1, in quanto “[...] osserva violazioni legislative del D.P.R. n° 327/2001 in ordine al fatto che particelle di proprietà Autostrade in quanto Demanio non possono essere espropriate, e della Circolare CDG86754 del 16 giugno 2011 in ordine al fatto che la difesa passiva è ubicata nella fascia di rispetto autostradale [...]”;

17) che con nota prot. n° 12496/EU in data 19 giugno 2015, Autostrade per l'Italia, visto il parere negativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dichiarato la propria disponibilità a riesaminare la pratica una volta risolte le criticità elencate dallo stesso sopra citato Ministero;

18) che con nota prot. n° DGSVCA/UTRM 5325 del 29 maggio 2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in ordine ad una nuova convocazione della conferenza dei servizi per il giorno 8 giugno 2015, successivamente rinviata, ha confermato il proprio parere negativo precedentemente espresso con nota prot. n° 803/U del 21 maggio 2015, riservandosi di riesaminare, comunque, la pratica;

19) che con Decreto del Commissario Delegato per la protezione civile n° 82 del 6 luglio 2015 è stata dichiarata l'indifferibilità degli interventi in argomento, ai sensi dell'art. 9 del D.L. 133 dell'11 settembre 2014 (Decreto “Sblocca Italia”), convertito con modificazioni nella Legge 164 dell'11 novembre 2014, e che le opere, così come previste in progetto, non sono altrimenti localizzabili;

20) che nella seconda e conclusiva riunione della conferenza dei servizi, tenutasi in data 29 luglio 2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota prot. n° DGSVCA/UTRM 7581 del 22 luglio 2015, preso atto dei contenuti del Decreto del Commissario Delegato sopra citato in merito alle necessarie iniziative per la salvaguardia della pubblica incolumità, dichiara che le opere, come progettate, potranno essere realizzate “[...] *nella versione presentata [...] solamente nel caso in cui il Commissario Delegato disponga dei poteri di deregolamentazione ai richiamati disposti legislativi che consentono la realizzazione delle opere proposte in fascia di rispetto autostradale.*”. Con la stessa nota, dichiara altresì che:

- *“le opere previste non devono arrecare alcun pregiudizio alla sicurezza della circolazione autostradale né tantomeno danno al patrimonio dello Stato [...]” disponendo che la società concessionaria Autostrade per l’Italia S.p.A. valuti “[...] l’entità di tali eventuali pregiudizi e danni e le opere di mitigazione necessari a garantire adeguati standard di sicurezza della circolazione [...]”;*
- prima dell’inizio dei lavori sarà necessaria “[...] *la redazione di una specifica convenzione [...]*” per le opere previste in progetto ricadenti all’interno della fascia di rispetto;

21) che nella seconda e conclusiva riunione della sopra citata conferenza dei servizi, con fax acquisito in data 28 luglio 2015 proto n° 1917, Autostrade per l’Italia ha anticipato la sintesi del proprio parere formale ribadendo quanto già evidenziato nel parere del MIT in merito alla presa d’atto del decreto n.82 del 6 luglio 2015 del Commissario Delegato per la Protezione Civile della Regione Umbria ribadendo, altresì, l’opportunità di “[...]”

stipulare [...] apposito atto d'obbligo per la posa in fascia di rispetto e di concessione per eventuali attraversamenti o occupazioni dell'area di pertinenza autostradale [...]”;

22) che in data 29 luglio 2015 si è tenuta la seconda e conclusiva riunione della conferenza dei servizi sul progetto definitivo, datato 30 aprile 2015, sul quale tutti i rappresentanti delle Amministrazioni partecipanti hanno espresso il loro consenso;

23) che con delibera del Consiglio di Amministrazione del Consorzio n° 71 del 30 luglio 2015, è stata determinata la conclusione del procedimento autorizzativo sul progetto definitivo in argomento;

24) che Autostrade per l'Italia, successivamente alla chiusura del verbale della conferenza dei servizi, ha trasmesso al Consorzio il parere formale prot. 16408 del 3.9.2015 (PEC del 4 settembre 2015 prot. n° 2203), con il quale ha ribadito che, a seguito dell'emanazione del sopra citato Decreto n° 82 del 6 luglio 2015 del Commissario Delegato per la Protezione Civile della Regione Umbria, “[...] il progetto presentato potrà essere realizzato solo nel caso in cui il Commissario delegato disponga dei poteri di deregolamentazione ai richiamati disposti legislativi che consentono la realizzazione delle opere proposte in fascia di rispetto autostradale.”. Nello stesso parere, con riferimento agli interventi che ricadono in fascia di rispetto autostradale o interferiscono con la proprietà della stessa, Autostrade per l'Italia evidenzia tutta una serie di incompatibilità fra le opere previste in progetto e un “eventuale futuro ampliamento della terza corsia dell'AI” e, infine, con riferimento agli aspetti legati alla manutenzione ed esercizio delle opere in progetto interferenti con l'autostrada, Autostrade per l'Italia prescrive che “la

manutenzione periodica delle valvole a clapet e dei fossi di scolo fra gli argini ed il rilevato autostradale, dovrà essere eseguita esclusivamente da codesto Consorzio di Bonifica, con modalità e tempi da inserire in apposita convenzione.” Inoltre, affinché sia assicurata la tutela dell’infrastruttura autostradale, è necessario, in fase di redazione del progetto esecutivo che il Consorzio, in qualità di concessionario delegato, provveda a:

- inglobare il cavidotto contenente i cavi in fibra ottica e sette bicoppie all’interno del setto in c.a. [...];*
- assicurare il ripristino e la continuità della recinzione autostradale in corrispondenza dei muri di sottoscarpa e sui setti in c.a. [...];*
- effettuare la manutenzione dell’argine in terra in proprietà ASPI (intervento H);*
- “effettuare la manutenzione del tombino di raccolta acque sottopassante l’argine in terra intervento H”;*
- effettuare la manutenzione del tombino di raccolta acque intervento A;*
- assicurare la funzionalità idraulica degli alvei dei fossi di guardia”;*

25) che con delibera del Consiglio di Amministrazione n° 72 in data 30 luglio 2015 è stato approvato il progetto definitivo dei sopra citati interventi;

26) che con il sopra richiamato Decreto del Commissario Delegato della Regione Umbria n° 82, in data 6 luglio 2015 si è dato atto che il successivo livello di progettazione avrebbe riguardato singoli progetti esecutivi, tra i quali:

- progetto 1: Interventi in destra Paglia a monte del ponte dell’Adunata;*
- progetto 2: Interventi in destra Paglia a valle del ponte dell’Adunata;*

27) che con deliberazione n° 26 adottata d'urgenza dal Presidente del Consorzio in data 29 ottobre 2015 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori "Interventi in destra Paglia a valle del ponte dell'Adunata" – Progetto 2, datato 15 ottobre 2015, dell'importo complessivo di Euro 3.450.000,00, concesso in via definitiva dalla Regione con Decreto del Commissario Delegato n° 169 del 4 dicembre 2015;

28) che con deliberazione n° 28 adottata d'urgenza dal Presidente del Consorzio in data 23 novembre 2015 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori "Interventi in destra Paglia a monte del ponte dell'Adunata" – Progetto 1, datato 18 novembre 2015, dell'importo complessivo di Euro 1.825.000,00, concesso in via definitiva dalla Regione con Decreto del Commissario Delegato n° 170 del 4 dicembre 2015;

29) che con nota prot. n° 3425 del 14 dicembre 2015, il Consorzio ha trasmesso ad Autostrade per l'Italia i file. Pdf e .pdf.p7m dei progetti esecutivi sopra citati;

30) che spetta ad Autostrade per l'Italia, nella sua qualità di concessionaria del Ministero, accordare, per quanto di sua competenza e previa approvazione del Ministero, l'autorizzazione all'utilizzo di aree autostradali;

31) che spetta al Ministero autorizzare la realizzazione di opere in fascia di rispetto autostradale, previo nullaosta di Autostrade per l'Italia;

32) che la proprietà delle opere compete al Demanio dello Stato – Ramo idrico;

33) per tutto quanto su esposto, si rende necessaria la stipula della presente convenzione;

TUTTO CIÒ PREMESSO

si conviene e si stipula quanto segue.

Art. 1

Valore delle premesse

Le premesse formano parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

Art. 2

Oggetto

La presente convenzione definisce i rapporti tra le parti contraenti in relazione all'esecuzione degli "Interventi urgenti per la mitigazione del rischio idraulico del fiume Paglia nel tratto vallivo ricadente nel territorio della Regione Umbria nei Comuni di Allerona, Castel Viscardo e Orvieto – 1° stralcio funzionale: Opere di riduzione del rischio in ambito urbano e primi interventi di sistemazione idraulica" e, specificatamente, degli "Interventi in destra Paglia a monte del ponte dell'Adunata" e degli "Interventi in destra Paglia a valle del ponte dell'Adunata", di cui ai rispettivi progetti esecutivi 1 e 2, redatti dal Consorzio per la Bonifica della Val di Chiana Romana e Val di Paglia.

Art. 3

Autorizzazioni

Autostrade per l'Italia, per quanto di sua spettanza e previa approvazione da parte del concedente Ministero, consente alla Regione e quindi al Consorzio:

- l'utilizzo, ai sensi degli artt. 25 e seguenti del Nuovo Codice della Strada, di un'area autostradale di complessivi mq 1640 circa, composta dalle consistenze immobiliari distinte nel N.C.T. del Comune di Orvieto

al fg. 192 mappali 60 (500 mq), 58 (90 mq), 56 (180 mq) e 144 (190 mq), fg. 156 mappali 265 (210 mq) e 261 (200 mq), fg. 130 mappali 290 (150 mq) e 86 (120 mq) per la realizzazione dell'intervento di cui al precedente articolo 2;

– l'esecuzione degli interventi necessari alla realizzazione del predetto intervento in fascia di rispetto autostradale su proprietà altrui.

Art. 4

Caratteristiche tecniche e modalità esecutive delle Opere

L'area oggetto della presente convenzione e gli interventi previsti per la realizzazione delle Opere sono descritti e rappresentati nella seguente documentazione tecnico-descrittiva che, sottoscritta dai contraenti – per Autostrade per l'Italia da.....avendone con il presente atto specifica delega - viene allegata alla presente convenzione come segue per farne parte integrante e sostanziale.

All. A: Relazione Generale; Progetto1 All. D Tav.1: Planimetria delle interferenze;

All. E: Studio di fattibilità ambientale; All. G Tav.1: Corografia;

All. G Tav.2: Planimetria generale delle opere – CTR;

All. G Tav.3: Planimetria generale delle opere – Ortofotocarta; All. G Tav.4: Planimetria catastale;

All. G Tav.6.1: Intervento A – Planimetria di dettaglio CTC e ortofoto; All. G Tav.6.2: Intervento A – Sezioni trasversali;

All. G Tav.6.4.A: Intervento A – Muro fra la sez. a1 e la sez. A6. Planimetria generale, pianta, prospetti e sezioni;

All. G Tav.7.1: Intervento B – Planimetria di dettaglio CTC e ortofoto; All. G

Tav.8.1: Intervento C – Planimetria di dettaglio CTC e ortofoto; All. G

Tav.8.3: Intervento C – Sezioni trasversali;

All. G Tav.8.7.D: Intervento C – Adeguamento smaltimento fosso di guardia

A1 (sez. C30) - Prospetto, sezioni, carpenterie e armature;

All. G Tav.9.1: Intervento D – Planimetria di dettaglio CTC e ortofoto; All.

G Tav.9.2: Intervento D – Sezioni trasversali;

All. G Tav.9.3: Intervento D – Interferenza con rilevati autostrade e ferrovie.

Planimetria, sezioni e dettagli costruttivi;

All. O: Piano di manutenzione.

All. A: Relazione generale; Progetto2 All. D Tav.1: Planimetria delle interferenze;

All. E: Studio di fattibilità ambientale; All. G Tav.1: Corografia;

All. G Tav.2: Planimetria generale delle opere – CTR;

All. G Tav.3: Planimetria generale delle opere – Ortofotocarta; All. G Tav.4:

Planimetria catastale;

All. G Tav.8.1: Intervento C – Planimetria di dettaglio CTC e ortofoto; All.

G Tav.8.2: Intervento C – Profilo longitudinale;

All. G Tav.8.3: Intervento C – Sezioni trasversali (da C1 a C36); All. G

Tav.8.4: Intervento C – Sezioni tipo;

All. G Tav.8.5: Intervento C – Pozzetti collettori fognari (sez.C2 e sez. C4)-

Tombino sez. C15;

All. G Tav.8.6: Intervento C – Planimetria di dettaglio;

All. G Tav.8.7.A: Intervento C – Muro in c.a. (sez. C30). Dettagli architettonici e costruttivi;

All. I: Piano particellare di esproprio; All. O: Piano di manutenzione.

In ordine alla realizzazione delle Opere si prescrive che durante tutte le fasi di lavoro deve essere sempre garantita la perfetta funzionalità dell'esistente recinzione autostradale; a tal fine, ove occorra rimuovere la stessa, il Consorzio dovrà provvedere a posizionare idonea recinzione provvisoria sostitutiva e provvedere quindi, a fine lavori, al ripristino della recinzione originaria.

Art. 5

Esecuzione delle Opere

Tutti i lavori occorrenti per le Opere verranno eseguiti a perfetta regola d'arte dal Consorzio, di cui ai Decreti Commissariali nn. 169 e 170 del 4 dicembre 2015 citati in premessa ai punti 27 e 28. I lavori saranno avviati successivamente al rilascio, da parte della competente Direzione di Tronco, dell'autorizzazione all'inizio dei lavori e previa stesura di apposito verbale. Autostrade per l'Italia e il Ministero si riservano in qualsiasi momento la facoltà di vigilare, per mezzo di propri funzionari tecnici e con visite congiunte, che l'esecuzione delle Opere avvenga secondo il progetto esecutivo e secondo i criteri costruttivi stabiliti nel presente atto e le modalità stabilite nel verbale di inizio lavori. Si precisa che tale attività di sorveglianza e di verifica viene espletata a titolo meramente ricognitivo e non potrà in alcun modo sollevare il Consorzio dalla sua esclusiva responsabilità in ordine alla regolare esecuzione e stabilità delle Opere.

Le Opere saranno realizzate dal Consorzio secondo le modalità ed i tempi previsti nel programma lavori di dettaglio concordato con la Direzione 5° Tronco, con l'impegno ad osservare le prescrizioni che, per la salvaguardia del traffico e del patrimonio autostradale, di volta in volta saranno impartite dai

tecniche di Autostrade per l'Italia durante la realizzazione delle opere interessanti la proprietà autostradale e sue pertinenze.

I lavori dovranno essere effettuati senza interrompere o rallentare, seppur per breve tempo, il traffico autostradale.

Autostrade per l'Italia si riserva la facoltà di richiedere al Consorzio, ente attuatore, in qualunque momento ed a suo insindacabile giudizio, l'interruzione dei lavori per la tutela e sicurezza del patrimonio e traffico autostradali, ed il Consorzio e la Regione rinunciano sin da ora a pretendere per tali evenienze compensi, indennizzi e rimborsi di alcun genere.

Il Consorzio si impegna a comunicare immediatamente ad Autostrade per l'Italia, e per essa la Direzione 5° Tronco, qualsiasi anomalia dovesse verificarsi in sede di esecuzione dei lavori, rispetto alla programmazione concordata, affinché la Direzione medesima possa adottare o richiedere tempestivamente tutti gli accorgimenti che, caso per caso, si rendessero necessari.

E' fatto pure obbligo al Consorzio di provvedere, dietro autorizzazione e finanziamento da parte dell'ente concedente, alla realizzazione di tutte le opere complementari ed accessorie che fossero ritenute necessarie a giudizio insindacabile di Autostrade per l'Italia.

In tali evenienze la Regione dovrà attivarsi, per quanto di competenza, affinché il Consorzio possa tempestivamente ottemperare a quanto richiesto da Autostrade per l'Italia.

Il Consorzio, relativamente alle opere interessanti la proprietà autostradale e sue pertinenze, dovrà inoltre eseguire tutte quelle modifiche e variazioni al progetto approvato che fossero prescritte da Autostrade per l'Italia in

dipendenza di motivate esigenze tecniche emerse in corso d'opera, salvo preventiva autorizzazione e finanziamento da parte della Regione.

Anche per tali evenienze la Regione dovrà attivarsi, per quanto di competenza, affinché il Consorzio possa tempestivamente ottemperare a quanto richiesto da Autostrade per l'Italia.

Il Consorzio si impegna ad osservare tutte le vigenti norme in tema di opere pubbliche nonché le altre leggi e normative regolanti la materia (in primis il D. Lgs. 163/2006 e il D. Lgs. 19 aprile 2016 n° 50).

Art. 6

Sottoservizi

Qualora la realizzazione delle Opere dovesse interessare servizi di qualsivoglia natura, aerei o interrati di proprietà di terzi, il Consorzio - anteriormente all'inizio dei lavori e comunque prima che gli stessi interessino la proprietà autostradale - provvederà a propria cura e spese nell'ambito delle somme a disposizione del progetto a richiedere ai legittimi proprietari i relativi permessi di rimozione ed a provvedere quindi ai lavori necessari per la loro sistemazione, secondo gli specifici accordi che verranno presi con Autostrade per l'Italia.

Il Consorzio provvederà a propria cura e spese nell'ambito delle somme a disposizione del progetto inoltre a rimuovere e ricollocare quei sottoservizi di proprietà di Autostrade per l'Italia, o comunque ad essa funzionali, il cui spostamento risultasse indispensabile per la realizzazione delle Opere. Detti interventi dovranno essere effettuati senza interrompere la funzionalità dei sottoservizi stessi.

La posa di sottoservizi su area autostradale nell'interesse e ad opera di

qualsivoglia soggetto, potrà avvenire solo previo rilascio di apposito atto concessorio da parte di Autostrade per l'Italia. La posa di sottoservizi – nel tratto posto in fascia di rispetto autostradale su altrui proprietà - nell'interesse e ad opera di qualsivoglia soggetto, potrà avvenire solo previo rilascio di apposita autorizzazione da parte del Ministero previo assenso da parte di Autostrade per l'Italia.

Art. 7

Segnaletica e guardiania

Durante tutte le fasi di realizzazione delle Opere, dovranno essere apposti e mantenuti in opera, nonché garantiti a completa cura del Consorzio:

- la segnaletica orizzontale e verticale (anche luminosa). In particolare, per quanto riguarda Autostrade per l'Italia, il materiale segnaletico di tipo autostradale, sarà posto in opera direttamente dal Consorzio previa approvazione da parte della Direzione 5° Tronco dei singoli schemi;
- la guardiania diurna e notturna.

A tal fine il Consorzio attingerà ai fondi contemplati nel quadro economico di progetto.

Art. 8

Collaudo delle Opere

Al termine dei lavori di realizzazione del Consorzio, entro quindici giorni dalla comunicazione da parte del Consorzio della conclusione degli stessi e dei relativi collaudi statici, sarà effettuata una visita di constatazione tra i funzionari di Autostrade per l'Italia e del Consorzio per accertare la conformità delle Opere al progetto esecutivo, nonché ai patti contenuti nel presente accordo. Alla predetta visita potranno partecipare i rappresentanti del

Ministero.

Gli esiti di tale constatazione saranno fatti risultare da apposito verbale redatto contestualmente alla visita stessa.

Il verbale di constatazione della conformità delle Opere con il progetto esecutivo – sottoscritto dai funzionari di Autostrade per l'Italia e del Consorzio – dovrà essere inviato all'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma del Ministero. In caso di difetti e manchevolezze, riscontrati nel corso della predetta visita, il Consorzio è tenuto ad eseguire a propria cura e spese i lavori di riparazione e di completamento che gli fossero prescritti. L'esecuzione di tali interventi risulterà propedeutica alla sottoscrizione del verbale di cui sopra.

A tale scopo, le necessarie risorse finanziarie saranno reperite sempre nell'ambito del finanziamento assentito fra le somme ancora disponibili a disposizione dell'Amministrazione, prima della redazione della relazione acclarante nei rapporti Consorzio-Regione.

Resta altresì convenuto ed inteso che in qualsiasi evenienza il Consorzio sarà il solo responsabile della stabilità e buona esecuzione delle opere oggetto della presente convenzione, riconoscendo che la constatazione di cui sopra non conferisce alcuna responsabilità ad Autostrade per l'Italia e/o al Ministero.

Successivamente al collaudo delle Opere, il Consorzio provvederà a consegnare le stesse alla Regione redigendo apposito verbale, copia del quale dovrà essere tempestivamente trasmesso ad Autostrade per l'Italia.

Art. 9

Manutenzione delle Opere

Ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, la Regione provvederà all'accurata e completa manutenzione ordinaria e straordinaria delle Opere, affinché le medesime risultino in ogni parte integre ed efficienti, ottemperando in particolare a quanto prescritto da Autostrade per l'Italia con la nota prot. 16408 del 3.9.2015 di cui in premessa al punto 24.

Resta inoltre stabilito che con i lavori di riparazione e manutenzione la Regione si obbliga a non apportare alcuna modifica alle caratteristiche dell'intervento qui considerato, rispetto a quanto rappresentato e convenuto col presente atto.

Art. 10

Dismissione delle Opere

In caso di dismissione delle Opere, la Regione dovrà presentare alla Autostrade per l'Italia preventiva comunicazione scritta al riguardo e provvedere a propria cura e spese alla rimozione delle Opere e al ripristino dello stato dei luoghi e della proprietà autostradale, eseguendo i relativi lavori secondo le prescrizioni della Autostrade per l'Italia.

Art. 11

Manleva

La Regione si obbliga a tenere sollevati ed indenni Autostrade per l'Italia ed il Ministero da qualunque danno alla proprietà autostradale, alle persone ed alle cose, nonché da ogni molestia, reclamo o azione che potesse essere promossa dai terzi in dipendenza della realizzazione delle Opere nonché dell'esercizio, manutenzione e dismissione delle Opere, salvo rivalsa nei confronti del Consorzio in quanto ente attuatore.

La Regione si impegna inoltre a rimborsare tutte le spese che Autostrade per

l'Italia e il Ministero dovessero incontrare per riparazione di danni derivanti alla proprietà autostradale e sue pertinenze per il fatto delle Opere, salvo rivalsa nei confronti del Consorzio in quanto ente attuatore.

La Regione ed il Consorzio dichiarano espressamente di rinunciare a qualsivoglia domanda, pretesa o rivendicazione in relazione a fatti, atti e/o circostanze connessi o comunque riconducibili al normale esercizio autostradale, non assumendo Autostrade per l'Italia e il Ministero alcuna responsabilità al riguardo, ferme restando le responsabilità per danni che possano derivare alle Opere per negligenza o colpa di Autostrade per l'Italia o dei suoi dipendenti.

Art.12

Variazioni, rimozioni o spostamenti delle Opere

Quando in qualsiasi tempo, per ampliamenti o modificazioni dell'autostrada e sue pertinenze o per lavori di altra natura connessi alle necessità dell'esercizio autostradale, dovesse risultare necessario apportare variazioni, integrazioni o spostamenti delle Opere, Autostrade per l'Italia valuterà con la Regione le soluzioni progettuali più appropriate al fine di adottare quella meno onerosa.

Ove per l'esecuzione degli interventi autostradali risultasse indispensabile variare, integrare o spostare le Opere, i relativi oneri saranno a carico della Regione.

La Regione dovrà quindi effettuare, a propria cura e spese, le modificazioni, integrazioni e spostamenti di cui ai precedenti commi entro il termine – non inferiore a trenta giorni - che le sarà indicato con avviso scritto da Autostrade per l'Italia, rinunciando la Regione medesima fin da ora a qualsiasi diritto o pretesa di compenso o indennità di sorta, ritenendo remunerato tale eventuale

onere dalle utilità derivanti dalla presente concessione.

In alternativa allo spostamento delle Opere, la Regione potrà offrirsi di rifondere ad Autostrade per l'Italia i maggiori costi necessari alla realizzazione degli ampliamenti autostradali in presenza delle Opere stesse e/o consentire che i suddetti ampliamenti vengano realizzati inglobando nel rilevato autostradale gli argini costituenti le Opere, con eliminazione della viabilità oggi prevista tra la recinzione autostradale e gli argini medesimi, assumendosi totalmente l'onere, nei confronti dell'attuale gestore della strada, dell'eventuale riposizionamento della stessa.

Art. 13

Oneri economici

La Regione si farà garante nei confronti di Autostrade per l'Italia del pagamento nell'ambito delle somme a disposizione del progetto, da parte del Consorzio, in ordine al rimborso delle spese che Autostrade per l'Italia ha sostenuto per l'istruttoria della pratica, sorveglianza lavori e spese generali, che lo stesso Consorzio verserà ad Autostrade per l'Italia, dietro emissione di regolare fattura, la somma di € 331,40 (Euro trecertorentuno/40) + IVA.

La Regione senza riserve od eccezione alcuna ed a titolo di ricognizione ed a compenso dei maggiori oneri di carattere continuativo derivanti per il fatto delle Opere, verserà ad Autostrade per l'Italia, dietro emissione di regolare fattura e fino allo scadere del termine del presente atto, la somma di € 3314,00 (euro tremilatrecentoquattordici/00) +IVA quale canone annuo concessorio.

Anteriormente alla consegna delle Opere alla Regione, il canone concessorio sarà corrisposto dal Consorzio. Per il primo anno, il canone sarà dovuto in

misura pari a tanti dodicesimi quanti sono i mesi che intercorrono tra il mese seguente la data del benestare inizio lavori, rilasciato da Autostrade per l'Italia, e la fine dell'anno.

Per gli anni successivi, il canone di concessione dovrà essere corrisposto entro il mese di febbraio e verrà aggiornato annualmente, a decorrere dal secondo anno di validità del presente atto, nella misura del 100% della variazione accertata dall'ISTAT dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati registrata nei dodici mesi precedenti, fatto riferimento al mese di ottobre.

Art. 14

Responsabilità solidale

La Regione è responsabile in solido con il Consorzio per le obbligazioni da questi assunte con la sottoscrizione del presente atto nei confronti di Autostrade per l'Italia.

Art. 15

Informativa per la gestione dei dati di contratto

Ai sensi dell'Art.13 del D.Lgs. 30.06.2003, n.196 (Testo Unico delle norme in materia di tutela dei dati personali), le parti si danno reciproco atto che i dati personali relativi a ciascuna verranno inseriti ed elaborati nelle rispettive banche dati, al fine di gestire i reciproci rapporti contrattuali, i cui adempimenti amministrativi sono curati per Autostrade per l'Italia da EsseDiEsse S.p.A., nominata Responsabile del Trattamento.

Le parti si riconoscono reciprocamente il diritto di conoscenza, cancellazione, rettifica, aggiornamento, integrazione ed opposizione al trattamento dei dati stessi, secondo quanto previsto dall'art.7 del suddetto decreto legislativo.

Resta espressamente inteso che ciascuna parte dichiara di aver preso visione di quanto sopra esposto. Titolari delle banche dati di rilievo ai fini del presente atto sono le parti così come costituite in testa al presente atto.

Art. 16

Efficacia e durata

Il presente atto sarà efficace solo dopo l'approvazione del Ministero e avrà durata pari alla convenzione unica di cui al punto 1 delle premesse e cioè fino al 31.12.2038. Alla scadenza del presente atto la Regione dovrà presentare richiesta di rinnovo della concessione ovvero restituire l'area concessa e ripristinare lo stato della proprietà autostradale. L'eventuale intervento di ripristino dello stato dei luoghi dovrà essere preventivamente concordato con Autostrade per l'Italia, ovvero con il Ministero o suo avente causa.

Art. 17

Clausola risolutiva

La modifica dell'utilizzazione dell'area concessa in uso ai sensi del precedente art.3 rispetto a quanto concordato nella presente convenzione comporterà la risoluzione di diritto del presente atto ai sensi dell'art. 1456 c.c. con conseguente obbligo dell'immediata restituzione dell'area concessa in uso nel pristino stato.

Art. 18

Cessione a terzi e natura del contratto

La Regione e il Consorzio dichiarano di riconoscere che l'autorizzazione di cui al presente atto non potrà, per qualsivoglia titolo o causa, essere ceduta o passata a terzi senza l'assenso scritto della Autostrade per l'Italia.

Nessun diritto reale potranno vantare la Regione e/o il Consorzio sull'area

concessa in uso, pertanto il rapporto contrattuale scaturente dal presente atto viene concordemente inteso tra le parti contraenti come rapporto di natura puramente obbligatoria.

Art. 19

Foro competente

Per qualsiasi controversia connessa alla validità, interpretazione e/o esecuzione della presente convenzione, sarà competente in via esclusiva il Foro di Roma.

Art. 20

Oneri fiscali

Tutte le spese di stipulazione, bollo, registrazione e comunque fiscali, relative alla presente convenzione ed agli atti conseguenti, sono a carico della Regione. Ai sensi dell'art.5 comma 2° del Testo Unico delle disposizioni concernenti l'imposta di registro, approvato con D.P.R. 26.4.86 n. 131, la presente convenzione sarà registrata solo in caso d'uso e sosterà l'imposta, in misura fissa, come stabilito nella parte seconda art. 1 lett. b) della tariffa allegata al Testo Unico stesso.

Art. 21

Referenti

Per quanto concerne gli aspetti tecnici e amministrativi della presente Convenzione le parti quivi costituite si relazioneranno con:

per Autostrade per l'Italia: Direzione 5° Tronco

per la Regione:

per il Consorzio:

Fatto, letto, confermato e sottoscritto in numero quattro originali.

Roma, li

Per Autostrade per l'Italia

Per la Regione

Per il Consorzio

1 della Legge 228/2012 per interventi sul reticolo idraulico ed interventi su frane ed infrastrutture” ed ha individuato il Consorzio quale ente attuatore degli “Interventi urgenti per la mitigazione del rischio idraulico del fiume Paglia nel tratto vallivo ricadente nel territorio della Regione Umbria nei Comuni di Alleronza, Castel Viscardo e Orvieto – 1° stralcio funzionale: Opere di riduzione del rischio in ambito urbano e primi interventi di sistemazione idraulica”, assegnando allo stesso un contributo di Euro 8.200.000,00;

- che nell’ambito del suddetto Piano della Regione Umbria tali interventi sono ritenuti prioritari per risolvere situazioni di rischio idraulico inaccettabili in ambito urbano sotto il profilo della tutela della pubblica incolumità e della sicurezza degli insediamenti siti, in particolare, in destra idraulica del fiume Paglia nell’area golenale vera e propria del corso d’acqua e nell’area a tergo del rilevato dell’autostrada - quest’ultima interessata dalla piena indiretta Tr=200 anni attraverso i vari sottopassi e tombini presenti sullo stesso rilevato - per tutto il tratto compreso fra la stazione ferroviaria e lo svincolo del casello autostradale;

- che con deliberazione n° 28 adottata d’urgenza dal Presidente del Consorzio in data 23 novembre 2015 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori “Interventi in destra Paglia a monte del ponte dell’Adunata” – Progetto 1, datato 18 novembre 2015, dell’importo complessivo di Euro 1.825.000,00, concesso in via definitiva dalla Regione con Decreto del Commissario Delegato n° 170 del 4 dicembre 2015;

• che con deliberazione n° 26 adottata d'urgenza dal Presidente del Consorzio in data 29 ottobre 2015 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori "Interventi in destra Paglia a valle del ponte dell'Adunata" – Progetto 2, datato 15 ottobre 2015, dell'importo complessivo di Euro 3.450.000,00, concesso in via definitiva dalla Regione con Decreto del Commissario Delegato n° 169 del 4 dicembre 2015;

• che la soluzione progettuale adottata consiste, essenzialmente, nella messa in sicurezza idraulica dei sottopassi autostradali e dei tombini di attraversamento idraulici, mediante la realizzazione di un sistema di difese passive, evitando il ricorso a misure specifiche di protezione di tipo attivo dei singoli sottopassi sia per ragioni tecnico-economiche sia per ragioni di tipo gestionale, consentendo, peraltro, la protezione dello stesso rilevato autostradale nei confronti dell'azione diretta della piena del fiume Paglia con benefici anche per la stessa infrastruttura viaria autostradale;

• che le sopra citate difese passive, costituite da un rilevato arginale in terra, ricadono all'interno della fascia di rispetto autostradale per la necessità, ritenuta dal Commissario Delegato per la Protezione Civile prioritaria dal punto di vista della compatibilità idraulica delle stesse opere, di limitare, specie in aree non urbanizzate, la sottrazione di aree attualmente destinate all'espansione naturale della piena del corso d'acqua;

– considerato che per quanto precede si rende necessario stipulare una convenzione che definisca i rapporti tra le parti contraenti (Consorzio –

Regione Umbria – Autostrade per l'Italia S.p.A.), in relazione all'esecuzione degli "Interventi urgenti per la mitigazione del rischio idraulico del fiume Paglia nel tratto vallivo ricadente nel territorio della Regione Umbria nei Comuni di Allerona, Castel Viscardo e Orvieto – 1° stralcio funzionale: Opere di riduzione del rischio in ambito urbano e primi interventi di sistemazione idraulica" e, specificatamente, degli "Interventi in destra Paglia a monte del ponte dell'Adunata" e degli "Interventi in destra Paglia a valle del ponte dell'Adunata", di cui ai rispettivi progetti esecutivi 1 e 2, redatti dal Consorzio per la Bonifica della Val di Chiana Romana e Val di Paglia;

- visto lo schema di convenzione, già condiviso tra le parti contraenti;
 - ravvisati i motivi dell'urgenza che non consentono la convocazione del Consiglio di Amministrazione, stante la necessità di procedere quanto prima alla sottoscrizione della convenzione per permettere l'esecuzione dei lavori in proprietà autostradale;
 - atteso che il presente provvedimento dovrà essere sottoposto alla ratifica del Consiglio di Amministrazione, a termini dell'art. 23, comma 2, del vigente Statuto del Consorzio;
- con l'assistenza del Direttore dell'Ente;

D E L I B E R A:

- 1) per le ragioni espresse in premessa ed in forza del Decreti Commissariali sopra richiamati, di individuazione del Consorzio quale Ente Attuatore e di concessione definitiva dei finanziamenti, di approvare lo schema di convenzione tra Consorzio, Regione Umbria ed Autostrade per l'Italia S.p.A. che, allegato alla presente deliberazione, ne forma parte integrante

e sostanziale;

2) di procedere alla sottoscrizione della suddetta convenzione.