

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 26 ottobre 2012.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Interconnessione tra linea ferroviaria Torino – Ceres e il passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione Rebaudengo - Approvazione progetto definitivo (CUP J11C06000070003). (Delibera n. 101/2012).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

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

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

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione” che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un “Codice unico di progetto” (da ora in avanti “CUP”);

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

la parte II, titolo III, capo IV, concernente “Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi” e specificamente l'art. 163, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell'istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita “Struttura tecnica di missione”, alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la “Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale”, come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, e s.m.i., che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento e visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, emanato in attuazione dell'art. 2 della predetta legge n. 136/2010;

Visto il decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che, all'art. 32, comma 1, e s.m.i., istituisce nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il “Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico”, con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016 e che stabilisce che le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

Visto il decreto legge 22 dicembre 2011, n. 211, recante “Interventi urgenti per il contrasto della tensione detentiva determinata dal sovraffollamento delle carceri”, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 17 febbraio 2012, n. 9, che all'art. 3-ter, comma 6, assegna risorse per disposizioni volte al definitivo superamento degli ospedali psichiatrici giudiziari, tra cui 60 milioni di euro, per l'anno 2013, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui al sopra citato decreto legge n. 98/2011, art. 32, comma 1;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

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

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;



Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*G.U.* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*G.U.* n. 95/2011), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica che inserisce, nella tabella 1 "Aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche luglio 2010", tra i "Sistemi urbani", la infrastruttura "Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase";

Vista la delibera 23 marzo 2012, n. 22 (*G.U.* n. 141/2012), con la quale questo Comitato, per la realizzazione dell'"Interconnessione tra la linea ferroviaria Torino - Ceres e il Passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione Rebaudengo", ha assegnato alla Società di Committenza Regionale S.p.A. - Piemonte (da ora in avanti *SCR*) 20 milioni di euro a valere sulle risorse del "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico" di cui all'art. 32, comma 1, del citato decreto legge n. 98/2011, con la seguente articolazione temporale:

(milioni di euro)

2012	2013	2014	2015	2016	Totale
3,0	2,0	3,0	12,0	---	20,0

Vista la delibera n. 97, assunta in data odierna, con la quale questo Comitato ha rimodulato le assegnazioni a valere sul sopra richiamato fondo di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, confermando in particolare l'assegnazione di 20 milioni di euro e la relativa articolazione annuale per la realizzazione della "interconnessione tra la linea ferroviaria Torino - Ceres e il Passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione Rebaudengo";

Viste le note 25 luglio 2012, n. 27432, e 23 ottobre 2012, n. 37257, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'inserimento all'ordine del giorno del Comitato dell'argomento "Interconnessione tra la linea ferroviaria Torino - Ceres e il Passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione Rebaudengo" e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 30 luglio 2012, n. 28297, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il piano economico-finanziario dell'intervento e ha richiesto il parere della Unità tecnica finanza di progetto;

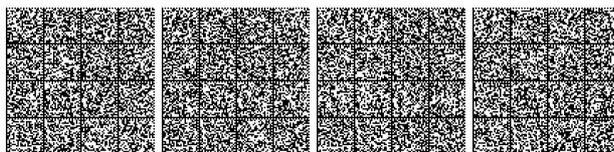
Vista la nota 2 agosto 2012, n. 28687, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere della Commissione interministeriale istituita ai sensi della legge n. 1042/1969;

Vista la nota 1° ottobre 2012, n. 34485, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha formulato le proprie considerazioni in merito alle richieste avanzate con nota 21 settembre 2012, n. 3823, dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (da ora in avanti "DIPE") e ha trasmesso documentazione integrativa alla proposta;

Viste le note 11 ottobre 2012, n. 35781, 17 ottobre 2012, n. 36633 e 24 ottobre 2012, n. 37581, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria e/o ha fornito precisazioni in merito alla proposta sottoposta a questo Comitato;

Considerato che l'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritta in data 11 aprile 2003, include, tra i sistemi urbani e metropolitane, nel "Nodo ferroviario e stazione", il "collegamento della Torino - Ceres alla rete RFI" e che con l'Atto aggiuntivo alla medesima intesa, sottoscritto in data 23 gennaio 2009, lo Stato e la Regione hanno concordato di finanziare le opere di prima fase tra cui l'interconnessione all'esame;

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



Vista la nota 25 ottobre 2012, prot. DIPE n. 4353, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

Prende atto

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

sotto l'aspetto tecnico - procedurale:

che, a seguito della approvazione da parte del Comune di Torino nel 2003 del sottoattraversamento del fiume Dora per la realizzazione del Passante ferroviario RFI e del conseguente abbassamento del piano dei binari nel tratto compreso tra la stazione Dora, la fermata Rebaudengo e il fiume stesso, si è reso necessario prevedere un nuovo collegamento interrato tra la linea ferroviaria Torino - Ceres e il Passante ferroviario medesimo;

che la soluzione di collegare in sotterraneo la linea ferroviaria Torino - Ceres al Passante di Torino, comporta l'abbandono dell'attuale capolinea (stazione Dora), localizzato in superficie, posto che il capolinea rimarrebbe "scollato" dalla rete ferroviaria metropolitana;

che la soluzione adottata è stata condizionata anche dalla apertura della stazione "Aeroporto di Caselle" della stessa linea Torino - Ceres;

che il collegamento tra le due linee ferroviarie è stato previsto lungo corso Grosseto con attestazione in corrispondenza della fermata del Passante a Rebaudengo, da trasformare ora in stazione;

che l'accordo di programma quadro "reti infrastrutturali di trasporto", sottoscritto in data 31 ottobre 2006 tra il Ministero dello sviluppo economico, l'allora Ministero delle infrastrutture, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e il Gruppo torinese trasporti (GTT), prevede lo sviluppo della progettazione preliminare e definitiva dell'interconnessione della linea ferroviaria Torino - Ceres con il Passante ferroviario RFI lungo l'asse di corso Grosseto, con finanziamento a carico della Regione Piemonte;

che il progetto ora in approvazione comprende:

la realizzazione di una nuova tratta della linea Torino - Ceres in sotterraneo (galleria artificiale), per una lunghezza di circa 2.700 m, a partire dalla linea esistente Torino - Ceres sotto largo Grosseto, alla stazione di Rebaudengo, lungo l'asse dello stesso corso Grosseto;

la realizzazione di una fermata sotterranea all'altezza di via Lulli (fermata "Grosseto") e relative sistemazioni dell'area soprastante, in sostituzione dell'attuale stazione ferroviaria "Madonna di Campagna", che sarà esclusa dalla nuova tratta;

la realizzazione di parte della stazione Rebaudengo, dove avviene la connessione tra la linea ferroviaria

Torino - Ceres e il Passante ferroviario gestito da RFI, posto che la realizzazione della parte di stazione di competenza di RFI è quasi terminata;

la demolizione dell'attuale sopraelevata stradale di largo Grosseto;

la realizzazione della rotatoria di largo Grosseto;

la realizzazione della rotatoria Stampini presso l'incrocio tra via Stampini, via Lanzo e via Venaria;

la modifica, il ripristino e l'adeguamento dell'armamento tranviario in corrispondenza di largo Grosseto;

la realizzazione di un sottopasso stradale sotto largo Grosseto, di lunghezza pari a circa 400 m;

la realizzazione di tutti gli impianti necessari (trazione elettrica, segnalamento e sicurezza, illuminazione, telecomunicazione, ventilazione, idrico antincendio, rivelazione incendi, videosorveglianza);

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferisce di ulteriori opere, cosiddette "opzionali" (estensione Sistema Controllo Marcia Treni alle tratte Rebaudengo - Cirié, Cirié - Germagnano, Germagnano - Ceres), le quali sono escluse dalla presente approvazione;

che in data 2 maggio 2012, con nota n. 141, il Gruppo torinese trasporti (GTT), soggetto incaricato della progettazione dell'interconnessione della linea ferroviaria Torino - Ceres con il Passante ferroviario RFI lungo l'asse di corso Grosseto, ai sensi del sopra citato Accordo di programma 2006, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle amministrazioni interessate e agli enti gestori delle interferenze il progetto definitivo dell'opera;

che in data 23 maggio 2012 è stato dato avvio alla procedura di dichiarazione di pubblica utilità mediante pubblicazione di un avviso sui quotidiani La Stampa e La Repubblica nonché mediante pubblicazione sull'albo pretorio della Città di Torino;

che la conferenza di servizi istruttoria è stata convocata in data 26 giugno 2012 e si è conclusa in data 15 luglio 2012;

che, con nota 25 giugno 2012, n. 6872, il Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Piemonte, ha trasmesso il proprio parere favorevole - con prescrizioni - che conferma parere e prescrizioni della Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte espressi in esito alla verifica preventiva dell'interesse archeologico;



che, con nota 3 luglio 2012, n. 4377, la Regione Piemonte – Direzione trasporti, logistica mobilità e infrastrutture, ha trasmesso il parere favorevole - con prescrizioni - espresso con la delibera di Giunta regionale n. 1-4023 del 26 giugno 2012, nella la quale tra l'altro si verifica la ottemperanza alle prescrizioni formulate nella Decreto direttoriale n. 330 del 28 luglio 2008 in sede di esame del progetto preliminare nell'ambito di precedente procedura autorizzativa; che con la citata nota 17 ottobre 2012 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la delibera di Giunta regionale 15 ottobre 2012, n. 30-4740, nella quale la Regione Piemonte ha espresso le proprie valutazioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera, subordinando la realizzazione al rispetto di prescrizioni;

che in data 1° agosto 2012 la Commissione interministeriale istituita ai sensi della legge n. 1042/1969 ha espresso parere favorevole in linea tecnico economica, con prescrizioni;

che sono stati acquisiti, nel corso della conferenza di servizi o successivamente, i pareri delle altre Amministrazioni interessate e degli enti gestori delle interferenze;

che la relazione istruttoria elenca gli elaborati progettuali relativi al programma di risoluzione delle interferenze e agli espropri;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato o parziale recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

che, come precisato nella sopra citata nota 1° ottobre 2012, n. 34485, il Ministero delle infrastrutture ha ritenuto di non includere nel "foglio condizioni" le prescrizioni formulate nella relazione per la Commissione interministeriale istituita ai sensi della legge n. 1042/1969, in quanto ritenute irrilevanti sotto il profilo tecnico e amministrativo;

che con nota 11 ottobre 2012, n. 35781, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso una versione dell'"allegato A – foglio condizioni", aggiornata a seguito delle osservazioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE, di cui alla citata nota 21 settembre 2012, n. 3823;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in esito alla procedura sopra sintetizzata, propone a questo Comitato l'approvazione, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, del progetto definitivo della "interconnessione tra la linea ferroviaria Torino – Ceres e il Passante ferroviario di Torino, in corrispondenza della stazione di Rebaudengo";

sotto l'aspetto attuativo:

che in virtù di apposita convenzione il soggetto aggiudicatore incaricato di curare la progettazione fino alla approvazione del progetto definitivo è la società Gruppo torinese trasporti S.p.A. (GTT);

che la Regione Piemonte, con nota 12 aprile 2012, n. 284, ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che il soggetto aggiudicatore che gestirà l'appalto è individuato nella Società di committenza regionale SCR Piemonte S.p.A. (da ora in avanti anche "SCR");

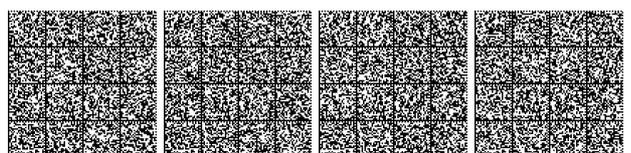
che con la deliberazione 30 luglio 2012, n. 20-4223, la Giunta regionale della Regione Piemonte ha approvato l'"integrazione al programma di interventi di competenza della Società di committenza regionale SCR Piemonte S.p.A. - opere infrastrutturali e forniture di beni e servizi settore trasporti e infrastrutture – anno 2012", prendendo atto del piano finanziario dell'intervento "nodo ferroviario di Torino, collegamento della ferrovia Torino – Ceres con la rete RFI – passante ferroviario";

che il cronoprogramma dei lavori è articolato in cinque "macrofasi" (di cui quattro relative alla galleria ferroviaria e una relativa al sottopasso stradale), cui si aggiungono una serie di lavori da realizzare in anticipo (spostamento sottoservizi e sedi tranviarie) propedeutici alla disponibilità delle aree per l'opera principale e che lo stesso cronoprogramma prevede una durata complessiva di 1.394 giorni (3 anni e 10 mesi circa) a partire dall'avvio della gara d'appalto, delle attività propedeutiche allo spostamento dei sottoservizi e delle attività espropriative;

che la modalità di affidamento prevista è l'appalto integrato;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo dell'opera è pari a euro 162.000.000, al netto dell'IVA, ed è così sintetizzato nel quadro economico dell'intervento:



(importi in
euro)

	importo
lavori	122.740.505
oneri aggiuntivi per la sicurezza	6.227.128
base di appalto	128.967.633
somme a disposizione	33.032.367
totale generale	162.000.000
IVA 10% di importo a base di appalto e imprevisti	13.799.537
IVA 21% di somme a disposizione eccetto imprevisti, acquisizione aree e compensazione patrimonio verde	4.659.654
totale IVA	18.459.191
totale generale IVA compresa	180.459.191

che la completa copertura finanziaria è assicurata per l'importo di euro 142.000.000 dalle risorse del Fondo sviluppo e coesione destinate al PAR Piemonte 2007 -2013 – Asse 3 – Riqualificazione territoriale – Reti infrastrutturali e logistica, nel cui ambito sarà finanziata l'opera previo appostamento delle risorse nei capitoli della UPB 12022 del bilancio regionale di competenza della Direzione trasporti infrastrutture della Regione Piemonte, così come confermato con delibera di Giunta regionale n. 11-3612 del 28 marzo 2012, e per euro 20.000.000 dalle risorse assegnate con la sopra citata delibera n. 22/2012, a valere sul "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico" di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011;

che la copertura finanziaria dell'importo relativo all'IVA, pari a euro 18.459.191, sarà garantita da SCR;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti afferma che l'accoglimento delle prescrizioni non comporta incremento del costo dell'opera in quanto *i*) trattasi di indicazioni di tipo procedurale oppure *ii*) sono state già recepite nel progetto definitivo in esame o infine *iii*) non comportano sostanziali incrementi del costo e ne sarà valutata la fattibilità tecnico-economica in fase di progettazione esecutiva, tenendo conto delle disponibilità di finanziamento e delle eventuali ottimizzazioni del progetto esecutivo stesso;

che il cronoprogramma di spesa previsto è il seguente:

(milioni di euro)

2012	2013	2014	2015	2016	Totale
0,741	19,673	45,581	56,378	39,627	162,000

che l'Unità tecnica finanzia di progetto ha espresso in data 10 ottobre 2012 il proprio parere, trasmesso alla Struttura tecnica di missione dello stesso Ministero con nota 11 ottobre 2012, n. 4093, che nelle conclusioni, tra l'altro:

afferma che il contributo pubblico è giustificato dal fatto che il settore del trasporto pubblico locale è caratterizzato da bassi livelli tariffari;

afferma inoltre che l'ammontare del predetto contributo appare congruo in relazione all'esigenza di remunerare i costi di investimento e che la scelta delle amministrazioni locali di contenere gli incrementi tariffari, per limitare l'impatto sulla collettività, ha come diretta conseguenza un intenso utilizzo di fondi pubblici;

Delibera:

1 Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, e s.m.i., nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.3, il progetto definitivo della "Interconnessione tra la linea Torino – Ceres e il Passante ferroviario di Torino in corrispondenza della stazione di Rebaudengo", escluse le cosiddette "opere opzionali" (estensione Sistema Controllo Marcia Treni alle tratte Rebaudengo - Cirié, Cirié - Germagnano, Germagnano - Ceres).



L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di euro 162.000.000, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'opera da realizzare, il cui progetto definitivo è stato approvato al punto 1.1.

1.3 Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del suddetto allegato 1. Il Soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative. L'ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni non potrà comunque comportare ulteriori incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.2.

1.4 È altresì approvato, ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006, e s.m.i., il programma di risoluzione delle interferenze, costituito dagli elaborati progettuali individuati nella prima parte dell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

1.5 Le indicazioni relative agli espropri sono riportate nella seconda parte del sopraccitato allegato 2.

2. Copertura finanziaria

2.1 La copertura finanziaria è assicurata per euro 20.000.000 dalle risorse assegnate con la citata delibera n. 22/2012, a valere sul "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico" di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, e per l'importo di euro 142.000.000 dalle risorse del Fondo sviluppo e coesione destinate al PAR Piemonte 2007 - 2013 Asse 3 - Riqualificazione territoriale - Reti infrastrutturali e logistica, previo appostamento delle risorse nei capitoli della UPB 12022 del bilancio regionale di competenza della Direzione trasporti infrastrutture della Regione Piemonte.

2.2 L'importo di euro 142.000.000 di cui al punto precedente è vincolato alla copertura finanziaria del progetto approvato al punto 1.1.

3. Ulteriori disposizioni

3.1 L'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Piemonte, di cui alle premesse, dovrà essere oggetto di un ulteriore Atto aggiuntivo, volto a modificare il quadro finanziario delle opere di prima fase coerentemente a quanto riportato nella presente delibera.

3.2 Le cosiddette "opere opzionali" (estensione Sistema Controllo Marcia Treni alle tratte Rebaudengo - Cirié, Cirié - Germagnano, Germagnano - Ceres) non potranno fare parte del contratto di appalto ed eventuali utilizzi delle economie di gara potranno essere autorizzati solo a seguito di specifica approvazione da parte di questo Comitato.

4 Disposizioni finali

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

Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - DIPE. Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

4.2 Nel caso in cui la pubblicazione del bando di gara intervenga oltre i termini di cui all'art. 166, comma 5-bis del codice dei contratti pubblici, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà darne comunicazione a questo Comitato, ai fini della eventuale adozione delle determinazioni previste dal medesimo articolo.

4.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4 In relazione alle linee guida espresse nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento dei lavori dovrà contenere una clausola che - fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 - ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori; i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3 che del pari forma parte integrante della presente delibera.

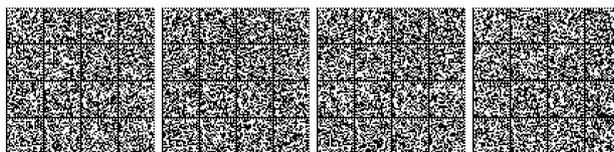
4.5 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 26 ottobre 2012

Il Presidente: MONTI

Il Segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 14 maggio 2013
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 4 economia e finanze, foglio n. 125



ALLEGATO I

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
(LEGGE N. 443/2001).INTERCONNESSIONE TRA LINEA FERROVIARIA TORINO
- CERES E IL PASSANTE FERROVIARIO DI TORINO IN
CORRISPONDENZA DELLA STAZIONE REBAUDENGO

(CUP J11C06000070003)

PROGETTO DEFINITIVO

PRESCRIZIONI - PARTE PRIMA

1. Tutti i lavori di scavo, di scortico e di movimento di terra, sia inerenti la realizzazione delle opere, sia conseguenti agli interventi accessori, anche provvisori (viabilità e zone di cantiere, impianti, per il trasporto dei detriti, creazione di rampe, spostamento dei servizi...), dovranno essere seguiti da operatori archeologici di provata esperienza, secondo le indicazioni tecnico-scientifiche che la Soprintendenza avrà cura di fornire preliminarmente all'avvio dei lavori e in corso d'opera".

2. Data la complessità dell'opera dovrà essere concordata con la sopracitata Soprintendenza archeologica un cronogramma dei controlli archeologici.

3. Ai fini di un più corretto inserimento nel paesaggio urbano dell'area interessata ai lavori, si prescrive la necessità di mantenere la continuità dei fronti e delle quinte verdi, costituiti dalle alberature e dai filari presenti lungo i viali, di ridurre al minimo gli abbattimenti degli alberi esistenti, e di seguire il progetto dei trapianti eventualmente procedendo alla ripiantumazione arborea - qualora i medesimi trapianti non abbiano avuto buon fine - con essenze preferibilmente autoctone, con altezze e portamento simili a quelle delle essenze da sostituire e che consentano un efficace manto erboso sottostante.

4. I siti archeologici eventualmente individuati, durante l'assistenza in corso d'opera dovranno essere indagati con metodologia stratigrafica, per quanto possibile in estensione, e potranno comportare varianti progettuali nel caso di ritrovamenti di importante interesse archeologico.

5. Qualora si rendessero necessarie, costruzioni, modifiche o spostamenti di condutture di energia elettrica o tubazioni metalliche sotterrate a qualunque uso destinate, oppure si dovessero eseguire lavori sulle condutture subacquee di energia elettrica, dovrà essere richiesto il preventivo nulla osta e/o consenso ai sensi dei commi 1, 5 e/o 4 dell'art. 95 del decreto legislativo n. 259/03 di competenza del Ministero dello sviluppo economico

6. Dovranno essere individuati i dettagli a livello esecutivo, relativi al progetto del nodo di largo Grosseto, al fine di raggiungere i seguenti obiettivi: ottimizzare il funzionamento del nodo stradale, recuperare - per quanto possibile - ulteriore sosta a raso e tenere conto degli sviluppi in corso relativi agli itinerari di mobilità ciclabile.

7. Dovranno essere individuati i dettagli a livello esecutivo, relativi al progetto del sottopasso veicolare tenendo conto anche delle esigenze degli Enti gestori che prenderanno in carico i vari impianti tecnologici.

8. Dovranno essere individuate le soluzioni progettuali di dettaglio esecutivo relative alla cantierizzazione dei lavori tenendo conto anche della situazione viabile al contorno presente al momento dei lavori, e dovranno essere presentate, per condivisione, al Comune di Torino (in sede di Regia Cantieri).

9. Dovrà essere verificata la situazione del manto stradale sulle carreggiate laterali di corso Grosseto e, ove necessario, dovrà essere prevista la realizzazione di interventi preventivi di risanamento atti a consentire il trasferimento della viabilità sulle stesse per tutta la durata prevista dei cantieri.

10. Dovranno essere effettuate prove in foro che sfruttino le numerose perforazioni realizzate, al fine di verificare che le indagini di tipo geofisico di superficie, effettuate anche al fine della caratterizzazione sismica, non risultino falsate dalla presenza degli orizzonti cementati che potenzialmente sono in grado di determinare delle inversioni di velocità.

11. Il progetto esecutivo strutturale dovrà seguire le procedure di cui alla Deliberazione della Giunta regionale 12 dicembre 2011, n. 4-3084.

12. Dovranno essere individuate soluzioni tecniche specifiche, sia costruttive sia di organizzazione di cantiere che, nel rispetto delle normative vigenti, permettano di salvaguardare un maggiore numero di alberi rispetto a quanto già previsto nel progetto definitivo.

13. Dovrà essere predisposto un dettagliato programma, di campagna informativa alla cittadinanza locale riguardo le varie fasi di cantierizzazione che preveda un'ampia, chiara e tempestiva comunicazione ai cittadini e sia mirato al massimo contenimento degli impatti derivanti da lunghi accodamenti di traffico.

14. Dovrà essere presentato, per condivisione, ad ARPA Piemonte - Dipartimento di Torino, il piano di monitoraggio ambientale, contenente le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati, inerenti le matrici ambientali rumore/vibrazioni e qualità dell'aria, al fine di assicurare il controllo delle condizioni previste per la realizzazione dell'intervento in esame.

15. Il Soggetto attuatore delle successive fasi attuative dovrà comunicare con congruo anticipo all'ARPA Piemonte - Dipartimento di Torino, la data d'inizio lavori, al fine di consentire, ai sensi dell'art. 8 della legge regionale n. 40/1998, di verificare che l'esecuzione degli interventi in esame sia condotta in piena conformità con il progetto assentito e nel pieno rispetto di tutte le prescrizioni formulate ai fini della progettazione esecutiva della realizzazione del progetto, che sono considerate parte integrante del presente provvedimento.

16. Il Dirigente del Settore reti ferroviarie e impianti fissi della Direzione trasporti, infrastrutture, mobilità e logistica della Regione Piemonte dovrà individuare un sostituto, in modo tale che in caso di sua assenza potrà rappresentare la Regione Piemonte nella eventuale conferenza di servizi che verrà indetta dal Ministero, anche ai fini e per gli effetti relativi al perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera in progetto.

17. Viene ritenuto insufficiente l'intervento di mitigazione a protezione dell'area di deposito/frantumazione costituito da cumuli di terreno estratto dai cantieri di realizzazione della galleria ferroviaria. Viene pertanto prescritto di prevedere l'integrazione, tramite l'utilizzazione di ulteriori barriere.

18. Si dovrà limitare al massimo l'utilizzo di fonti di energia elettrica autoprodotta con gruppi elettrogeni. Il funzionamento di impianti fissi e mobili all'interno delle aree di cantiere dovrà avvenire tramite alimentazione di rete.

19. Dovrà essere posta particolare attenzione ai livelli acustici prodotti dai cantieri nelle vicinanze di complessi scolastici presenti su corso Grosseto in modo ridurre al minimo gli impatti nei confronti di tali ricettori.

20. In fase esecutiva dovrà essere predisposto un documento nel quale vengano analizzati gli effetti sul livello acustico del traffico (mezzi privati) nell'area interessata dall'intervento in esame, a seguito delle modifiche della viabilità che riguarderanno corso Grosseto in fase di cantiere.

21. In fase esecutiva dovrà essere redatto un "Piano di coordinamento azioni ed Interventi da contenimento dell'inquinamento acustico" nel quale siano previsti gli interventi da porre in essere in caso di eventuali criticità.

22. Dovrà essere effettuata una campagna di informazione rivolta alla popolazione residente sulla tipologie delle lavorazioni eseguite, sui periodi e sulle tempistiche di realizzazione dell'opera. Dovrà essere nominato personale esperto e dotato delle qualifiche di legge (Noise manager), la cui funzione principale dovrà essere quella di gestire le problematiche legate al rumore all'interno dei cantieri, interfacciandosi con i cittadini. Tali nomine dovranno essere comunicata ai competenti Uffici della Città di Torino.

23. In fase di esercizio dell'opera dovrà essere posta particolare attenzione al monitoraggio delle emissioni acustiche provenienti dai torri di estrazione dell'aria delle stazioni.

24. Dovrà essere definita una campagna di monitoraggio della falda tramite rilievi piezometrici, che copra almeno un anno idrologico, per valutarne correttamente l'oscillazione e le eventuali interferenze con l'opera ed i fabbricati circostanti.

25. In fase esecutiva dovrà essere rigidamente rispettato il Piano di gestione delle materie e il Piano di ubicazione dei siti di cava e deposito già presentato ed approvato Regione Piemonte.



26. L'eventuale riutilizzo delle terre e rocce da scavo presso terzi siti ai sensi degli articoli 184-bis e 186 del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., richiede una nuova redazione e la nuova relativa approvazione del suddetto piano di gestione antecedentemente alla produzione delle medesime (lettera b, comma 1, art 186, decreto legislativo n. 152/06 e s.m.i.).

27. In sede di redazione del suddetto elaborato dovrà essere verificata l'applicabilità degli articoli 184-bis, 185 e 186 del decreto legislativo n. 152/06 e s.m.i., alle terre e rocce da scavo prodotte durante gli scavi eseguiti mediante idrofresa, in quanto tale tecnica prevede l'uso di una miscela bentonitica; in caso di verifica negativa predette terre e rocce da scavo dovranno essere gestite secondo normativa vigente in materia di rifiuti.

28. Al fine di non arrecare possibili disturbi alle persone ed in funzione delle non perfette condizioni di alcuni edifici prossimi alle aree di scavo della galleria, si dovrà porre massima attenzione alla corretta e tempestiva applicazione degli interventi di mitigazione previsti dalla Relazione di approfondimento impatti ed interventi mitigativi: componente vibrazioni - fase di cantiere e dalla Relazione di approfondimento impatti ed interventi mitigativi: componente vibrazioni - fase di esercizio (Allegati al progetto definitivo TCCGRPDAMGENRL007 e TCCGRPDAMGENRL008).

29. In fase di redazione del progetto esecutivo dovranno essere specificati in modo puntuale gli interventi di mitigazione da adottare in fase di cantiere per limitare al massimo i possibili impatti generati dalle sorgenti di emissione di sostanze inquinanti.

30. A causa del rilevante impatto derivante dalla cantierizzazione di corso Grosseto sulla mobilità cittadina, il progetto esecutivo dovrà essere integrato con uno studio che caratterizzi lo stato futuro dei flussi veicolari su tale asse ed analisi, attraverso opportune simulazioni, la possibilità di trasferire parte del traffico su percorsi alternativi. Tale studio dovrà essere presentato, con congruo anticipo, ai competenti Uffici della Città di Torino.

31. Dovrà essere previsto, per un tempo congruo, sia prima della realizzazione dei cantieri sia durante, adeguati sistemi di informazione per i cittadini, aventi ad oggetto l'evoluzione della situazione del traffico, le nuove direzioni di marcia, i percorsi alternativi e quant'altro sia opportuno per la fluidificazione del traffico.

32. Dovranno essere assicurati in fase di cantiere il transito e l'accessibilità dei mezzi di soccorso.

33. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere utilizzata la planimetria aggiornata del sedime ferroviario del passante ferroviario del Nodo di Torino in modo da rendere definitivamente chiara la non comunicazione tra la linea lenta e la linea veloce.

34. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere prevista la comunicazione che consente dai binari di GTT dell'impianto di Torino Rebaudengo/Fossata di poter proseguire verso l'impianto di Settimo/Chivasso. Tale comunicazione dovrà essere posticipata alla fase di attivazione definitiva del passante ferroviario del Nodo di Torino.

35. Gli impianti IS e SCMT vanno adeguati in considerazione delle due precedenti prescrizioni.

36. Dovrà essere prevista una curva di allacciamento della linea con la stazione tale da permettere il transito di eventuali futuri treni merci.

37. La colorazione delle zone TE e dei sezionatori deve essere conforme alla normativa RFI.

38. Dovrà essere posizionato il dispositivo MATS all'imbocco della galleria provenendo da Ceres.

39. Le scale di accesso della galleria di GTT dovranno prevedere la copertura telefonica con GSMR.

40. Le aree relative all'attuale cantiere base di Rebaudengo dell'appalto in corso rientrante nel quadruplicamento del Passante ferroviario del Nodo di Torino, dovranno essere rese disponibili a fine 2013.

41. Le aree indicate come "deposito materiale" a Torino Lingotto e a Torino San Paolo, saranno in parte necessarie quali aree di cantiere, per la realizzazione di opere in corso per cui si renderà necessario un preventivo accordo sull'uso delle stesse. Inoltre dovrà essere considerato che nella gallerie del Passante del Nodo di Torino, non è ammesso il transito di treni e/o mezzi d'opera a trazione diesel, l'eventuale trasporto da e per Rebaudengo dovrà pertanto essere previsto con mezzi a trazione elettrica.

42. Inoltre, GTT dovrà porre in atto adeguate soluzioni impiantistiche di cantiere tali da scongiurare l'inquinamento degli ambienti ferroviari in esercizio in conseguenza delle lavorazioni di allestimento ed

attrezzaggio della porzione di stazione di propria pertinenza, attuando nel contempo sistematico monitoraggio della qualità dell'aria.

43. Allorquando, a dicembre 2012 verrà attivata la nuova stazione RFI di Torino Rebaudengo, saranno comunicati eventuali aspetti di dettaglio, che si riveleranno necessari da recepire nel progetto esecutivo GTT e che al momento non sono evidenti.

44. Prima dell'apertura all'esercizio ferroviario dell'intervento in esame, GTT e RFI dovranno perfezionare specifici accordi anche in relazione alla successiva gestione e manutenzione degli impianti.

45. In fase esecutiva dovranno essere confermate le interferenze dell'intervento in esame con le opere di captazione idropotabili esistenti. Pertanto eventuali difformità a quanto già riscontrato nel progetto definitivo, dovranno tener conto dei vincoli e delle limitazioni d'uso del territorio ricadente all'interno delle attuali aree di salvaguardia delle opere idropotabili imposti dal decreto legislativo n. n. 152/2006 e dal regolamento regionale n. 15/R del 11/12/2006.

46. In base all'art. 6 del regolamento regionale n. 15/R del 11/12/2006 dovrà essere previsto che nella zona di rispetto ristretta è vietata la realizzazione di opere ferroviarie, mentre nella zona di rispetto allargata è consentita la realizzazione di nuove opere ferroviarie a condizione che siano adottate condizioni tecniche in grado di accogliere ed allontanare le acque di dilavamento ed eventuali sostanze provenienti da sversamenti accidentali.

47. Per i pozzi le cui aree di salvaguardia non siano ancora state definite con apposito provvedimento regionale, dovrà essere utilizzato il criterio in cui la zona di rispetto risulta pari ad una circonferenza di raggio pari a 200 metri con centro nel punto di captazione.

48. Eventuali modifiche di dette aree, comporteranno la necessità di effettuare apposito studio secondo quanto previsto dal citato regolamento.

RACCOMANDAZIONI – PARTE SECONDA

1. Si raccomanda, nell'ambito della progettazione esecutiva, la definizione e l'applicazione degli interventi di monitoraggio, come determinato nell'allegato al progetto definitivo Opere di presidio e monitoraggio - Interventi di monitoraggio.

ALLEGATO 2

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).

INTERCONNESSIONE TRA LINEA FERROVIARIA TORINO – CERES E IL PASSANTE FERROVIARIO DI TORINO IN CORRISPONDENZA DELLA STAZIONE REBAUDENGO

(CUP J11C06000070003)

PROGETTO DEFINITIVO

PARTE I

INTERFERENZE

La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta negli elaborati progettuali di seguito elencati:

- 01 elaborati generali
 - 351 TCCGR PD SO GEN RL 001 relazione specialistica
 - 352 TCCGR PD SO GEN RL 002 allegati alla relazione specialistica
 - 357 TCCGR PD SO GEN SG 006 fase definitiva – risoluzione interferenze – planimetria generale tratto 1 – corso Potenza - scala 1:500



358 TCCGR PD SO GEN SG 007 fase definitiva – risoluzione interferenze – planimetria generale tratto 2 – largo Grosseto - scala 1:500

359 TCCGR PD SO GEN SG 008 fase definitiva – risoluzione interferenze – planimetria generale tratto 3 – corso Grosseto - scala 1:500

360 TCCGR PD SO GEN SG 009 fase definitiva – risoluzione interferenze – planimetria generale tratto 4 – parco Sempione - scala 1:500

02 reti fognarie (SMAT)

364 TCCGR PD SF GEN SG 004 risoluzione interferenze – planimetria 1/6 - scala 1:500

365 TCCGR PD SF GEN SG 005 risoluzione interferenze – planimetria 2/6 - scala 1:500

366 TCCGR PD SF GEN SG 006 risoluzione interferenze – planimetria 3/6 - scala 1:500

367 TCCGR PD SF GEN SG 007 risoluzione interferenze – planimetria 4/6 - scala 1:500

368 TCCGR PD SF GEN SG 008 risoluzione interferenze – planimetria 5/6 - scala 1:500

369 TCCGR PD SF GEN SG 009 risoluzione interferenze – planimetria 6/6 - scala 1:500

370 TCCGR PD SF GEN SG 010 profili longitudinali 1/4 - fognatura bianca - scala 1:500/50

371 TCCGR PD SF GEN SG 011 profili longitudinali 2/4 - fognatura bianca - scala 1:500/50

372 TCCGR PD SF GEN SG 012 profili longitudinali 3/4 - fognatura nera - scala 1:500/50

373 TCCGR PD SF GEN SG 013 profili longitudinali 4/4 - fognatura nera - scala 1:500/50

374 TCCGR PD SF GEN SG 014 particolari costruttivi 1/2 - scala 1:20

375 TCCGR PD SF GEN SG 015 particolari costruttivi 2/2 - scale varie

376 TCCGR PD SF GEN SG 016 zona largo Grosseto – architettonico sifone - scala 1:100

377 TCCGR PD SF GEN SG 017 via Casteldelfino - architettonico sifone - scala 1:100

378 TCCGR PD SF GEN SG 018 zona parco Sempione - architettonico sifone - scala 1:100

03 reti elettriche

383 TCCGR PD SE GEN SG 005 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria reti elettriche tratto 1 corso Potenza – scala 1:500

384 TCCGR PD SE GEN SG 006 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria reti elettriche tratto 2 largo Grosseto – scala 1:500

385 TCCGR PD SE GEN SG 007 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria reti elettriche tratto 3 corso Grosseto – scala 1:500

386 TCCGR PD SE GEN SG 008 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria reti elettriche tratto 4 parco Sempione – scala 1:500

04 reti telefonia e dati

391 TCCGR PD ST GEN SG 005 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria reti telefonia e dati tratto 1 corso Potenza – scala 1:500

392 TCCGR PD ST GEN SG 006 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria reti telefonia e dati tratto 2 largo Grosseto – scala 1:500

393 TCCGR PD ST GEN SG 007 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria reti telefonia e dati tratto 3 corso Grosseto – scala 1:500

394 TCCGR PD ST GEN SG 008 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria reti telefonia e dati tratto 4 parco Sempione – scala 1:500

05 condotte gas e acquedotto

399 TCCGR PD SG GEN SG 005 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria condotte gas e acquedotto tratto 1 corso Potenza – scala 1:500

400 TCCGR PD SG GEN SG 006 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria condotte gas e acquedotto tratto 2 largo Grosseto – scala 1:500

401 TCCGR PD SG GEN SG 007 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria condotte gas e acquedotto tratto 3 corso Grosseto – scala 1:500

402 TCCGR PD SG GEN SG 008 fase definitiva: risoluzione interferenze – planimetria condotte gas e acquedotto tratto 4 parco Sempione – scala 1:500

06 rete illuminazione pubblica

403 TCCGR PD SI GEN RL 001 relazione tecnica spostamenti rete di illuminazione pubblica

404 TCCGR PD SI GEN SG 002 planimetria spostamenti rete di illuminazione pubblica by pass settore A – scale varie

405 TCCGR PD SI GEN SG 003 planimetria spostamenti rete di illuminazione pubblica by pass settore B – scale varie

406 TCCGR PD SI GEN SG 004 planimetria spostamenti rete di illuminazione pubblica cantiere macrofase 1A – scale varie

407 TCCGR PD SI GEN SG 005 planimetria spostamenti rete di illuminazione pubblica cantiere macrofase 1B – scale varie

408 TCCGR PD SI GEN SG 006 planimetria spostamenti rete di illuminazione pubblica cantiere macrofase 2A – scale varie

409 TCCGR PD SI GEN SG 007 planimetria spostamenti rete di illuminazione pubblica cantiere macrofase 2B – scale varie

410 TCCGR PD SI GEN SG 008 planimetria spostamenti rete di illuminazione pubblica cantiere macrofase 3 – scale varie

PARTE II

ESPROPRI

La documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati progettuali di seguito elencati:

60 TCCGR PD ES GEN RL 001 relazione giustificativa delle indennità di esproprio – stima dei costi – elenco ditte

61 TCCGR PD ES GEN SG 002 piano particellare di esproprio: planimetria su base catastale – parte 01 scala 1:1000

62 TCCGR PD ES GEN SG 003 piano particellare di esproprio: planimetria su base catastale – parte 02 scala 1:1000

63 TCCGR PD ES GEN SG 004 planimetria con individuazione dei concessionari scala 1:1500

ALLEGATO 3

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).

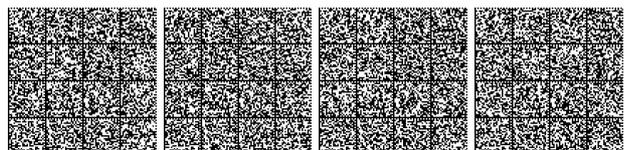
INTERCONNESSIONE TRA LINEA FERROVIARIA TORINO – CERES E IL PASSANTE FERROVIARIO DI TORINO IN CORRISPONDENZA DELLA STAZIONE REBAUDENGO

(CUP J11C06000070003)

PROGETTO DEFINITIVO

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai decreti interministeriali 14.3.2003 e 8.6.2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 118 del decreto



legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nei bandi di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'art. 118 del decreto legislativo n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. informazioni supplementari atipiche – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

13A04320

DELIBERA 18 febbraio 2013.

Riprogrammazione "Fondo infrastrutture stradali e ferroviarie e relativo a opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui all'articolo 6 della legge 29 novembre 1984, n. 798" di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011 e s.m.i. Integrazione e rimodulazione annualità assegnazione Ministero per i beni e le attività culturali - (Delibera n. 137/2012). (Delibera n. 7/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, e s.m.i., che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, sono individuate dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Vista legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), che all'art. 2 ha previsto la possibilità che, con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano individuati specifici progetti prioritari la cui realizzazione possa essere avviata per lotti costruttivi, e in particolare:

il comma 232 che:

individua i requisiti dei citati progetti;

subordina l'autorizzazione di questo Comitato all'avvio dei lotti costruttivi a una serie di condizioni, quali, tra l'altro, l'integrale finanziamento del lotto costruttivo autorizzato; l'esistenza di una relazione a corredo del progetto definitivo dell'intera opera che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi nonché il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'aggiornamento, per i lotti costruttivi successivi al primo, di tutti gli elementi della stessa relazione; l'acquisizione, da parte del contraente generale o dell'affidatario dei lavori, dell'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere, nonché a qualunque pretesa, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi;

precisa che dalle determinazioni assunte da questo Comitato non devono derivare, in ogni caso, nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria;

il comma 233, il quale stabilisce che con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, questo Comitato assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera

